T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

145256

TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS OLMASINA YÖNELİK STRATEJİLER AÇISINDAN ULUSLARARASI ULAŞTIRMA KORİDORLARINA YÖNELİK BİR KZFT ANALİZİ

Serhan DEMİRKOLLU
145256

Danışman:
Doç. Dr. Okan TUNA

2004

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum "TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS OLMASINA YÖNELİK STRATEJİLER AÇISINDAN ULUSLARARASI ULAŞTIRMA KORİDORLARINA YÖNELİK BİR KZFT ANALİZİ" adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

13/ 09/ 2004

Serhan DEMİRKOLLU



TUTANAK

Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü' nün 03/09/2004 tarih ve 17...sayılı toplantısında oluşturulan jüri, Lisanüstü Öğretim Yönetmeliği'nin 18....maddesine göre Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi Sehan DEMİRKOLLU' nun "TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS OLMASINA YÖNELİK STRATEJİLER AÇISINDAN ULAŞTIRMA KORİDORLARINA YÖNELİK BİR KZFT ANALİZİ" konulu tezi incelenmiş ve aday 28./09/2004 tarihinde, saat 13.30....' de jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini savunmasından sonra ...90.... dakikalık süre içinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından jüri üyelerine sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin ...BAŞARILI....olduğuna oy...BİRLİĞİ...ile karar verildi.

BAŞKAN
Doç. Dr. Okan TUNA

ÜYE
Yrd. Doç. Dr. D. Ali DEVECİ

ÜYE
Yrd. Doç. Dr. Serhan TANYEL

ÖZET

Ulaştırma koridorları, Batı'dan Doğu'ya ticaretin gelişmesi teorisi içinde üretim merkezleri ve piyasaları birbirlerine zaman ve maliyet açısından en ekonomik şekilde bağlamak amacıyla ulaştırma ağları üzerinde daha ağırlıklı olarak kullanılmış olan güzergahlardan oluşmuştur.

Türkiye sahip olduğu jeostratejik pozisyon ile geçmişten günümüze kadar önemli ulaştırma ağları üzerinde veya kesişim noktasında bulunmuştur. Türkiye, Avrupa gibi dünyadaki ikinci en büyük ticaret piyasası ile Çin gibi dünyanın en büyük üretim merkezi arasındaki Batı-Doğu yönlü ulaştırma koridorunda Asya-Avrupa arasında bir kara köprüsü rolü olduğu gibi, Bağımsız Devletler Topluluğu, Kafkaslar ve Ortadoğu gibi önümüzdeki yıllarda dünyanın enerji ihtiyacının tamamına yakınını karşılayacak olan bölgelerin Akdeniz ve Avrupa'ya açılacağı Kuzey-Güney yönlü ulaştırma koridorunda önemli bir kapı durumundadır.

Bu çalışmada, Türkiye'nin Batı-Doğu ve Kuzey-Güney ulaştırma koridorlarında lojistik üs olabilmesine yönelik olarak uygulaması gereken stratejiler belirlenmesi amaçlanmıştır. 2000-2004 yılları arasındaki ulaştırma konulu yayınlarda Türkiye'nin ulaştırma koridorlarında lojistik üs olmasına yönelik metinler kantitatif olarak içerik analizine tabi tutularak genel eğilim ortaya çıkarılmıştır. Elde edilen bu bilgiler Türkiye'nin her iki ulaştırma koridoruna yönelik olarak kalitatif inceleme kapsamında kuvvetli, zayıf yönleri ve çevresindeki fırsat ve tehditlerin analizinde kullanılmıştır. Bu KZFT analizi sonucunda Türkiye'nin her iki koridor için lojistik üs modeline göre geliştirmesi gerekenler ve bu süreçte uygulayacağı stratejiler belirlenmiştir.

ABSTRACT

Transport corridors are the most used ways in transport networks owing to the need of the most economic connection among markets and production centers in terms of the time and the cost and with regard to the West development theory.

Turkey with its geostrategic position has been on intersection of important transport networks since the start of the first trade relations among humans. Turkey connects not only China as the global producer with Europe as the world biggest merchandiser in West-East direction like a landbridge and also the Caucasus countries and Common Independent States as the future sources of the global energy production with Mediterranean Sea in order to get in touch with international markets in North-South directions like a gate.

The aim of this work is to provide solutions for the definition of strategies of Turkey as a logistics base in East-West and North-South transport corridors. In order to reach this aim, the tendency of Turkey for a logistics base is searched through the quantitative method of Content Analysis including the publications in Turkey between 2000 and 2004. The data of Content Analysis is then used for the qualitative search of both transport corridors trespassing Turkey by means of Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats (SWOT) Analysis. At the end of this work, the results of SWOT Analysis of both transport corridors caused the establishment of strategies for the development of Turkey's position as a logistics base.

TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS OLMASINA YÖNELİK STRATEJİLER AÇISINDAN ULUSLARARASI ULAŞTIRMA KORİDORLARINA YÖNELİK BİR KZFT ANALİZİ

YEMİN METNİ II
TUTANAK III
Y.Ö.K.DOKÜMANTASYON MERKEZİ TEZ VERİ FORMU IV
ÖZET V
ABSTRACT VI
İÇİNDEKİLER VII
KISALTMALAR XV
TABLO LİSTESİ XVI
ŞEKİL LİSTESİ XVII
EKLER LİSTESİ XX
GİRİŞ XXI

BİRİNCİ BÖLÜM
ULAŞTIRMA KORİDORU KAVRAMI VE LOJİSTİK ÜS OLMAYA YÖNELİK DEĞİŞKENLERİN BELİRLENMESİ

1.1.YOL VE MESAFE KAVRAMLARI 3
1.2.ULAŞIM AĞLARI 5
1.3.ULAŞTIRMA KORİDORU 12
1.3.1.Batı-Doğu Ulaştırma Koridoru 16
1.3.1.1.Türkiye'de Batı-Doğu Ulaştırma Koridoru 18
1.3.2.Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru 23
1.3.2.1.Türkiye'de Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru 25
1.3.3.Bölgeler İçinde Gerçekleşen Ticaret 28
1.4.LOJİSTİK ÜS OLMAYA YÖNELİK MODEL 29
1.4.1.Talep 31
1.4.2.Arz 31
1.4.3.Altyapı 32
1.4.4.İdari Yapı 32
1.4.5.Destekleyici İşlevler 33

İKİNCİ BÖLÜM
LOJİSTİK ÜS MODELİ DEĞİŞKENLERİ MEVCUT DURUM ANALİZİ

2.1. TÜRKİYE'DEKİ TALEBE İLİŞKİN MEVCUT DURUM ANALİZİ 35
2.1.1.Nüfus ve Sosyal Göstergeler 35
2.1.2.Ekonomik Göstergeler 36
2.1.3.Sanayi Yapısı Göstergeleri 39
2.1.4.Dış Ticaret Göstergeleri 44
2.1.5. Uluslararası Talebin Mevcut Durum Analizi 48
2.1.5.1.Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunda Uluslar arası Talebin Mevcut Durum Analizi 51
2.1.5.2.Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunda Uluslararası Talebin Mevcut Durum Analizi 58
2.2. TÜRKİYE'DEKİ ARZA İLİŞKİN MEVCUT DURUM ANALİZİ 62
2.2.1.Karayolu Ulaştırma 67
2.2.2.Denizyolu Ulaştırma 68
2.2.3.Demiryolu Ulaştırma 70
2.2.4.Havayolu Ulaştırma 71
2.2.5.Karayolu ve Demiryolu Terminalleri 71
2.2.6.Hava ve Deniz Limanları 72
2.2.7.Hizmetlerin Arzında Teknoloji ve Ekipman 74
2.2.8. Uluslararası Hizmet Arzına Yönelik Mevcut Durum Analizi 76
2.2.8.1. Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunda Türkiye'nin Uluslararası Hizmet Arzında Mevcut Projeler 80
2.2.8.2. Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunda Türkiye'nin Uluslararası Hizmet Arzında Mevcut Projeler 84
2.3. TÜRKİYE'DEKİ ALTYAPIYA İLİŞKİN MEVCUT DURUM ANALİZİ 87
2.3.1.Karayolu Ulaştırma 92
2.3.2.Denizyolu Ulaştırma 95
2.3.3.Demiryolu Ulaştırma 97
2.3.4.Havayolu Ulaştırma 102
2.3.5.Karayolu ve Demiryolu Terminalleri 103
2.3.6.Hava ve Deniz Limanları 104
2.3.7.Gümrük Kapıları 105
2.3.8.Teknoloji ve Ekipman Altyapısı 106

2.4.TÜRKİYE'DEKİ İDARİ YAPIYA İLİŞKİN MEVCUT DURUM ANALİZİ 108
2.4.1.Doğu-Batı Ulaştırma Koridoruna Yönelik Türkiye'deki İdari Yapının Mevcut Durum Analizi 116
2.4.2.Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoruna Yönelik Türkiye'deki İdari Yapının Mevcut Durum Analizi 118
2.4.3.Karayolu Ulaştırma 120
2.4.4.Denizyolu Ulaştırma 123
2.4.5.Demiryolu Ulaştırma 131
2.4.6.Havayolu Ulaştırma 139
2.4.7.Karayolu ve Demiryolu Terminalleri 147
2.4.8.Hava ve Deniz Limanları 147
2.4.9.Gümrük Kapıları 158
2.5. TÜRKİYE'DEKİ DESTEKLEYİCİ İŞLEVLERE İLİŞKİN MEVCUT DURUM ANALİZİ 158
2.5.1. Türkiye'de Ulaştırma Sektörü için İnsan Kaynakları ve Eğitimin Mevcut Durum Analizi 159
2.5.2.Türkiye'de Ulaştırma Sektörü için Toplam Kalite Yönetiminin Mevcut Durum Analizi 170
2.5.3. Türkiye'de Ulaştırma Sektörü için Araştırma Geliştirme Faaliyetlerinin Mevcut Durum Analizi 183
2.5.4. Türkiye'de Ulaştırma Sektörü için İletişimin Mevcut Durum Analizi 185
2.5.5. Türkiye'de Ulaştırma Sektörü için Uluslararası Pazarlama Ve Tanıtım Faaliyetleri Mevcut Durum Analizi 187

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TÜRKİYE'NİN ULAŞTIRMA KORİDORLARINDA LOJİSTİK ÜS OLMASINA YÖNELİK ARAŞTIRMA: İÇERİK ANALİZİ

3.1.İÇERİK ANALİZİ 189
3.1.1.İçerik Analizinin Tanımı 189
3.1.2.İçerik Analizinin Uygulanması 192
3.1.2.1. Araştırma Sorusunun Belirlenmesi 192
3.1.2.2. Verilerin Kodlanması 192
3.1.2.3. Temaların Bulunması 195

3.1.2.4.Verilerin Kodlara ve Temalara Göre Organize Edilmesi ve Tanımlanması 196
3.1.2.5.Bulguların Yorumlanması 197
3.1.3.İçerik Analizinin Doğruluğu ve Geçerliği 197
3.2.TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS OLMASI AMAÇLI STRATEJİLERİN BELİRLENMESİNDE ULAŞTIRMA KORİDORLARINA YÖNELİK İÇERİK ANALİZİ 199
3.2.1.Ana Sorunun Belirlenmesi 201
3.2.2.Tanımlanan Lojistik Üs Modeline Uygun Kelimelerin Çıkarılması 201
3.2.3.İçerik Analizi'nde Kullanılacak Olan Kelimelerin Belirlenmesi 203
3.2.4. İçerik Analizi'nde Kullanılan Örneklemin Tanımlanması 204
3.2.5.İçerik Analizi'nde Uygulanan Yöntemlerin Açıklanması 206
3.2.6.İçerik Analizi'nde Yapılan Uygulamanın Doğruluğu Ve Geçerliği 206
3.2.7.İçerik Analizi'nin Sonuçları 207
3.2.7.1.2000-2004 Yılları Arası İçerik Analizi Genel Sonuçları 207
3.2.7.1.1. 2000-2004 Yılları Arası İçerik Analizi 1. Bölüm Genel Sonuçları 207
3.2.7.1.2. 2000-2004 Yılları Arası İçerik Analizi 2. Bölüm Genel Sonuçları 210
3.2.7.1.3. 2000-2004 Yılları Arası İçerik Analizi 3. Bölüm Genel Sonuçları 211
3.2.7.2. 2001 Yılı İçerik Analizi Sonuçları 213
3.2.7.2.1. 2001 Yılı İçerik Analizi 1. Bölüm Sonuçları 213
3.2.7.2.2. 2001 Yılı İçerik Analizi 2. Bölüm Sonuçları 215
3.2.7.2.3. 2000 Yılı İçerik Analizi 3. Bölüm Sonuçları 216
3.2.7.3.2002 Yılı İçerik Analizi Sonuçları 216
3.2.7.3.1. 2002 Yılı İçerik Analizi 1. Bölüm Sonuçları 216
3.2.7.3.2. 2002 Yılı İçerik Analizi 2. Bölüm Sonuçları 219
3.2.7.3.3. 2002 Yılı İçerik Analizi 3. Bölüm Sonuçları 220
3.2.7.4.2003 Yılı İçerik Analizi Sonuçları 221
3.2.7.4.1. 2003 Yılı İçerik Analizi 1. Bölüm Sonuçları 221
3.2.7.4.2. 2003 Yılı İçerik Analizi 2. Bölüm Sonuçları 223
3.2.7.4.3. 2003 Yılı İçerik Analizi 3. Bölüm Sonuçları 225
3.2.7.5.2004 Yılı İçerik Analizi Sonuçları 225

3.2.7.5.1. 2004 Yılı İçerik Analizi 1. Bölüm Sonuçları 225
3.2.7.5.2. 2004 Yılı İçerik Analizi 2. Bölüm Sonuçları 228
3.2.7.5.3. 2004 Yılı İçerik Analizi 3. Bölüm Sonuçları 230
3.2.7.6.2000-2004 Yılları Arası İçerik Analizi Genel Sonuçlarında Bulunmayan Kelimeler 231
3.2.8.İçerik Analizi Sonuçlarının Lojistik Üs Modeli'ne Aktarılması 231
3.3. TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS OLMASINDA ULUSLARARASI ULAŞTIRMA KORİDORLARINA YÖNELİK KZFT ANALİZİ 243
3.3.1.KZFT Analizi 244
3.3.1.1. KZFT Analizinin Tanımı ve Uygulanması 244
3.3.2.Batı-Doğu Ulaştırma Koridoru'nda Dış Dinamiklerin Belirlenmesi 247
3.3.2.1. Batı-Doğu Ulaştırma Koridoru'nda Lojistik Üs Modelinin Uygulanması ile İç Dinamiklerin Belirlenmesi 250
3.3.2.2. Batı-Doğu Ulaştırma Koridoru'nda KZFT Analizi 254
3.3.2.2.1. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Güçlü Yönleri 255
3.3.2.2.2. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Zayıf Yönleri 255
3.3.2.2.3. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları 257
3.3.2.2.4. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri 257
3.3.2.2.5. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Güçlü Yönleri 258
3.3.2.2.6. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Zayıf Yönleri 258
3.3.2.2.7. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları 259
3.3.2.2.8. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri 259
3.3.2.2.9. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Arzının Güçlü Yönleri 260
3.3.2.2.10. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Arzının Zayıf Yönleri 260

3.3.2.2.11. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Arzının Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları 261
3.3.2.2.12. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Arzının Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri 261
3.3.2.2.13. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Talebinin Güçlü Yönleri 261
3.3.2.2.14. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Talebinin Zayıf Yönleri 262
3.3.2.2.15. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Talebinin Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları 262
3.3.2.2.16. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Talebinin Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri 262
3.3.2.2.17. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Güçlü Yönleri 263
3.3.2.2.18. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Zayıf Yönleri 263
3.3.2.2.19. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları 264
3.3.2.2.20. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri 264
3.3.2.3. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridoru için KZFT Analizi'ne Göre Uygulanası Gerekli Stratejiler 264
3.3.3.Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'nda Dış Dinamiklerin Belirlenmesi 265
3.3.3.1. Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'nda Lojistik Üs Modelinin Uygulanması ile İç Dinamiklerin Belirlenmesi 268
3.3.3.2. Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'nda KZFT Analizi 271
3.3.3.2.1. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Güçlü Yönleri 272
3.3.3.2.2. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Zayıf Yönleri 272
3.3.3.2.3. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları 273
3.3.3.2.4. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri 274

3.3.3.2.5. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Güçlü Yönleri 274
3.3.3.2.6. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Zayıf Yönleri 275
3.3.3.2.7. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları 275
3.3.3.2.8. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri 276
3.3.3.2.9. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Arzının Güçlü Yönleri 276
3.3.3.2.10. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Arzının Zayıf Yönleri 277
3.3.3.2.11. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Arzının Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları 277
3.3.3.2.12. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Arzının Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri 278
3.3.3.2.13. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Talebinin Güçlü Yönleri 278
3.3.3.2.14. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Talebinin Zayıf Yönleri 279
3.3.3.2.15. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Talebinin Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları 279
3.3.3.2.16. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Talebinin Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri 280
3.3.3.2.17. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Güçlü Yönleri 280
3.3.3.2.18. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Zayıf Yönleri 281
3.3.3.2.19. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları 281
3.3.3.2.20. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri 281
3.3.3.3. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru için KZFT Analizi'ne Göre Uygulanası Gerekli Stratejiler 281

SONUÇ VE ÖNERİLER 283
KAYNAKLAR 299
EKLER 307

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu
bkz.	Bakınız
BSEC	Karadeniz Ekonomik İş Birliği Organizasyonu
DTO	Deniz Ticaret Odası
DWT	Deadweightone- Geminin deplasman ağırlığı
EASA	Avrupa Hava Emniyeti Kurumu
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
ILO	Uluslararası Çalışanlar Örgütü
IMF	Uluslararası Para Fonu
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
ISPS	Liman ve Gemilerde Uluslararası Güvenlik Sertifikası
JAA	Avrupa Birliği Ortak Hava Yönetimi Kurumu
LTMS	Lplus Test Management System
ÖİK	Devlet Planlama Teşkilatı Özel İstişare Kurulu
PETrA	Pan-Avrupa Ulaştırma Alanı Programı
RODER	Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği
s.	Sayfa No
STCW	Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEN	Avrupa Ulaşım Ağı
TRACECA	Avrupa-Kafkaslar-Asya Ulaştırma Koridoru Programı
TTK	Türk Ticaret Kanunu
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret, Geliştirme Komisyonu
UND	Uluslar arası Nakliyeciler Derneği
UNECE	Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu
UNESCA	Birleşmiş Milletler Asya Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

TABLO LİSTESİ

Tablo 1:Talep Unsurlarında Gelişmeler (Bir Önceki Yılın Aynı Dönemine Göre Yüzde Değişme) s. 37
Tablo 2:Aylık Sanayi Üretim Endeksi (Bir Önceki Yılın Aynı Dönemine Göre Yüzde Değişme) s. 40
Tablo 3:Aylık Sanayi Kapasite Kullanım Oranı (%) s. 41
Tablo 4:Dış Ticaret Dengesindeki Gelişmeler s. 46
Tablo 5: Sektörel İhracat (Milyon Dolar) s. 46
Tablo 6: Mal Gruplarına Göre İthalat (Milyon Dolar) s. 47
Tablo 7:Ülke Gruplarına Göre İhracat s. 47
Tablo 8: Marmara Bölgesindeki Özel Limanlarda Konteyner Ve Diğer Yüklerin Elleçlemesi -2002 s.72
Tablo 9: "Lojistik Üs Olarak Türkiye:Stratejik Kurgu" modeline göre tanımlanmış olan belirleyiciler ve kodlama kelimeleri s.203
Tablo 10:İçerik analizinde kullanılmak üzere lojistik üs modelindeki değişkenlerden seçilen kelimeler s.204
Tablo 11:İçerik Analizinde örneklem olarak alınmış kaynaklar s.205
Tablo 12: "İçerik Analizi Uygulama Raporu"nda kodlanmış ve metinler içinde tekrarlanmamış ve paragraflarda konu olmamış kelimeler(birimler) s.231
Tablo 13: "Lojistik Üs Olarak Türkiye:Stratejik Kurgu" modeline göre tanımlanmış olan temalar ve kodlama kelimelerinden tekrar edilmiş olanlar s.238
Tablo 14: "Lojistik Üs Olarak Türkiye:Stratejik Kurgu" modeline göre tanımlanmış olan temalar ve kodlama kelimelerinden paragraf konularına göre belirlenmiş olanlar s.241
Tablo 15: "Lojistik Üs Olarak Türkiye:Stratejik Kurgu" modeline göre tanımlanmış olan temalar ve kodlama kelimelerinden hazırlanmış genel durum s.243
Tablo 16: Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunda Lojistik Üs Modeline göre KZFT Analizi s.288
Tablo 17: Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunda Lojistik Üs Modeline göre KZFT Analizi s.294

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: İki Nokta Arasında Üç Alternatif Güzergah s. 7

Şekil 2: Çeşitli Durumlara Göre En Kısa Ve En Yararlı Güzergahın Seçimi s. 8

Şekil 3:Ulaşım Ağlarının Gelişmesine Bir Model:Batı Afrika'da Ulaşım Ağının Gelişmesinde Dağınık Limanlardan Önemli Ana Hatların Ortaya Çıkmasına Kadar Uzanan Altı Devre s.10

Şekil 4:Yerleşme Yerlerinin Gelişmesine Göre Ulaşım Ağının Değişimi s.11

Şekil 5:Dünya Üzerinde Zaman İçinde Üretim Ve Ticaretin Batıya Akış Teorisi s.14

Şekil 6:Dünya Üzerinde Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Ticaret İçindeki Payı s.18

Şekil 7:Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunda Ulaşım Ağları s.19

Şekil 8:TRACECA Programı Türkiye Ulaşım Ağları s.21

Şekil 9:Dünya Üzerinde Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Ticaret İçindeki Payı s.24

Şekil 10:Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunda Ulaşım Ağları s.25

Şekil 11:Dünya Üzerinde Bölgeler İçi Ticaretin Genel Ticaret İçindeki Payı s.28

Şekil 12: Stratejilerin Belirlemesinde Lojistik Üs Modeli s.30

Şekil 13:Lojistik Şirketleri Tarafından Sunulan Başlıca Hizmetler s.66

Şekil 14:Hizmet Alan Şirketler Tarafından Talep Edilen Hizmetler(1) s.66

Şekil 15:Hizmet Alan Şirketler Tarafından Talep Edilen Hizmetler(2) s.67

Şekil 16:İçerik Analizi Süreci ve İçerik Analizi Uygulaması s.200

Şekil 17:İçerik analizinin gerçekleştirildiği toplam metin içindeki 1. bölüm kriterlerini sağlayan 41 adet metin s.207

Şekil 18: İçerik analizinde bulunmuş olan metinlerin bulunduğu yayınlardaki toplam metin sayısına oranı s.208

Şekil 19: İçerik analizinde çıkan 41 adet metnin yayınlandığı yerler s.208

Şekil 20: İçerik analizinde incelene metinler içinde kodlama için belirleyici kelimelerin tekrar sayısı s.209

Şekil 21:İçerik analizinde 1. bölüm kriterlerine göre belirlenmiş olan 41 adet metnin genel içeriği s.209

Şekil 22:İçerik Analizi Uygulama Raporu'nda 2. bölümde gerçekleştirilen 1-10 tekrar aralığındaki kodlama sonuçları s.210

Şekil 23:İçerik Analizi Uygulama Raporu'nda 2. bölümde gerçekleştirilen 10 ve üzeri tekrar aralığındaki kodlama sonuçları s.211
Şekil 24:İçerik Analizi Uygulama Raporu'nda 3. bölümde gerçekleştirilen 1-10 adet aralığında paragraf kodlama sonuçları s.212
Şekil 25:İçerik Analizi Uygulama Raporu'nda 3. bölümde gerçekleştirilen 10 ve üzeri paragraf kodlama sonuçları s.213
Şekil 26:2001 yılı içerik analizi kriterlerine uygun metinlerin aynı yıl içinde incelenen yayınların toplam metin sayısına oranı s.214
Şekil 27: 2001 yılı 1. Bölüm kriterlerine göre belirlenmiş metinlerin konusu s.214
Şekil 28: 2001 yılı 1. bölüm kriterlerine göre kodlanmış metinlerdeki kelime tekrar sayısı s.215
Şekil 29:2001 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde tekrara göre kodlamada sonuçları s.215
Şekil 30:2001 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde paragraf konularına göre kodlamada sonuçları s.216
Şekil 31:2002 yılı içerik analizi kriterlerine uygun metinlerin aynı yıl içinde incelenen yayınların toplam metin sayısına oranı s.217
Şekil 32:2002 yılı içerik analizi kriterlerine uygun metinlerin adedi ve bulunduğu yayınların toplamda oranı s.217
Şekil 33: 2002 yılı 1. Bölüm kriterlerine göre belirlenmiş metinlerin konusu s.218
Şekil 34: 2002 yılı 1. bölüm kriterlerine göre kodlanmış metinlerdeki kelime tekrar sayısı s.218
Şekil 35:2002 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde tekrara göre kodlamada sonuçları s.219
Şekil 36:2002 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde tekrara göre kodlamada sonuçları s.220
Şekil 37:2002 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde paragraf konularına göre kodlamada sonuçları s.220
Şekil 38:2003 yılı içerik analizi kriterlerine uygun metinlerin aynı yıl içinde incelenen yayınların toplam metin sayısına oranı s.221
Şekil 39: 2003 yılı içerik analizi kriterlerine uygun metinlerin adedi ve bulunduğu yayınların toplamda oranı s.222
Şekil 40: 2003 yılı 1. Bölüm kriterlerine göre belirlenmiş metinlerin konusu s.222
Şekil 41: 2003 yılı 1. bölüm kriterlerine göre kodlanmış metinlerdeki kelime tekrar sayısı s.223

Şekil 42:2003 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde 1 ila 5 arasında tekrara göre kodlamada sonuçları s.223
Şekil 43:2003 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde 5 ve üzerinde tekrara göre kodlama sonuçları s.224
Şekil 44:2001 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde paragraf konularına göre kodlamada sonuçları s.225
Şekil 45:2004 yılı içerik analizi kriterlerine uygun metinlerin aynı yıl içinde incelenen yayınların toplam metin sayısına oranı s.226
Şekil 46:2004 yılı içerik analizi kriterlerine uygun metinlerin adedi ve bulunduğu yayınların toplamda oranı s.226
Şekil 47: 2004 yılı 1. Bölüm kriterlerine göre belirlenmiş metinlerin konusu s.227
Şekil 48: 2004 yılı 1. bölüm kriterlerine göre kodlanmış metinlerdeki kelime tekrar sayısı s.227
Şekil 49:2004 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde 1 ile 10 arasında tekrara göre kodlamada sonuçları s.228
Şekil 50:2004 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde 10 ve üzerindeki tekrara göre kodlamada sonuçları s.229
Şekil 51:2004 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde paragraf konularına göre kodlama sonuçları s.230
Şekil 52 :Stratejik İş Planlaması ve Batı-Doğu / Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorlarında Türkiye'nin Lojistik Üs Olması Stratejisi Planlaması s.245

EKLER LİSTESİ

EK A: İçerik Analizi Uygulama Raporu s. 308
EK B:İçerik Analizi Gerçekleştirilen 4655 Metnin Listesi s. 312

GİRİŞ

Antik çağlardan itibaren ekonomi ve politika sürekli olarak birbirlerini dengeleyen iki unsur olmuştur. O dönemdeki şehir devletleri politikalarını her zaman ekonomik faaliyetlerin daha rahat ve güvenli yapılması ve geliştirilmesine göre düzenlemiştir. Şehir devletleri politik ilişkilerini düzenlerken diğer şehir devletleri ile olan ekonomik ilişkileri ve diğer devletlerin hangi ticaret yollarını kontrol ettiklerini dikkate alıyorlardı. Bu yüzden daha etkin ulaşım yollarını kontrol etmek için savaşlar çıkıyor veya bu yollardaki güvenliği sağlamak için aralarında barış paktları gerçekleştiriyorlardı.

Antik çağlarda Akdeniz bölgesinde ekonomik ve politik ilişkiler çerçevesinde güvenli ticaret yolların oluşmasını öngören bu süreç dünyanın diğer bölgelerine de buradan yayılarak Mısır, Batı Akdeniz, Avrupa ve en son olarak Amerika kıtasına kadar zaman içinde tekrarlanarak gelişmiştir. Özellikle 1. ve 2. Dünya Savaşları'nda ekonomik ve politik çıkar çatışması içinde bulunan ülkeler açısından zafere giden yol ticaret yollarının,diğer yönden bu devletler için ikmal yollarının, kontrolü ve güvenliği ile sağlanmıştır. Bu sayede İngiltere 1. ve 2. Dünya Savaşları'ndan Amerika ile olan ticaret yolunu koruyarak zaferle çıkmasına karşın Rusya 1. Dünya Savaşı'ndan Çanakkale Savaşı sonrası çıkan ekonomik ve politik buhran sonucunda ittifak devletleri ile barış imzalayıp ayrılmak zorunda kalmıştır.

2. Dünya Savaşı sonunda Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (S.S.C.B.) ve Amerika Birleşik Devletleri (A.B.D.) olmak üzere 2 güç dünya üzerindeki ekonomik kaynakların ve bağlı olduğu ticaret yolarının büyük bir kısmını kontrol edecek bir güce kavuşmuştur. Avrupa'nın 2. Dünya Savaşı sonundaki ekonomik ve politik zayıflığına karşılık bu iki farklı ekonomik yapıya sahip politik güç, kendi ticaret yollarını geliştirmeye başlayarak dünya üzerindeki üretim kaynakları üzerinde hakimiyetlerini genişletme çabası içine girmişlerdir. Bu süreç aslında politikaya dayalı gözükse de aslında kapitalist ve komünist ekonomik sistemlerin savaşı şeklinde gerçekleşmiştir. Her iki sistemin temsilcisi ülkelerin uyguladıkları ortak yaklaşım ise ulaştırma koridorlarını geliştirip yeni üretim merkezlerini kontrol altına

almaktır. Bu amaçla ABD'de ve müttefiklerinde karayollarına ağırlık verilmesine karşın, SSCB'de demiryolları ulaşımda ağırlık kazanmıştır.

1990'larda Berlin Duvarı'nın yıkılması, S.S.C.B.'nin ve ABD'nin temsilciliğini yaptığı ve 2. Dünya savaşı'ndan sonra dünyada soğuk savaşın hüküm sürmesine yol açan güçler dengesi politikasının sonu olmuştur. Duvarın yıkılması, diğer bir bakış açısıyla dünya üzerindeki komünist politikanın ve ekonomik sistemin yıkılmasının fiziksel kanıtı olmuştur. Bu değişimden ABD en büyük ekonomik ve politik güç yani "süper güç" olarak çıkmıştır.

Aynı dönem içinde 2. Dünya Savaşı'ndan sonra 1956 yılında imzalanan Roma Anlaşması ile temelleri atılan Avrupa Birliği kendi içinde siyasi ve ekonomik bir "ortak pazar"ın oluşumunu sağlamıştı. Uzakdoğu'da ise Çin ekonomisi Japonya'nın 1960 ve 1970'lerdeki politikalarını kendine adapte ederek ekonomisinde dünyadaki üretim ve dış ticaret oranlarının üzerinde bir gelişme göstermeye başlıyordu. Japonya ekonomisi ise 1970 ve 1980'lerdeki ekonomik büyümenin ardından 90'lı yıllardan günümüze kadar sürecek deflasyon etkisine girmeye başlıyordu.

Dünyanın 3 farklı bölgesinde meydana gelen bu değişimler 90'ların ikinci yarısından itibaren ABD'nin "süper güç" olarak AB'nin de desteğini alarak uygulamaya geçirdiği "küreselleşme politikası ile daha da hızlanmıştır. Aynı dönemde AB eski Doğu Blok'u ülkelerine ve onların pazarlarına girme politikalarını uygulamaya koyuyordu. Bu gelişmelere de Japonya "Avrasya Diplomasisi" politikası ile şirketlerinin Orta Asya'daki eski SSCB ülkelerinde yatırımlarını destekleme politikası uygulamaya koymuştur. Gelişmiş ülkelerin gelişmekte ülkelerin piyasalarından etkin bir şekilde faydalanıp dış ticareti geliştirmeleri için "internet"in sağladığı haberleşme ortamı piyasalardaki işlemleri arttırmıştır. Haberleşmeni artması ile ulaştırma koridorlarının önemi artarak üretimde öne çıkan belirli bölgeler arasındaki ticaret hacmindeki artışa paralel olarak bu koridorlar üzerinde de ulaşımda artış görülmeye başlamıştır. Malların ulaşımı için ihtiyaç duyulan enerji de üretim için ihtiyaç duyulanla beraber talepte artışa sebep olmuştur.

Dünya piyasalarındaki bu gelişmelere Rusya'daki ekonomik yapının 1990'lardaki dağılmadan sonra diğer eski Doğu Bloğu ülkelerinde olduğu gibi uyum

1990'larda ABD'nin denge politikasından "süper güç" politikasına geçmesi ve bağlı olarak dünya ekonomisinde "küreselleşme" kapsamında meydana gelen değişim, Türkiye'yi de eski SSCB ülkelerine komşu NATO müttefiki olarak olumlu yönde etkilemiştir. 1996 yılında Türkiye'nin AB ile Gümrük Birliği'ne girmesi, AB'nin Orta Asya'daki eski SSCB ülkeleri ile olan ilişkilerini geliştirmesi için olanak sağlamıştır. Aynı dönemde Japonya'nın "Avrasya Diplomasisi" kapsamında ilk büyük Japon şirketleri Türkiye'de yatırım yapmaya başlamışlardır. Türkiye, ABD'nin desteği ve AB'nin sağladığı ticaret imkanları ile 1990lardan itibaren yoğunlaşan sanayi üretimi, 1996'dan itibaren tarım faaliyetlerine göre daha artan bir oranda GSMH'da yer almaya başlamıştır. Sanayinin gelişimi, yanında dış ticaretin gelişimini ve sonunda GSMH'nında artışını, krizlerle zaman içinde dalgalanmalar göstermiş olsa da sağlamıştır.

Fakat dünya üzerindeki 3 büyük üretim ve ticaret merkezinin 1990'lardan itibaren dikkatinin Türkiye'de toplanmasının asıl nedeni Türkiye'nin ticaret koridorları üzerinde sahip olduğu jeopolitik önemdir. Türkiye dünya piyasalarında gelişmelere bağlı olarak sanayinin ihtiyacı olan dünya üzerindeki en büyük 2 petrol havzasına - Ortadoğu ve Hazar Petrolleri- komşu konumdadır. 1990'larda özgürlüklerine kavuşan Kafkasya, Orta Asya, Balkan ve Doğu Avrupa ülkeleri ile sağlam komşuluk ilişkilerine sahiptir. Karadeniz havzasının Akdeniz'e açılmasını sağlayan kilit ulaşım noktalarına hakim durumdadır. Özellikle Çin'in üretim merkezi olarak Uzakdoğu'da ağırlık kazanması ve AB'nin bu bölgeye ilgisinin artması ile beraber Türkiye Batıdan Doğuya veya tam tersi yönde eski "İpekyolu" koridoru üzerinde en hızlı şekilde kombine veya multimodal taşıma imkanları sunabilecek bir kara köprüsü durumundadır. Özellikle son zamanlardaki sanayileşme oranı, genç nüfusu,iletişim altyapısı ve demokratik yönetim şekli ile dünyada yaşanan sosyal ve ekonomik krizlerle beraber bulunduğu bölge içinde çok önem kazanmıştır. Türkiye'nin bulunduğu bölgedeki olumlu konumuna karşın Gümrük Birliği prosedürleri ile 1996'da sanayileşmiş AB ülkelerini rekabet koşulları ile karşılaşması, önemli dış ticaret ilişkilerine sahip olduğu komşusu Rusya'da yaşanan ekonomik kriz ve en son dönemde ABD'de yaşanan ekonomik krizden dünyadaki diğer gelişmekte olan ülkeler gibi yoğun olarak etkilenmiştir. Sanayinin imalat sektörüne dayalı olması ve dış ticaretin de yoğun olarak bu sektörde gerçekleşmesi nedeniyle günümüzde de Türkiye tam olarak sanayileşmiş toplumların gelişmişlik standartlarını sağlayamamıştır. Ayrıca Türkiye'nin üretimi ve dış ticaretindeki bu gelişim ile dünya

üretim merkezlerinin Türkiye'nin konumundan dolayı artan ilgisine karşın hala 1950'li yıllardaki ulaşım altyapısı üzerinden günümüzün ulaştırma talepleri gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM
ULAŞTIRMA KORİDORU KAVRAMI VE LOJİSTİK ÜS OLMAYA YÖNELİK DEĞİŞKENLERİN BELİRLENMESİ

Yerel ve uluslararası piyasalarda kalkınmanın gerçekleşmesinde en önemlisi, ulaşım ve iletişimde meydana gelen teknolojik değişimler ve mekansal etkilenmeyi arttıran ulaşım ağlarının gelişmesidir. Genel anlamıyla insan ya da eşyanın bir yerden bir yere hareket etmesini anlatan , fakat içinde yaşadığımız dönemde artık bilginin, paranın, hizmetlerin de bir yerden bir yere erişmesini içine alan "ulaşım", yeryüzünde çeşitli "yer"ler, "bölgeler" arasındaki ilişkilerin oluşmasında, ölçülebilmesinde ve coğrafi görünümün şekillenmesinde önemli rol oynamaktadır. (Tümertekin ve Özgüç, 1999, 543)

Mekansal farklılık ve benzerlikler bir yandan yerel, "bölgesel", öte yandan yerel olmayan ,"bölge dışı" ilişkilerde gerçekleşir. Bölgesel ilişkilerde yer yer fiziki-beşeri olaylara arasındaki karşılıklı ilişkiler söz konusu iken, bölge dışı ilişkilerde beşeri ve ekonomik ilişkiler egemendir. Ulaşım faaliyetleri maddenin yer değiştirmesini, örneğin hammaddenin işlenebileceği yerlere, üretilen maddelerin de tüketim alanlarına gitmelerini sağlayarak, değer artışına neden olur.

Ulaşımın "yer"ler ve "bölgeler" arasında sağlanmasında birinci etken olarak yeryüzünün fiziki koşulları ortaya çıkmaktadır. Çağdaş coğrafyanın mekan farklılıkları ve benzerliklerini incelemesi ve yeryüzündeki coğrafi görünümlerin farklı ve benzer oluşunda rol oynayan faktörler arasında ulaşımında önemli yer tutması, konunun coğrafya bilimi kapsamında da incelenmesini sağlamıştır. Ulaşım coğrafyası, tümüyle coğrafyanın gelişmesine ayak uydurarak, uzun süre tamamlayıcı ve özellikle ulaşımın dış görünüşünü inceleyen bir konu olarak kalmıştır.Ayrıntıda değişik yaklaşım tipleri tartışılmakta ise de, coğrafyacıların çoğu ulaşımın incelenmesinde şu soruların önde geldiği görüşündedir:

1) Bir mekandaki ekonomide ulaşımın rolü nedir?

2) Ekonomik faaliyetler ulaşabilecekleri ulaşım ağı ve onların yapılarından ne şekilde etkilenmektedirler?

3) Ulaşım ağındaki çeşitli düzeltmeler (çoğunlukla teknik), varolan kalıpları nasıl etkilemektedir? (Tümertekin ve Özgüç, 1999, 545)

Araştırmalar, ulaştırma faaliyetleri üzerinde doğal etkenlerin sınırlayıcı rol oynamasına karşılık, bölgenin ekonomik potansiyelinin de yer yer karşı etkiler yaptığını ortaya koymuştur. Nitekim geniş hacimli ve pahalı yük taşıma olanaklarının varoluşu, fiziksel güçlüklere karşın, yolların yapılmasını göze aldırtmıştır. Öte yandan, önemli fiziksel engeller, örneğin dağlar , şiddetli iklim koşullarının egemen olduğu alanlar, o yerlere uygun ulaşım araçları ile aşılmaya da başlanmıştır. Bununla birlikte, fiziksel çevrenin ulaşım faaliyetleri üzerindeki etkileri, zamanımızdaki teknolojik gelişmelere karşın, hala önemini korumaktadır.

Ulaşım, her şeyden önce, her türlü üretim, ticaret ve bunlara bağlı olarak da tüketim faaliyetlerine bağlıdır. Gelişmiş ülkelerde tarımsal ürünler ya da madenlerin işlenmek için fabrikalara, işlenmiş maddelerin de tüketileceği yerlere gönderilmesi ancak taşıma olanakları geniş ve düzenli ulaşım sistemlerine bağlıdır. Aslında, ulaşımı öteki ekonomik faaliyetlerden, özellikle sanayiden ayrı düşünmeye ya da karşılıklı etkilerden birine üstünlük vermeye pek olanak olmadığı açıktır. Öte yandan, ulaşım sistemlerinin gelişmesinin Büyük Sanayi Devrimi'nin önemli bir aşaması olduğu bilinmektedir. Sanayi ile başlayan büyük miktarda ve çeşitli hammadde talebi, tarımın ve, başta madencilik olmak üzere, başka ekonomik faaliyetlerin yapısal değişime uğramalarına neden olmuş;artık büyük çapta üretim ve tüketim, bunlara bağlı olarak da büyük taşıma faaliyetleri devri açılmıştı. Ancak ulaşım faaliyetleri gelişebilmesi için de sanayini gelişmesi gerekiyordu. Günümüzde dünya ulaşımının hala en büyük yükünü taşımakta olan demiryolları ve denizyolları, hatta motorlu araçların varoluşları geniş çapta demir-çelik sanayisinin gelişmesiyle bağlantılı olmuştur. Kuşkusuz bu gelişmede insan, hayvan ya da rüzgar yerine çeşitli enerji kaynaklarının uygulanması da ayrı ve önemli bir rol oynar. Bu konuda Buhar gücü sözü edilen kolaylığı sağlayan ilk buluş olmuştur. (Tümertekin ve Özgüç, 1999, 551)

Yukarıda da değinildiği gibi, ulaşım faaliyetlerinin yeryüzünde bölgesel özelliklerin oluşmasında büyük rolleri vardır. Nitekim, ulaşım faaliyetlerinin yeryüzünün çeşitli yerlerinde gerçekleşmesi, dolayısıyla çeşitli doğal olanaklara, koşullara sahip bölgelerin birbirleriyle bağlantı kurmaları, üretim ve ona bağlı birçok hususta "bölgesel farklılaşma"yı da kolaylaştırmıştır. Günümüzde yeryüzünde görülen ticari tarım alanları, sanayi bölgeleri bu tür gelişmelerin canlı örnekleridir. Bölgesel farklılaşmada büyük rolü olan bölgeler arasındaki sıkı ilişkilerin

oluşmasında ulaşım teknolojisinin gelişmesinin de olumlu payı vardır. Son iki yüzyılda ulaşımda (gerek araç, gerek yollarda) gerçekleştirilen teknik gelişmelere her tür ulaşım sistemlerinin hızla yayılması, yeryüzü bölgelerinin ekonomik faaliyet açısından uzmanlaşmasına olduğu kadar, "arazi kullanılışı" biçimlerinde de farklılaşmanın belirginleşmesine neden olmuştur. Böylece, bir bakıma dünyamızın bugünkü iş bölümünün ve coğrafi görünümünün kazanılmasında başlıca etkenlerden biri ulaşım olmuştur denilebilir.

Bir yandan demiryollarının yayılmasıyla denizlerden uzak alanlarda da geniş hacimli, ucuz ve hızlı ulaşım olanaklarının sağlanması; öte yandan deniz araçlarının hızla gelişmesi, yeryüzünde ilk kez arazi, işçi ve sermaye koşullarının bulundukları yerlerde değerlenebilmesine yol açmıştı. Böylece, bu uygun koşullar bir araya gelerek yeryüzünün öteki bölgeleri için de üretim faaliyetleri başladı. Günümüzde tüm dünya pazarları için üretim yapan büyük sanayi bölgeleri, gene dünya pazarları için üretimde bulunan geniş tarım alanlarının oluşmasının başlıca nedenini geniş çapta ulaşım olanaklarının gelişmesinde aramak gerekir. Ulaşım faaliyetlerinin bütünüyle eriştiği düzey birçok ekonomik faaliyette kuruluş yerini büyük ölçüde etkilemektedir. Özellikle taşıma maliyetlerindeki düşüşler, pazara yakın olma üstünlüğünü hızla azaltmaktadır. (Tümertekin ve Özgüç,1999,554)

1.1.YOL VE MESAFE KAVRAMLARI

M. E. Hurst (Hurst, 1972) "yol"u "bazı toplumsal ve ekonomik önemlere sahip (üzerinde) düzenli seyahat edilen güzergah" olarak tanımlamaktadır. Herhangi bir yerde bir yol ya da ulaşım sisteminin meydana gelmesinde, kuşkusuz, çeşitli etkenler rol oynamaktadır. Her şeyden önce insan, mal ya da haber veya bilginin bir yerden bir diğer yere nakledilme isteği ve ihtiyacı varolmalıdır. Buna üretici ve tüketici, alıcı ve satıcının fiziki ayrılığını yenmek istek ve ihtiyacını da katmak gerekir. Bu ayrılık ya da mekansal dengesizlik, temasa geçme ihtiyacı, hepsi birlikte, bir istek ya da ihtiyacın tatmin olabileceği bir güzergah seçimini kolaylaştırır. Kuşkusuz, basit bir şekilde anlatılmaya çalışılan olay fizik coğrafya koşulları, siyasi sınırlar, yatırım farklılıkları ve yerine göre değişen daha başka çeşitli faktörlerin etkisiyle oluşur.

Ulaşım ile ilgili hareketlerin herhangi bir mala bir yerde ihtiyaç olmadan ve bir

başka yerde bu maldan bu ihtiyacı karşılayabilecek miktarda bulunmadan yer alamayacağı bilinen bir husustur. Aslında, bu husus tamamlayıcılık kavramının gerisindeki esas faktördür. Tamamlayıcılık, üretimin bölgesel uzmanlaşmasının doğrudan sonucudur. Tamamen kendi kendine yeterli toplumların yer aldığı bir dünyada malların hareketi, hiç değilse bugün gözlediğimiz şekilde olmayacaktır. Ullman (Ullman, 1959, 242-256) bu görüşü şöyle ifade etmektedir: "tamamlayıcılık, alanların hem doğal ve hem de kültürel ve ekonomik durumlarına dayandırılan bir farklılığın fonksiyonudur". Dünyanın bu duruma gelmesi, yani yerler arasında birbirini tamamlayıcılığın artması ve anlamının genişlemesi ulaşım sayesindedir.

Öte yandan, ulaşımın yalnızca bölgeler arasındaki tamamlayıcı ilişkiler yüzünden oluşacağının söylenemeyeceği de açıktır. Normal koşullar altında hem alıcı ve hem de satıcı değişik seçimlere sahiptir. Örneğin alıcı aynı malı bir başka satıcıdan almaya karar verebilir, başka bir mal almak isteyebilir ya da malı kendisi üretebilir. "Taşınabilirlik" ve "araya giren fırsatlar" kavramları bu gibi durumlar için söz konusudur. Taşınabilirlik, özellikle çeşitli seçeneklerin doğuracağı masrafların alıcıyı o malı kendisi üretmek yoluna gitmeye zorlayacak düzeyde olmayan ya da bu masrafların o malsız da yapılamayacak kadar düşüklüğünü ifade eden hususları kapsar. Bir malın taşınmasındaki harcamalara yalnızca taşıma ücretleri girmez. Bunlara taşıma sürelerinin, gümrük tarifelerinin ve kayıp ya da hasar gibi hususların meydana getirdiği harcamalar da katılır. Bu masraflar da ne kadar yüksek olursa iki yer arasındaki hareket olasılığı da o kadar azalır. Ayrıca, taşınabilirlik ekonomik mesafeye bağlı olduğu ve bu mesafe de giderek arttığı için, zaman içinde de değişime uğrayabilir. (Tümertekin ve Özgüç,1999,555)

Araya giren fırsatlar ise güzergah ya da kaynaklarda değişik durumlardan yararlanma ile ilgilidir. Önce şu hususa dikkati çekmek gerekir: Belirli bir tamamlama ihtiyacı mevcut ve taşıma ücretleri de çok yüksek olmadığı hallerde bile gerek duyulan malları daha yakın bir yerden sağlamak olanağı varolduğu takdirde, iki yer arasında ulaşım faaliyetinin oluşması olasılığı yoktur. Bu durumda daha yakın ve de daha ucuz kaynakların aslında tamamlayıcılık ilişkisi bulunan iki alan arasında gelişmesinin meydana gelebilecek ulaşım faaliyetlerini önlemesi durumu söz konusudur. Gerçekte olay daha açık ve kısa bir ifadeyle, "bir alıcı ya da satıcının kendisine en yararlı yolu araması"dır. Böylece, zaman ve yere bağlı çok değişik durumların etkileri söz konusu olabilir.

Ulaşım ilişkilerinin mevcut olduğu lokasyonlar arasındaki mesafelere uygun olarak taşıma masraflarının artması, öte yandan taşınması söz konusu olan malların daha yakından sağlanma olanağının ortaya çıkması da lokasyonlar arasındaki ulaşım hareketinde azalmalara neden olmaktadır. Araştırıcılar artan mesafeler yüzünden ulaşım faaliyetlerinin azalmasını vurgulamak üzere mesafenin bozucu fonksiyonu deyimini kullanmaktadırlar.Şayet pazarla arz arasındaki mesafe aşılamayacak kadar büyük ve çok pahalı ise, karşılıklı etki uygun *tamamlayıcılık* koşullarına ve *araya giren* başka fırsatların yokluğuna rağmen, meydana gelemez. Böylece alternatif mallar mümkün olduğu yerde başkasının yerini alır; örneğin, odun yerine tuğla kullanılır. Böylece, "araya giren fırsat" faktörünün *alanların ikamesine* - bir alanın yerini başkasının almasına; "mesafe" faktörünün de *ürünlerin ikamesine* - bir ürünün yerini başkasının almasına- yol açtığı görülür. Mesafe, hareketi kısıtlayıcı bir etken olduğu için ulaşım faaliyetlerinde önemli bir yere sahiptir. Çoğu araştırıcı mesafenin çeşitli yönleriyle ilgilenmişlerdir. Her biri kendi ölçme birimlerine sahip çeşitli mesafe kavramları vardır. Hurst (Hurst, 1974), bunları şöyle sıralamaktadır:

(1) Fiziki mesafe (örneğin km, mil vb. olarak)

(2) Zaman mesafesi (örneğin saat, dakika olarak)

(3) Ekonomik mesafe (örneğin TL ya da $, € vb. olarak)

(4) Toplumsal mesafe (belirli özelliklere toplumsal grupların, ırkların ya da sınıfların erişebilirliği bakımından)

(5) Haberleşme mesafesi (maliyet, elverişlilik, zaman unsurlarıyla birlikte ölçülen telefon, mektup vb. mesafesi).

1.2.ULAŞIM AĞLARI

Bir ulaşım ağı, iki ya da daha çok merkezi birbirine bağlayan çok sayıda tek yollardan oluşmuştur. Bunların bulundukları yerleri seçmelerinde doğal koşullar yanında, ekonomik, stratejik ve toplumsal nedenlerin de büyük rolü vardır. Özel girişimin egemen olduğu ülkelerde, her ekonomik faaliyette olduğu gibi, bu sektörde de temel düşünce olarak karlılıktan hareket edilerek, ulaşım sistemlerinin yatırım bakımından yarar sağlayacak kadar yeterli trafiğin mevcut olduğu yerlerde geliştiği görülür. Ancak, burada şu hususa da dikkat çekmekte yarar vardır: Herhangi bir bölgede gerek uygulanacak ulaşım sistemi gerekse trafik potansiyelinin belirlenmesinde ulaşım sektöründe özel yatırımların yaygın olduğu gelişmiş ülkeler ile yeni gelişmekte olan ülkeler arasında fark vardır. Ulaşım sektörlerinin büyük bir

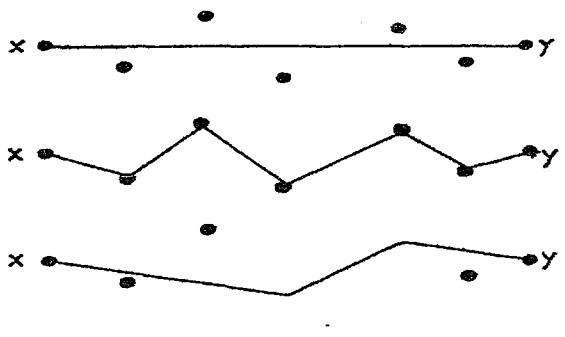
kısmı gerek yol gerekse araç bakımından büyük yatırım gerektiren ekonomik faaliyetlerdir. Yeni gelişmekte olan ülkelerde özel yatırım olanaklarının az olması, ulaşım sistemlerinde devletin yatırım ve de idari bakımından başta gelmesine neden olmaktadır. Devlet yatırımlarının mevcut potansiyel yanında gelecekteki potansiyeli ve daha önemlisi kısa devrede büyük bir karlılık oranı beklemeden bölge ya da ülke için askeri ya da toplumsal açıdan yararlı görülen güzergahlara yönelmesi ayrı bir özelliktir. Bununla birlikte, her iki sistemde de güzergah seçiminde, başka deyimle ulaşım sisteminin oluşmasında birçok ortak yan da söz konusudur. (Tümertekin ve Özgüç,1999,557)

Genel olarak meydana getirilmesi düşünülen ulaşım sistemleri hakkındaki araştırmalara girişirken öncelikle hangi sistemin uygun olacağı üzerinde durulur. İki nokta arasında bir trafik potansiyelinin varlığının tespitini, bu taşımadan yararlanacaklar için, varolan olanakların incelenmesi izler. Bu olanaklar aynı yere ulaşan rakip güzergahlar, iki nokta arasında faaliyette olan ulaşım sektörü ve taşınacak maddelerin yükleme ve boşaltma yerlerinin fazlalığı gibi hususlardan oluşur. Sonunda da, bütün bunlar ulaşım olanaklarından yararlanacakların bu hizmet karşılığında taşıyıcı kuruluşlara ödeyecekleri ücretler ile değerlenir. Aslında iki nokta arasında bağlantıyı sağlamak üzere geçilecek yerlerde (güzergah) çeşitli seçenekler söz konusu olabilir. Seçilecek güzergahın taşıma ücretlerinden sağlanacak geliri arttıracağı ve yapılacak harcamaları da olabildiğince azaltacağı düşüncesi esas alınır.

Güzergahın seçiminde stratejik faktörlerin de rolü olmaktadır: Örneğin Roma yol sisteminin kuruluşundan, Kuzey Amerika ve eski S.S.C.B.'deki kıta aşırı demiryolu ağlarının inşasına kadarki nedenler daha çok stratejiktir. Toplumsal faktörler ise genellikle daha küçük yerel yol ve güzergahların bağlantılarını sağlama üzerinde etkili olurlar.

Geçilecek belirli yerlerin seçiminde gerekli masrafların düşürülmesi için gözönüne alınan hususlar arasında yerel bir unsur olan topografik durumun ayrı bir yeri vardır. Buna yerel iklim koşullarının etkileri de katılınca, seçilecek yerin belirlenmesinde, fiziki coğrafya koşullarının ağırlığı anlaşılır. Yol inşası kadar, yolun bakımının ekonomik olmasının önemi de hatırlanırsa, bu hususun değeri daha da açığa çıkar. Bu nedenle bu tip araştırmalarda geçilecek çeşitli yerlerin

belirlenmesinde, yapılacak masraflar yanında, bu yollardan yararlanacak olanların yaratabilecekleri olası trafik hacimlerine göre değerlendirilen, işletme masraflarına ait tahminler de yer alır. çoğu kez inşaat bakımından ucuza malolan geçilecek güzergahların, sonraları toplam masraflarının o kadar düşük olmadığı da görülmüştür.



(a)yol uzunluğunun en aza indirilmesi

(b)trafiğin en fazlaya çıkarılması

(c)yol uzunluğu ve trafiğin en uygun şekli

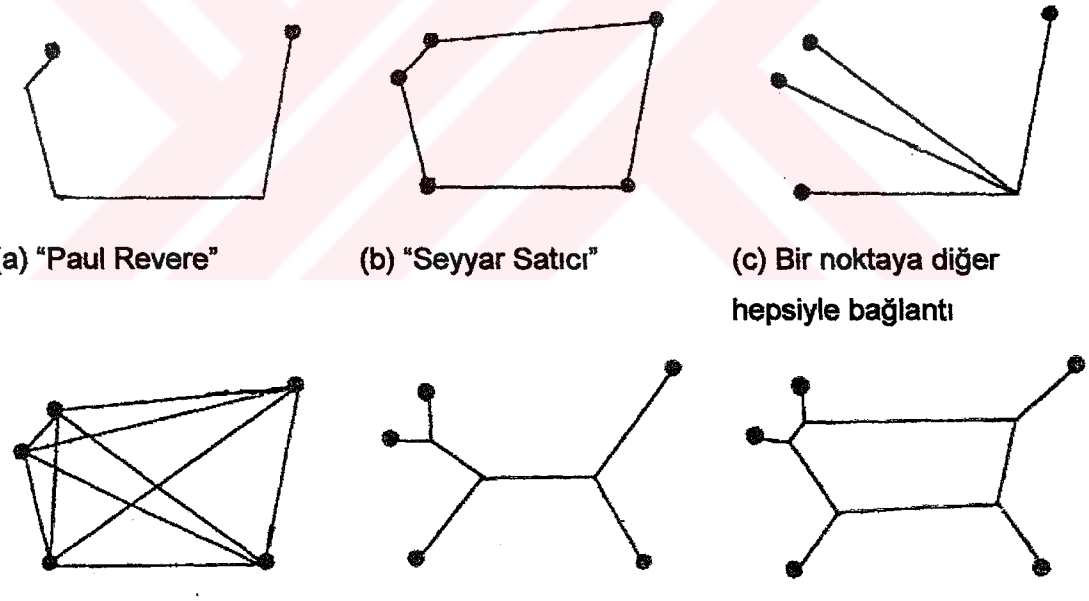
Şekil 1:İki nokta arasında üç alternatif güzergah.
(Tümertekin ve Özgüç,1999,557)

Böylece de, birçok faktörden etkilendiği için güzergah seçimindeki etkenler arasında bir denge sağlanması söz konusudur. Aslında, yukarıda da belirtildiği gibi, iki nokta arasında en uygun güzergah bir düz hattır. Fakat çok az yerde yollar düz hat şeklindedir. Roma yolları ve bugünkü hız yolları bile bu ideale çok az yaklaşmaktadırlar. Güzergahın söz konusu bu düz hattan sapması iki şekilde olur: (l)Olumlu sapma adı verilen birinci durum, yolun daha fazla trafik toplamak için uzatılmasıdır. Böylece yol uzunluğuyla (en kısası en iyisidir) trafik hacmi (en büyüğü en iyisidir) arasındaki karşılıklı ilişki en uygun şekilde olmaktadır. Şekil 1'deki (c) durumunu Haggett (Hagget, 1965) en uygun çözüm olarak görmektedir. Günümüzde havayolu şirketleri daha fazla yolcu toplamak için sık sık yaptıkları değişiklerle olumlu sapma ilkelerini yansıtmaktadırlar. (2)Olumsuz sapma adı verilen durumda ise yol bazı engelleri aşmak için sapabilir ya da maliyeti yüksek kesimler arasından geçilecek mesafe kısaltılır. Buna en iyi örnek olarak 19. yüzyılda A.B.D.'nin Batısı ile Doğusu arasındaki ticaret gösterilmektedir: Söz konusu ticaret, Panama Kanalı açılmadan önce Horn Burnu yoluna, Güney Amerika'nın güneyine saptırılıyordu; oysa kara üzerinden giden yol daha kısa olmakla birlikte, engebeler yüzünden pahalıya mal oluyordu. (Tümertekin ve Özgüç,1999,558)

Geçilecek yerlerin belirlenmesinde güzergahların tek tek alınmasından çok,

ulaşım sisteminin tamamının göz önünde tutulması da söz konusudur. Ulaşım ağının bir bütün olarak ele alındığı bu yöntem bazı araştırıcıların "ulaşım ağı geometrisi" olarak adlandırdığı görüşe dayanmaktadır. Bu görüş, bir ülkenin karayolları ya da havayolları gibi ulaşım ağlarının büyük bir kısmının belirli noktaları (kasabalar ve şehirler) birleştiren bir yapı olduğunu kabul etmektedir. Aslında ulaşım ağının herhangi bir parçası yalnızca iki sabit noktayı birbirine doğrudan doğruya bağlamakla kalmaz; aynı zamanda çeşitli noktalar arasında bir bağlantı zinciri görevini de görür. Faaliyet bakımından olanakların bu bir arada kullanılışı çok önemlidir; sistemdeki değişiklikler ya da sisteme yapılan ekler ulaşım ağının bütününü etkiler.

Bir ağ, kısaca, "kavşak ve terminalleri birbirine bağlayan bir yol sistemi"dir. Ağları tanımlamak ve karşılaştırabilmek için bunları basite indirgemekte yarar vardır. Bunu yaparken kavşaklar ile yollar arasındaki temel bağlantı kalıbı korunur, fakat yol uzunluğu ve yönü değiştirilebilir.(Özgüç, 1994)



(a) "Paul Revere"

(b) "Seyyar Satıcı"

(c) Bir noktaya diğer hepsiyle bağlantı

(d) Her noktaya bütün diğer noktalarla bağlantı

(e) Yapımcının maliyeti en aza indirilmiş-bütün noktalara en kısa yoldan bağlantı sağlanmış

(f) Böyle bir ağın genel topolojik durumu

Şekil 2. Çeşitli durumlara göre en kısa ve en yararlı güzergahın seçimi. (Bunge, 1962)

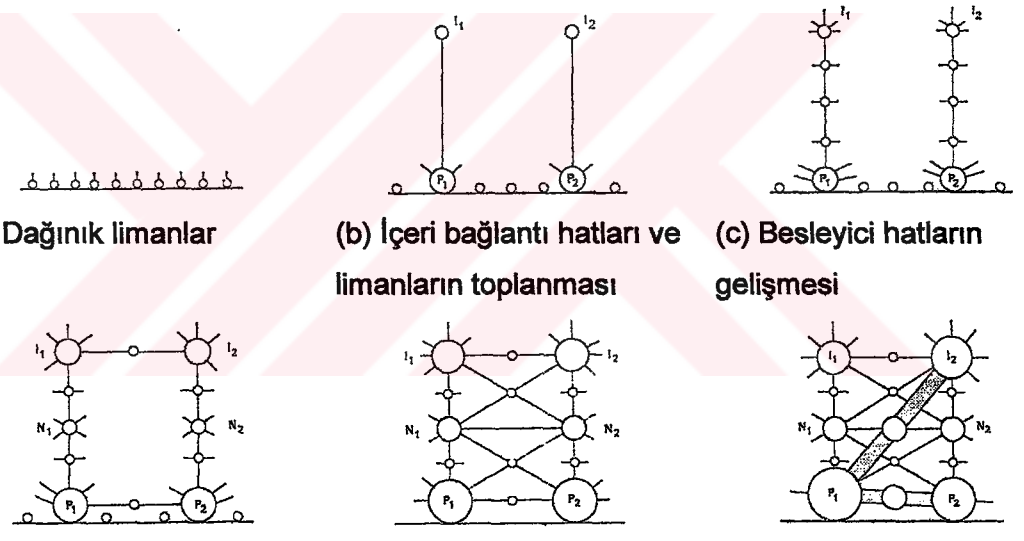
Şekil 2 kısa mesafeli ağlar hakkında fikir vermektedir. Görüldüğü gibi (a) durumu a noktasından başlayarak b'den e'ye kadar şehirleri en kısa yoldan birbirine bağlıyan bir minimum mesafe ağıdır. Durum (b) 5 şehir arasındaki en kısa devredir - bir sütçü ya da çok amaçlı alışveriş gezisi için en iyi güzergah şekli. Durum (c) bir şehrin, örneğin d şehrinin, diğer bütün şehirlere en kısa yoldan bağlanması durumudur; ender görülen bir şekildir. Durum (d) daha önceki her üç çözümdeki hatları da kaplayan tamamen birbirine bağlantılı en kısa ağdır. Bu, kullanan açısından en az harcamalı çözümdür; aynı zamanda da 5 şehirden herhangi birinden ve herhangi birine olan kısa ve en elverişli ulaşım ağıdır. Durum (e) daha önceki elemanların herhangi birini içermeyen, 5 şehri birleştiren en kısa bağlantı dizisini göstermektedir. Bu da 5 şehrin hepsini birbirine bağlayan en kısa yol olduğundan, yolu inşa eden açısından en ucuz çözümdür. (Bunge, 1962)

Ulaşım ağı kalıplarının oluşması üzerinde siyasal faktörlerin belirleyici büyük etkisi vardır. İkinci Dünya Savaşı öncesinde (ve de savaş sırasında) Almanya'nın ulaşım ağını gösteren harita ile Savaş sonrasınınkinin karşılaştırılması da çok canlı bir örnek oluşturmaktadır. İkinci Dünya Savaşı'nın bitimine kadar Berlin demiryolu trafik ağının merkezini oluşturuyordu. Berlin-Hannover-Hamburg ve de Leipzig ağın en yoğun kısmı halindeyken, Savaş'tan sonra Almanya'nın ikiye ayrılması söz konusu trafik ağının temelinden değişmesine yol açmıştı. Berlin önemini kaybederken, Basel'den (İsviçre) başlayan hat Frankfurt, Köln, Essen'de en yoğun şeklini alarak Hamburg'a uzanmıştı. Hava ulaşımında ise savaştan önce Berlin merkez durumunda ve her tarafta bağlantılıyken, savaştan sonra Batı ve Doğu Almanya arasındaki karadan bağlantının sınırlandırılması nedeniyle hava bağlantısı önem kazanmış, fakat bu kez Berlin merkez durumunu kaybetmiş olduğundan, her tarafta değil, Batı Almanya'nın belirli şehirleriyle yoğun bağlantı kurmuştu. İki Almanya'nın birleşmesinden sonra birdenbire değil, fakat yavaş yavaş Berlin eski önemli konumunu, savaş öncesi merkeziyet durumunu yeniden kazanmaya başlamıştır. (Tümertekin ve Özgüç,1999,561)

Bir ülke ya da bölgede ulaşım, ekonomik, toplumsal, hatta siyasal durumlara bağlı olarak farklı gelişme ve değişme seyri izler. Başlangıçta genel olarak ulaşım sistemi yalnızca tarımsal alanlardan pazarlara taşımada hizmet eden yerel bir görünümde olabilir. Bu aşamada pazarları oluşturan merkezler arasındaki bağlantılar iyice gelişmemiş ya da yalnızca yerel hizmetler görecek şekilde kurulmuş

olabilir. Ekonomik durumun gelişerek daha büyük ölçülerde ilişkilerin kurulmaya başlanmasıyla pazar merkezleri arasındaki bağlantılar da önem kazanır. Bu aşamada bölgedeki büyük şehirlerle bağlantı kurmak üzere yeni geçilecek yerlerin (güzergah) seçimine duyulan ihtiyaç artmıştır. Eski yerel olanaklar bu amaçla kullanılmaya devam ederse de, artık bazı değişiklikler yapılması zorunlu hale gelir. Bazı durumlarda ise uzun mesafeli trafik arttıkça, bunların yerlerinin tamamen değiştirilmesi de gerekebilir.

Ulaşım yollarının gelişme ve değişimleri hakkında Gana, Nijerya, Malezya ve Doğu Afrika'nın bazı kısımlarındaki araştırmalara dayanılarak gelişmekte olan ülkeler için bir ulaşım gelişme modeli hazırlanmıştır (Taaffe, Morrill ve Gould, 1974, 382-386). Bu modele göre yol sisteminin gelişmesi belirli kurallara göre 4 aşama halinde olmaktadır:



(a) Dağınık limanlar

(b) İçeri bağlantı hatları ve limanların toplanması

(c) Besleyici hatların gelişmesi

(d)İç bağlantıların başlaması

(e) Karşılıklı tam bağlantı

(f) Önemli ana hatların ortaya çıkması

Şekil 3:Ulaşım ağlarının gelişmesine bir model:Batı Afrika'da ulaşım ağının gelişmesinde dağınık limanlardan önemli ana hatların ortaya çıkmasına kadar uzanan altı devre
(Taaffe, Morrill ve Gould, 1974, 382-386)

(1) Birincisinde, kıyı boyunca küçük limanlar ve ticaret noktalarının dağılımı söz konusudur (Şekil 3-a). Her küçük liman ya da nokta karada sınırlı bir ticaret alanına sahiptir. Fakat bu yerleşmelerin birbiriyle, tesadüfen gelen balıkçı tekneleri

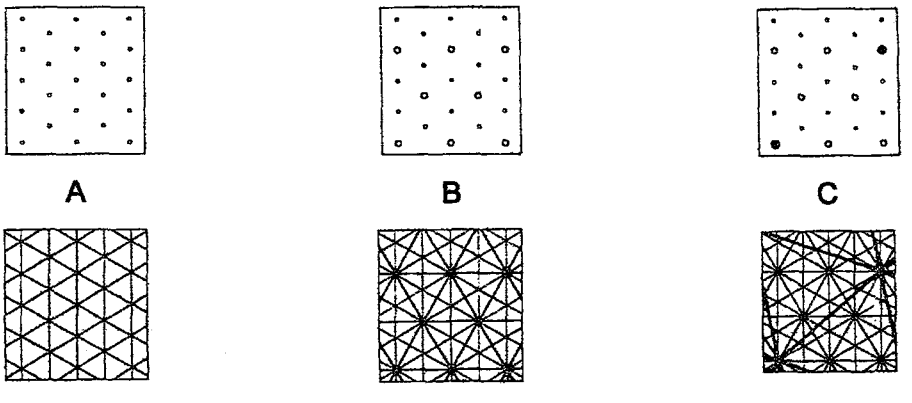
ve düzensiz gelen tüccarlar vasıtasıyla olanlar dışında, çok az temasları vardır.

(2) Daha sonraki aşamada kıyıdan içeriye doğru birkaç önemli etki hattı gelişir. Kıyı limanları yakın hinterlantlarını genişletirler (Şekil 3-b). Diyagonal karayolları iç kısımlardaki siyasal ve askeri kontrolü genişletmek, işletilebilir maden yataklarına el atmak ve potansiyel tarım alanlarını genişletmek için yerleşme alanlarına yöneltilirler.

(3) Büyük bir olasılıkla besleyici yollar gelişir ve daha sonra karşılıklı bağlantılar meydana gelir (Şekil 3-c ve d). Besleyici yolların gelişmesine deniz kıyısındaki başlıca terminallerin sürekli gelişmesi eşlik eder. Bu aşamada merkezlere iç kısımlar arasında bazı orta büyüklükte merkezler de gelişir.

(4) Son olarak, en önemli merkezler arasında, yine büyük öneme sahip bağlantılar ortaya çıktıkça, bağlantı ve yoğunlaşma meydana gelir (Şekil 3-e ve f). En iyi asfalt yollar ve en yoğun demiryolu trafiği ve havayolu bağlantıları bu önemli hatları izler.

Gelişme bakımından (a) çok sınırlı bir hinterlanda sahip bir kıyı ticareti durumunu göstermektedir; (b)' de belli başlı giriş yollarının ortaya çıkışı görülmektedir. Bu, bazı limanlar için ulaşım maliyetlerini azaltmakta ve pazarları genişletmektedir; (c)' de ise besleyici yollarla önemli merkezlerin küçük merkezler niteliğinde gelişmelere yol açtığı görülmektedir. Gelişmiş ülke ya da bölgelerdeki duruma kısaca bakmak bu hususta daha açık bilgi verebilir.



Şekil 4:Yerleşme yerlerinin gelişmesine göre ulaşım ağının değişimi (Hagget,1979)

A durumunda yerleşme birbirini kesen yollarla bağlanmıştır. B durumunda yerleşmeler arasında büyüklük bakımından farklılaşma meydana gelmiştir; bu kez ulaşım ağı merkez haline gelen daha önemli yerleşmeleri birbirine bağlayacak şekilde gelişmiştir. Buna ek olarak merkez haline gelen her yerleşmenin çevresiyle bağlantısını ikinci derecede yollar sağlamaktadır. C durumunda ise daha büyük bazı merkezler meydana gelmiştir. Ulaşım ağının her şeyden önce bu büyük merkezleri birbirine bağlama ihtiyacına cevap vermek üzere oluştuğu görülüyor. Artık yerel merkezlerin ikinci derecede yollarla çevrelerine ve de daha önemli yollarla birbirine bağlanmanın ötesinde bir durum da meydana gelmiştir: Daha büyük merkezlerin doğrudan birbirine bağlanması Haggett'in "yol ikamesi" adını verdiği bu durumun temelinde, kuşkusuz, ulaşım koşullarının yeni taleplere kendini uydurması yatmaktadır. Peter Haggett, (Haggett, 1979) ileri ekonomilerde yol şebekesinin gelişmesinin Şekil 4'deki diyagramlarda gösterildiği şekilde olduğu fikrindedir. (A)'daki durumda her yerleşme birbirlerine kesişen yollarla bağlıdır. Herhangi bir yerleşmeye belirli bir yönelme olmadığı gibi, belirli kesimlerde daha yoğun bir trafik de pek söz konusu değildir. (B), ekonomik gelişmenin daha yüksek düzeydeki durumunu göstermektedir. Bu devrede yerleşmelerden bazıları ötekilerden daha fazla önem kazanarak belirli merkezler halini almışlardır. (C)'de ise bir yandan büyük merkezlerin birbiriyle olan bağlantıları artmış, öte yandan küçük merkezlerin çevreleriyle bağlantıları güçlenerek önemli merkezler haline gelme yoluna girmişlerdir. Bu devrenin en önemli özelliklerinden birisi, büyük. merkezler arasında en uygun yolların ortaya çıkmış olmasıdır. Gerçekten, diyagramda açık olarak görüldüğü gibi, artık bizzat kendileri geniş bir ağın oluşmasına neden olan büyük merkezleri doğrudan doğruya bağlayan yolların meydana gelmesi söz konusudur. Doğrudan bağlantıların kurulması, mevcut sistemin yeni ihtiyaçlara cevap verecek şekilde değiştirilmesi ve başka çareler aranması gelişmiş ülkelerin ulaşım siyasetlerinde başta gelen sorunlardır. Ekonomik durum daha da değişir ve ülkede belirli tür üretime yönelmiş merkezler ortaya çıkarsa, kullanılan eski güzergahlar yetersiz kalabilir. Artık bu güzergahlardaki yollar belli başlı merkezler arasında bir bağlantı hizmeti görmek niteliğini yitirirler.

1.3.ULAŞTIRMA KORİDORU

Ulaştırma ağlarının tarihin ilk zamanlarından günümüze kadar ki gelişimine bakıldığında bir önceki bölümde belirtilen Taaffe, Morrill ve Gould'un 1974 yılındaki

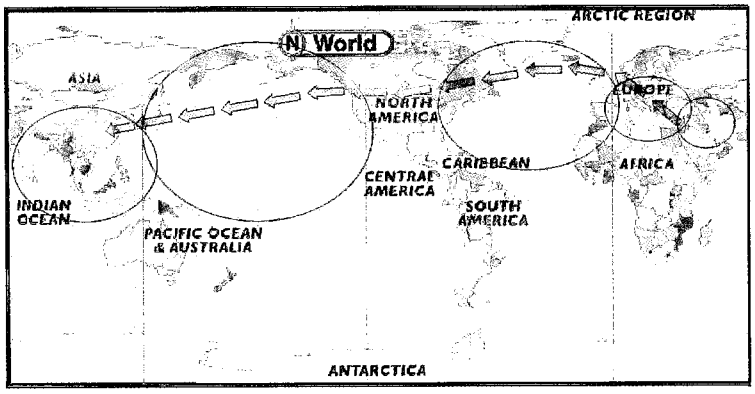
Batı Afrika'da ulaşım ağının gelişmesinde dağınık limanlardan önemli ana hatların ortaya çıkmasına kadar uzanan altı devre modelinde olduğu gibi deniz yolları belirli merkezlerin kıyıda oluşmasına ve iç kesimlere doğru gelişmesini sağlamış ve daha sonraları üretim merkezlerinin karalarda gelişmesi ve ticaretten sanayiye doğru geçişte Hagget'in 1979 yılındaki yerleşme yerlerinin gelişmesine göre ulaşım ağının değişimi modeli etken hale gelmiştir.

Ticaretin batıdan doğuya doğru akışı teorisine göre ilk deniz ticareti Lübnan ve yöresini kapsayan Doğu Akdeniz'de milattan önce 2000 ila 3000 yıllarında başlamıştır. Bu ticaret ilişkileri limanların kurulmasına ve liman şehir devletlerinin tohumlarını atmıştır. Korint Yarımadası ve Atina çevresinde ticaret merkezlerinin oluşması ile milattan önce 300 yıllarında Yunanistan ticarette egemenliği sağlamıştır. Yunanistan'ın bu ticari egemenliği ile beraber başta Atina olmak üzere şehir devletleri oluşumlarını tamamlamaya başlamış ve aralarında ticari ilişkileri geliştirmek üzere limanlarına ve şehirlerarası karayolu ulaşımı için altyapı hizmetleri vermeye başlamışladır. Lidya'da "Kral Yolu"nun yapılması bu döneme denk gelmektedir. Milattan önce 100 yıllarında ise Yunanistan'ın deniz ticaretindeki egemenliğinin yerini Roma İmparatorluğu ekonomik ve politik gücüyle almış ve dünya ticareti Batı Akdeniz'e kaymaya başlamıştır. Afrika, Asya ve Avrupa'daki Roma İmparatorluğuna bağlı bölgelerden ve dünyanın diğer yerlerinden mallar imparatorluğun başkenti Roma'ya gelmeye başlamıştır. Bu gelişme günümüzde de kullanılmakta olan "tüm Yollar Roma'ya çıkar" kavramını ve ulaştırma ağının ilk gelişmiş örneklerini oluşturmaya başlamıştır.

Milattan sonra 1000 yılında Roma'nın ekonomik ve politik gücünü kaybetmesi ve Haçlı Seferlerinin doğuya etkisi ile Venedik'teki tüccarlar dünya ve paralel olarak deniz ticaretinde merkez olarak ortaya çıkmaya başlamıştır. Milattan sonra 1400 yıllarında Batlık Denizi'nde Baltık (Hanseatik) Birliği kurulmuş ve Venedik ticaretteki dominant rolünü kaybetmeye başlamıştır.1650 yılında Hollandalı tüccarlar gelişen ticaret filoları ile dünya ticaretinde liderliği ele almışlardır. Hollandalı tüccarlar, özellikle deniz ticaretinin gelişmesi ile Afrika'nın kıyı bölgeleri, Hindistan ve Çin'e kadar olan bir coğrafyada deniz ticaretinin el verdiği keşif imkanları ile merkantalist dönemin ihtiyaçlarını kıta Avrupa'da gidermeye çalışmışlardır. Avrupa'da Fransa ve İngiltere'de başlayan sanayileşme ile İngiltere hammadde ihtiyaçlarını ve ürünlerini satmak için yeni pazarlar bulma ihtiyacını karşılama yoluna

gitmiş ve bu konuda Hollandalıların izlediği yöntemi takip ederek ticaret filolarını geliştirmişlerdir. İngiltere dünyada Fransa,Hollanda ve İspanya'nın sahip olduğu sömürgeleri kontrol altına almaya başlamıştır. Bu büyüme ile 1738 yılında ticaretteki ve deniz taşımadaki liderliği İngiliz Deniz Ticaret Filosu Hollandalıların elinden almıştır.

1880'den 1950'li yıllara kadarki 1. ve 2. Dünya Savaşları'nı kapsayan dönemde Amerikan'ın Doğu kıyılarında sanayinin çok hızlı bir şekilde gelişmesi ve Amerika'nın dünyada en büyük ticaret ve üretim merkezi olarak belirmesi ile beraber deniz ticareti bu bölgeye doğru gelişme göstermiştir. 1950'lerden sonra Japonya ekonomik güç olarak ortaya çıkmış ve Amerika kıtasındaki ekonomik gelişmeyi Pasifik Okyanusu'nun batısına taşımıştır. Japonya'da üretimde verimliliğin arttırılmasına ve teknolojinin geliştirilmesine yönelik olan çalışmalar ile dünyadaki önemli üretim ve ticaret merkezleri arasında yerini almıştır. 1970'lerden itibaren Kuzey Kore Japonya'nın uyguladığı yöntemleri takip ederek sanayi üretimi konusunda dünyada 1980'li yılların ortasına kadar sürecek olan liderliği kazanmıştır. 1980'lerin ortasından günümüze kadar ise Kuzey Kore'nin kazandığı "sanayi gücü" kavramı Çin için kullanılmaya başlamıştır. Sahip olduğu insan gücü ve ucuz üretim olanakları ile Çin günümüzde de artış gösteren bir oranda sanayi ve ticarette gelişmeye devam etmektedir. 2005 yılının başında Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne girmesi ile bu ülkenin sanayi ve ticaretinin daha hızlı bir şekilde gelişme göstereceği tahmin edilmektedir. 1950'lerden itibaren sanayi ve teknoloji merkezinin Batı teorisi kapsamında Amerika Kıtası'ndan Pasifik Okyanusu'nun doğusuna kayması ile dünya deniz taşıma ticareti bu bölgede yoğunlaşmaya başlamıştır.



Şekil 5:Dünya üzerinde zaman içinde üretim ve ticaretin batıya akış teorisi (Stopford, 2000, 256-258)

Dünya üzerinde insanlık tarihi boyunca ticaretin ve daha sonra sanayinin coğrafik olarak gelişimi incelendiğinde 4 aşama (süreç) ortaya çıkmaktadır.(Bkz. Şekil 5) Bu 4 ana süreçten birincisi ticaretin Doğu Akdeniz'de başlayıp Avrupa'ya yayılmasıdır. Bu gelişime bağlı olarak deniz ticareti bölge içinde artmıştır. Avrupa ve Akdeniz'deki limanların sahip olduğu hinterlandı kapsamında da karayolu ulaşım ağlarının gelişmesine olanak sağlamıştır.İkinci aşama (süreç) Avrupa'da başlayan sanayi devrimi ile 1880'lerden itibaren Amerika Birleşik Devletleri başta olmak üzere Kuzey Amerika kıtasında 1950'lere kadar sürecek olan ulaşım ağlarının Doğu-Batı yönünde Kuzey Atlantik'i de dahil edecek şekilde gelişmesidir. 1950'lerden sonra 3. aşama olarak Japonya ve Kuzey Kore'nin sanayi ve teknolojide 1980 ortalarına kadar sürecek olan liderliği ile ekonomik gelişme ve sanayi Pasifik Okyanusu'nun doğusuna geçmiştir. Bu gelişme ile Avrupa kıtası, Kuzey Amerika ve Uzakdoğu ülkeleri arasındaki ulaştırma ağları, başta Pasifik Okyanusu'ndaki deniz taşıma trafiği temel olarak, oluşmaya başlamıştır.1980'lerin ortasından günümüze kadar ise Çin'in bölge içindeki gelişimine bağlı olarak Kuzey Amerika, Avrupa ve Uzakdoğu arasında Doğu-Batı yönünde ulaştırma ağları gelişimlerini sürdürmektedirler. Günümüzde özellikle Çin'in dünya genelindeki ticaret ve sanayi gelişimi üzerinde büyüme göstermesinden dolayı ulaşım ağlarının bu bölgede iç kesimlere kadar gelişmesine yönelik devlet yatırımları sürdüğü gibi uluslararası piyasalar ile bağlantısında sürekliliğinin sağlanmasına yönelik olarak da uluslararası organizasyonla tarafından limanlarını geliştirilmesi ve bağlantı yolarının sağlanmasına yönelik yatırımlar desteklenmektedir.

Dünyada zaman içinde Doğu'dan Batı'ya doğru yer değiştirmiş olan sanayi ve ticaret merkezleri günümüzde ulaşım ağlarının 2 farklı rotada taşıma yapılmasını olanak sağlayacak şekilde "ulaştırma koridorları"nın oluşumunu sağlamıştır. Ulaştırma koridorunun ilk düzenli oluşumu Batı'dan Doğu'ya tarihi gelişim içinde Asya'da Uzakdoğu, Avrupa'da Akdeniz ve Baltık ülkeleri ile Amerika'da Kuzey Amerika arasında gerçekleşmiştir. Bu merkezler ticarete ve sanayide dünya üzerinde önemli potansiyel ve teknolojiye sahip merkezlerdir.

Diğer bir belirgin taşıma koridoru ise Hollanda'nın merkantalist dönemde deniz ticareti ile sömürgeleştirmeye başladığı ve İngiliz ticaret filosunun sanayi devrimi ile beraber tamamen hammadde ve yeni pazar ihtiyacını karşılamak üzere

Bu bölgeler gelişmiş sanayi ve ticaret merkezleri olan Avrupa Kuzey Amerika ve Uzakdoğu doğrultusunda Kuzey-Güney yönlü taşıma koridorlarının geçen 200 yıl içinde oluşumuna olanak sağlamıştır.

1.3.1.Batı-Doğu Ulaştırma Koridoru

Batı-Doğu ulaştırma koridorunun tarihteki başlangıcı Lübnan ve yöresinden Fenikelilerin deniz ticareti yoluyla Doğu Akdeniz'de ticarete başlamaları ve Batı yönünde Anadolu, Yunanistan ve Mısır'a kadar giderek ticaret ilişkilerini geliştirmeleri ile olmuştur. Zamanla bu gelişim ilk olarak Roma Döneminde sadece sahildeki limanlar ve limanlarda kurulmuş şehir devletleri ile kalmayıp karaların içine yapılan ulaşım yolları ile kapsama alanını geliştirmiştir. Bu gelişim Avrupa'da daha sonra bu yollar üzerinde şehirler arasında demiryolları bağlantılarını sanayi devrim ile getirmiştir. Ama Batı-Doğu ulaştırma koridorunun belirgin ilk ayağı Avrupa'da İngiltere ile Kuzey Amerika arasında ticaretin İngiliz ticaret filosunun gücü ile gelişmeye başlaması sonucunda olmuştur. Kuzey Atlantik'te oluşan bu rota ile Batı-Doğu ulaştırma koridorunun ilk ayağı gerçekleşmiştir.

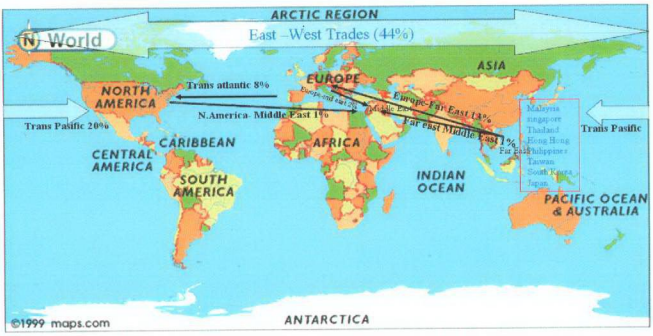
Daha sonra 1880'lerden itibaren Amerika Birleşik Devletleri'nin Atlantik Kıyıları'ndan Pasifik Kıyıları'na doğru ilk olarak demiryollarının ve 20. Yüzyılın 2. yarısında Federal karayolu bağlantısının sağlanması ile Batı'dan doğuya ulaştırma ağının gelişimi sağlanmıştır. Böylece ulaştırma koridorunun Doğu'ya doğru gelişimi Pasifik Kıyılarındaki limanlara kadar tamamlanmıştır.

Japonya'nın 1950'lerden sonra sanayi ve teknolojide gelişmesi ve Avrupa ile Amerika Birleşik Devletleri piyasalarındaki ekonomik canlılık ile beraber Pasifik Okyanusu üzerinde Batı-Doğu ulaştırma koridorunun 2. en önemli ayağı oluşmuştur. Daha sonraki dönemde bu hat canlılığını, Amerika Birleşik Devletleri'ndeki piyasaların ekonomik gücünden dolayı sanayi ve üretim merkezlerinin 1970'lerde Güney Kore'ye ve 1980 ortalarında Çin'e kayması ile korumuştur.

Çin'in Avrupa ile bağlantısı çok eski dönemlerde "İpekyolu" ile sağlanmaktaydı. İsa'nın doğumundan önceki zamanlarda dahi "İpekyolu" Çin'den başlayıp ürünlerin Orta Asya'yı geçerek Ortadoğu'ya ve Lübnan'a ulaşmasını ve buradan deniz yoluyla Avrupa'ya ulaştırılması için kullanılan en eski ulaştırma koridorunu oluşturuyordu. Daha sonraları ticaretin batıya doğru artması ve gelişmesi

ile beraber Anadolu yarımadasına doğru karadan ulaşıp İstanbul Boğazı üstünden Balkanlara ve Avrupa'ya veya Hazar Denizi'nin üst tarafından Uralları aşıp Rusya üzerinden Avrupa'ya ulaşılması şeklinde bu ulaşım ağı gelişmiştir. Batı-Doğu ulaştırma koridoru içindeki bu en eski ulaştırma ağı 1500'lü yıllarda Hindistan'a deniz yolunun Portekizli kaşif Vasko dö Gama tarafından Ümit Burnu'nun geçilmesi yoluyla bulunması ile önemini kaybetmeye başlamıştır. Bu yol "İpekyolu" ulaştırma ağının karayolu üzerindeki tarihi gelişimini zayıflatıp hatta durdurarak denizyolu üzerinden oluşturulan yeni yolun günümüze kadar ağırlıklı olarak kullanılmasına neden olmuştur. Rusya'nın Çarlık döneminde başladığı ve komünist rejim zamanında tamamlanabilen ve günümüzde de kullanılan Trans-Sibirya Demiryolu, "İpekyolu" ulaşım ağı sistemi üzerine yapılmış tek ve günümüzde de kullanılan en önemli karadaki yatırımdır. Fakat günümüzde güvenlik gerekçeleri nedeniyle denizyolu taşımalarına kıyasla verimli kullanılamamaktadır.

Batı-Doğu koridorundaki topografik engellerin ortaya çıkardığı maliyetler yüzünden denizden ağırlıklı olarak oluşturulmuş bu koridorda sapmalar oluyordu. Bununla ilgili olarak ilk önemli çalışma Ümit Burnu'nun ve Afrika kıtasının çevresini dolaşılarak Hindistan'a ve Uzakdoğu'ya ulaşılması idi. Sanayi devrimi ile beraber insan gücünün yerini makinelerin alması ve ticaretin bu koridorda dünya çapındaki gelişmeden hızlı artmasıyla, bu koridordaki ulaştırma sistemlerine yatırımlar özellikle İngiltere'nin sömürgelerine ulaşımı açısından artmıştır. İlk olarak Akdeniz'den Kızıldeniz'e ulaşım amacıyla 1800'li yılların sonunda Süveyş Kanalı'nın açılması ile koridorun bu aşamasında önemli zaman ve maliyet avantajları sağlanmıştır. Aynı ulaştırma koridoru üzerinde ikinci bir büyük sapmayı, Atlantik Okyanusu ile Pasifik Okyanusu arasındaki bağlantı oluşturuyordu. Amerika Birleşik Devletleri'nde gemiler Doğu'dan Batı'ya geçebilmeleri için Kuzey ve Güney Amerika'yı boydan boya dolaşmaları gerekiyordu. Demiryolları ile yapılan taşımalarda kıtanın karaya paralel olan dağları ulaşımı altyapı maliyetleri açısından güçleştiriyordu. Bu yüzden Amerika Birleşik Devletleri 1900'lerin başında Panama Devleti ile anlaşarak Panama Kanalı'nın yapımına başlamış ve 15 sene süren inşaat sonucunda Atlantik ve Pasifik Okyanuslarını Batı- Doğu ulaştırma koridorunun ihtiyaçlarını en az sapma gösterip karşılayacak şekilde sağlamıştır.

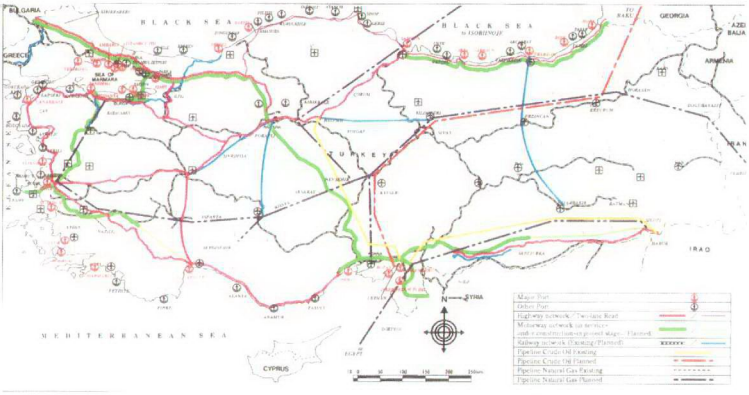


Şekil 6:Dünya üzerinde Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun ticaret içindeki payı (Stopford, 2000, 256-258)

Batı-Doğu ulaştırma koridoru üzerinden dünya üzerindeki ticaretin % 44'ünü gerçekleşmektedir. Bu oran içinde Pasifik Okyanusu üzerinden Kuzey Amerika ile Uzakdoğu arasında %20'si taşınmaktadır. Kuzey Amerika'dan Avrupa ve Ortadoğu'ya Batı-Doğu Koridoru üzerinden dünyadaki ticari eşyaların % 9'u taşınmaktadır. Bu duruma karşın Uzakdoğu'dan Avrupa ve Ortadoğu'ya toplamda koridor üzerinden ticaretin yaklaşık % 16'sı gerçekleşmektedir. (Stapford, 2000, 256-258)

1.3.1.1.Türkiye'de Batı-Doğu Ulaştırma Koridoru

Batı-Doğu ulaştırma koridorunun dünya üzerindeki ticarette sahip olduğu potansiyel içinde Türkiye'de önemli bir konuma sahiptir. Türkiye bu koridor üzerinde Avrupa'dan Ortadoğu ve Uzakdoğu'ya uzanan ulaştırma ağları üzerinde yer almaktadır. İstanbul Boğazı Avrupa'dan Asya'ya ulaştırma ağlarının bağlantısı için Ural Dağları'nın yapısına göre daha rahat bir ulaşım imkanı sağlamaktadır.



Şekil 7:Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridorunda ulaşım ağları (ww.traceca.org.tr)

Özellikle Batı'dan Doğu'ya doğru ulaştırma ağlarını giriş noktalarını denizyolu ile Akdeniz'de İzmir ve Çeşme ve Mersin limanları, Marmara'da Haydarpaşa,Derince ve özel limanlar, Karadeniz'de Samsun ve Trabzon Limanları, karayolu ile Kapıkule, Dereköy, Pazarkule ve İpsala Sınır ve demiryolu için Kapıkule ve İpsala Sınır kapılarıdır. Havayolu ile gelen yükler Atatürk Havalimanı'nda Türkiye'ye giriş yaparlar.

Limanlarda Ro-Ro veya konteynerler gemilerinden çıkış yapan yükler bu koridor üzerinde Doğu'ya doğru hareket ederek İzmir ve Çeşme'de Ankara üzerinden karayoluyla, Mersin'de Kayseri üzerinden yine karayoluyla Sivas'a ulaşırlar. Buradan Sarp, Dilucu, Gürbulak ve Türkgözü Sınır Kapılarında geçerek Gürcistan ve İran'ın ulaştırma ağı üzerinden Uzakdoğu'ya doğru devam ederler. Karayoluyla Avrupa'dan Balkanları geçerek gelmiş olan yükler İstanbul'a ve oradan Ankara üzerinden Sivas'a ulaşarak Gürcistan ve İran'a doğru bu koridorda ilerlemeye devam ederler.

Demiryolu ile gelen yükler karayoluna göre düşük olsa da İstanbul'da Avrupa yakasından Anadolu yakasına kara veya deniz yoluyla aktarılarak Ankara üzerinden Sivas ve buradan Ermenistan ve İran'a doğru devam ederler. Ermenistan ile olan demiryolu bağlantısı ülke içinde kullanılmasına karşın,Türkiye'nin ulusal politikası

gereği kara ve demiryolu bağlantıları kullanılmamaktadır. Yükler ağırlıklı olarak Van üzerinden İran'a geçmekte ve İran ulaşım ağı üzerinden Batı'dan Doğu'ya veya tam tersi yönde hareket etmektedirler.

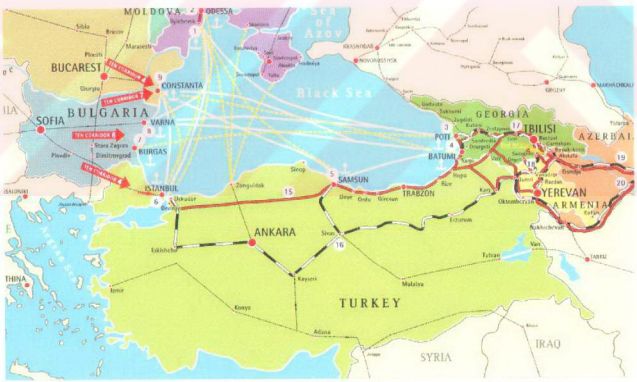
Havayolu taşımalarda ise Atatürk Havalimanı'ndan giriş yapan yükler İzmir, Ankara, Trabzon, Ağrı, Antalya gibi iç kesimlere ya karayolu ya da havayolu ile ulaştırılmaktadır. Batı-Doğu koridor içinde bu yükler Atatürk Havalimanı'ndan Avrupa'daki hava kargo merkezlerine taşınıp buradan direkt uçuşlar ile batı-doğu ulaştırma koridoru boyunca taşınmaktadır.

Türkiye'nin Batı-Doğu koridorunda her iki yönde de sahip olduğu yük akışı potansiyeli yüzünden bulunduğu bölgede uluslararası örgütler tarafından ulaştırma ağlarını geliştirilmesi öncelikli konulardan biri halini almıştır. Özellikle AB ulaştırma koridorlarını geliştirilerek bir bakıma eski "İpekyolu"nun canlandırılıp bu koridor üzerinde Uzakdoğu piyasalarına ulaşmayı hedeflemektedir. Aynı şekilde bu yol üzerinde bulunan enerji kaynakları Japonya'nın "Avrasya Politikası" kapsamında büyük bir potansiyel oluşturmakta ve ulaşım ağlarına yapılacak yatırımlarla bölgenin Çin ve Japonya'ya bağlanması politika olarak uygulanmaktadır. Bu ve benzer şekildeki politik ve ticari çıkarların etkisinde Türkiye'nin ulaştırma altyapısını geliştirmeye yönelik gelişmiş ülkeler tarafından destekleyici yatırımlar 2000 yılının başından itibaren artmaya başlamıştır.

Kendi ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi ve entegrasyonunun diğer Avrupa ülkelerini de içine alan bir ulaşım ağının sağlanmasıyla gerçekleşeceğine inanan Avrupa Topluluğu, Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri ve diğer çevre ülkeleriyle ulaştırma alanında işbirliği amacıyla Pan-Avrupa kavramı yaratmıştır. Trans-Avrupa Şebekesinin (TEN), 2004 yılı sonuna kadar tamamlanması öngörülen karayolu kısmı otoyol ve yüksek kaliteli yollardan oluşmaktadır. Trans-Avrupa demiryolu şebekesi ise, yüksek hızlı tren şebekesi, kombine taşımacılık şebekesi ve konvansiyonel demiryolu şebekesini kapsamakta ve demiryolunun özellikle karayolu ile rekabet edebileceği yerlerde, mevcut veya gelecekteki trafik akışının yeterli olduğu yerlerde veya demiryolunun en uygun taşıma birimini oluşturduğu bölgelerde demiryolu hatlarının oluşturulması amaçlanmaktadır. 1994'de Girit'te ve 1997'de Helsinki'de yapılan II. ve III. Pan-Avrupa Konferansları sonucunda, çalışmalara konu olan on öncelikli koridor belirlenmiştir. Bunlardan biri de 4. numaralı koridor olan Berlin /

Nuremberg-Prag-Budapeşte-Köstence / Selanik / İstanbul koridorudur. Avrupa-Asya Kara Köprüsü (Euro-Asian Land Bridge) adı altında Avrupa'dan Orta Asya'yı geçerek Doğu Asya'ya ulaşımını sağlayan yeni bir proje ortaya atılmıştır.

Böylece TEN ve Pan-Avrupa ile Trans-Asya koridorları birbirine bağlanmış olmaktadır. Bu koridorlar aynı zamanda şu güzergahlarla da uyuşmaktadır : Trans-Sibirya Koridoru, Trans-Asya Kuzey Koridoru, Trans-Asya Orta Koridoru (İpek Yolu), Trans-Asya Güney Koridoru ve TRACECA. AB Komisyonu tarafından 1993 Mayıs ayında üç Kafkas ülkesi (Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan) ile beş Orta Asya ülkesinin (Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan) ticaret ve ulaştırma bakanlarının katılımıyla Brüksel'de gerçekleştirilen bir konferansta TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia /Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) Projesi başlatılmıştır. TRACECA Koridoru, Avrupa Birliği tarafından, zengin kaynaklara sahip BDT (Bağımsız Devletler Topluluğu) ülkelerinin Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlayacak fiziki altyapının oluşturulmasını sağlamak amacıyla geliştirilmiş Avrupa'yı Asya ile birleştirecek bir Doğu-Batı koridorudur.(www.traceca.org.tr)



Şekil 8:TRACECA Programında Türkiye'nin ulaşım ağları (www.traceca.org.tr)

Trans-Avrupa ve Avrupa-Ortadoğu ulaştırma ağları ile ulusal ağların bütünlüğünün TRACECA kapsamında sağlanması için bir teknik etüd (TINA) Türkiye tarafından AB'den talep edilmiştir. TINA çalışmasının, 2003 yılı sonuna kadar AB

Komisyonu tarafından ihale edilmesi ve 2004 yılı içinde tamamlanması beklenmesine karşın şu ana kadar bir sonuç alınamamıştır. TINA çalışması sonucunda, Türkiye'nin Trans-Avrupa ve Avrupa-Ortadoğu Ağlarına bağlanması için izleyeceği strateji ve yapması gereken yatırımlar belirlenebilecektir. Bu yatırımların gerçekleşebilmesi için öncelikli projeler ve finansman planlamasının yanısıra, idari kapasitede yapılması gereken değişiklikler de çalışma sonucu ortaya çıkacaktır.Bu çalışmayla Batı-Doğu ulaştırma koridorunda yük için hızlı, kesintisiz, sürdürülebilir hareket imkanı sağlanması hedeflenmektedir.

1997 yılında Helsinki'de düzenlenen 3. Pan-Avrupa Ulaştırma Ağları Konferansı'nda Pan-Avrupa Taşıma Bölgeleri (the Pan-European Transport Areas-PETrAs) Karadeniz için tanımlanmıştır. Böylece Karadeniz Avrupa Ulaştırma Ağının bir parçası haline gelmiştir.1999 yılından çalışmaları desteklemek ve gelişmeleri gözlemlemek için işbirliği anlaşması Bulgaristan, Gürcistan,Yunanistan, Moldavya, Romanya, Rusya, Türkiye ve Ukrayana Ulaştırma Bakanları'nın katılımıyla Tiflis'te imzalanmıştır. AB bu işbirliği anlaşmasını 2000 yılında onaylamıştır. Bu işbirliği anlaşmasından üyeler arasında hiçbir kanuni bağımlılık yaratmadan katılım gönüllülük esasına dayalıdır. Fakat Pan-Avrupa Ulaşım Ağları'nın ortak çabayla geliştirilmesi bu işbirliği anlaşmasında varılan sonuçtur. Bu amaçla bir hareket planı 1999 yılında oluşturulmuş ve 2003 yılında tamamen yenilenmiştir.2003 yılında yenilenen planda PETrA, TRACECA ve BSEC arasında koordineli olarak Pan-Avrupa ulaştırma koridorlarının ve kara bağlantılarının Karadeniz'i çevirecek şekilde gerekli çalışmaların yapılması planlanmıştır. Bu süreçte çalışma gruplarının oluşturulması, sonuçların sürekli yenilenmesi, TINA araçlarının ve deneyiminin gerekli yerlerde üye ülkeler üstünde uygulanmaya çalışılması ve uzun vadeli çalışma planının oluşturulması bulunmaktadır. Limanların altyapısı ve arka alanlarının koridorlara bağlantısı konulu çalışma grubuna Türkiye başkanlık etmekte ve kara,demiryolları ve limanlar için şimdiki durumlarını, eksik yönlerini ve finanse edilebilecek altyapılarını açıklamaya yönelik bir rapor hazırlamıştır. (www.bs-petra.org)

PETrA programı Pan-Avrupa koridorları ile TRACECA ağları arasında önemli bir rol oynama fırsatına sahip iken çok az bir etki göstermiştir. Bunu başarması için TRACECA'nın anlaşmalarındaki kısa süreli kriterlere göre hem teknik hem de politik olarak desteklenmesi gerekmektedir. Günümüzdeki gibi tek başına değil yeni AB

üyeleri ve aday ülkeler kapsamında PETrA'nın durumu düşünülmelidir. (Edmunds ve O'Brien, 2003,3-5)

TRACECA ile aynı bölge içinde Dünya Bankası (Worldbank-WB), Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası (European Bank for Reconstruction and Development-EBRD), Amerikan Birleşik Devletleri Uluslar arası Gelişim Ajansı (The United States Agency for International Development-USAID), Ağa Kağan Geliştirme Ağı (Aga Khan Development Network-AKDN), Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (United Nations Economic Commission for Europe-ECE), İpekyolu Bölgesi Geliştirme Programı (The Silk Road Area Development Programme-SRADP), Asya Kalkınma Bankası (Asian Development Bank-ADB) altyapı faaliyetlerin destekleyici idari yapının oluşması için çalışmaktadırlar. (Edmunds ve O'Brien, 2003,3-5)

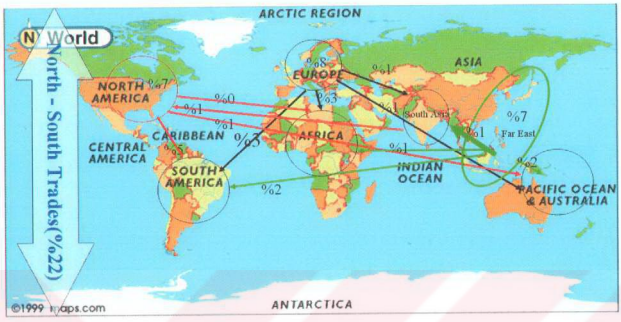
Türkiye'nin sahip olduğu coğrafi konum, PETrA programının içeriği olan TRACECA'nın ve Pan-Avrupa Ulaştırma Ağlarının Karadeniz'i kapsayan devamı olarak hem Batı-Doğu yönlü Ana Ulaştırma Koridorunda hem de Kuzey-Güney yönlü ulaştırma koridorunda aktif rol oynamasına olanak sağlamaktadır.

1.3.2.Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru

Dünya üzerindeki ticaret akışı sadece Batı'dan Doğu'ya doğru değil Kuzey-Güney doğrultusunda da gelişme göstermiştir. Fakat bu gelişme Batı'dan Doğu'ya olduğu gibi düzgün bir ulaştırma koridoru doğrultusunda olmayıp daha çok bölgeler arası ticaret akışının zamanla gelişmesinden doğmuştur. Ayrıca dünyanın yapısından dolayı Kuzey ve Güney kutupları bölgelerinde hem yerleşim hem de ulaşımın güç olması orta enlemlerde olduğu gibi düzenli bir koridor oluşmasını engellemiştir.

1650'lerde merkantalist Avrupa'nın ihtiyaçlarının karşılanması için Hollandalı tüccarların coğrafi keşiflerle dünya ticaretinde etkin duruma gelmesiyle Kuzey-Güney taşıma koridorlarını temeli atılmış oluyordu. Böylece Güney Afrika başta olmak üzere Amerika kıtasının Güneyi ve Kuzeyi altın arama amacıyla keşfedilmeye başlamıştı. Bu bölgelerde dışında İngiliz ticaret filosunun 1738'lerde Hindistan ve Uzakdoğu'ya olan ticarette güçlenip dünya deniz taşımacılığında etkin duruma geçmesiyle bu ticaret ağırlık kazanmaya başlamıştır. Sanayi Devrimi ile beraber

dünyada çelik ve demire olan ihtiyaç artmaya başlamasıyla Güney Amerika, Afrika ve Avustralya'daki kömür madenlerinin önemi artmaya ve üretim ve ticaret merkezleri olan Kuzey Amerika, Avrupa ve Uzakdoğu'ya olan ulaştırma ağlarının gelişmesine neden olmuştur.



Şekil 9:Dünya üzerinde Kuzey-Güney ulaştırma koridorunun ticaret içindeki payı

(Stopford, 2000, 256-258)

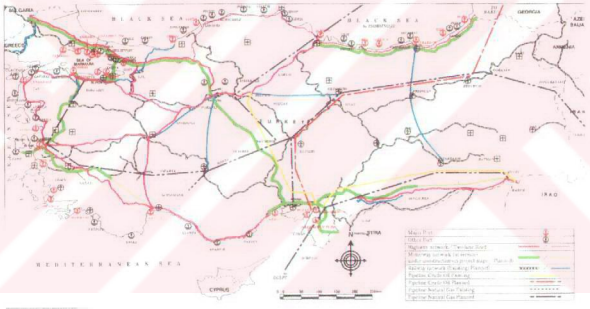
Günümüzde Sanayi Devriminden sonra Kuzey-Güney yönlü olarak enerji ihtiyacı ile belirginleşmiş olan bu taşıma koridorları özellikle Güney Amerika ile Kuzey Amerika, Avrupa,Uzakdoğu doğrultusunda; Afrika ile Avrupa doğrultusunda; Okyanusya bölgesi ile Uzakdoğu, Avrupa ve Kuzey Amerika doğrultusunda oluşmuştur. Bu gelişim içinde Hindistan'ın ağırlıklı yer aldığı Güney ve Güneydoğu Asya Bölgesi ile Kuzey Amerika, Avrupa ve Uzakdoğu bölgesi arasında da Kuzey-Güney doğrultusunda gelişen ticarete bağlı olarak bir ulaştırma koridoru, Batı-Doğu ulaştırma koridorundaki belirgin merkezlerden farklı olarak,gelişme göstermiştir.

Kuzey-Güney yönlü ticaret dünyada Batı-Doğu ulaştırma koridorunun sahip olduğu % 44'lik orana sahip değildir. Kuzey-Güney ulaştırma koridoru genel olarak % 22'lik dünya ticaretindeki payı ile daha düşük bir seviyede kalmaktadır. Kuzey Amerika bu oran içinde %7'lik pay almakta ve ağırlıklı olarak ticaretinin % 5'ini Güney Amerika ile gerçekleştirmektedir. Avrupa ise Kuzey-Güney yönlü ticarette % 8 pay almasına karşın bunu farklı bölgelere dağıtmış durumdadır. Avrupa, Afrika ve Güney Amerika Bölgeleri ile toplam % 8'lik genel ticaret hacmi içinden % 3; Güney Asya ve Okyanusya Bölgeleri ile yine genel ticaret hacmi içinden % 1 pay

almaktadır. Uzakdoğu bölgesindeki ticareti ilişkilerinde ve taşıma koridorlarında ise % 1 ile Güney Asya ve Afrika, %2 ile Okyanusya ve Güney Amerika yer almaktadır.

1.3.2.1.Türkiye'de Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru

Kuzey-Güney ulaştırma koridoru, Batı-Doğu ulaştırma koridorunun tersine tamamen dünya çevresini dolaşabilecek bütünleşik bir ulaştırma ağı potansiyeli oluşturmasa da Türkiye'nin bulunduğu bölgede Avrupa ve Uzakdoğu merkezlerinden olan ticaretin artmasına yönelik ulaşım ağları politikalarında önemli yer almaktadır. Genel olarak incelendiğinde, Avrupa'dan Güney Asya'ya, Okyanusya hatta Afrika'ya ulaştırma koridorlarının oluşmasında Türkiye kilit rol oynamaktadır. Özellikle Rusya'nın sahip olduğu enerji kaynaklarını uluslar arası piyasalara sunup ticari ilişkilerini arttırmaya yönelik Akdeniz'e inmek amaçlı ulaştırma politikalarında Türkiye'nin önemi daha çok ortaya çıkmaktadır.



Şekil 10:Türkiye'nin Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda ulaşım ağları (www.traceca.org.tr)

Türkiye'ye kuzeyden mallar karayoluyla Kapıkule ve Sarp Sınır Kapılarından, denizyoluyla Trabzon ve Samsun Limanların giriş yapmaktadır. Kapıkule Sınır kapısından karayoluyla giriş yapan mallar Ankara üzerinden Adana ve Mersin yöresine geçmektedir. Buradan ya Mersin Limanından deniz yoluyla ya da Yayladağ, Cilvegözü Sınır Kapılarıyla Suriye, Habur Sınır Kapısı ile Irak'a; Gürbulak, Dilucu ve Türkgözü Sınır Kapları ile İran ve Azerbaycan'ın karayolu ağları kapsamında devam etmektedirler. Sarp sınır kapısından giren yükler ise karayoluyla

Trabzon ve Erzincan üzerinden İran, Irak ve Suriye'ye doğru devam etmek için belirtilmiş olan gümrük kapılarını bulunduğu bölgelere geçmektedirler.

Demiryoluyla Kuzey yönlü olarak gelen yükler sadece Kapıkule sınır kapısından giriş yapabilmektedir. Bu yükler Sarp Sınır Kapısı bölgesinde Gürcistan ile Türkiye arasında demiryolu bağlantısı olmadığından Samsun veya Zonguldak üzerinden demiryoluyla Türkiye'ye geçiş imkanına sahip olmaktadırlar. Burada Zonguldak'tan giriş yapan yükler Ankara üzerinden, Samsun'dan giriş yapan yükler ise Sivas üzerinden Güney'e doğru inerek buradan Suriye ve Irak'a demiryolu ile devam etmedir. Fakat Irak'a demiryolu bağlantısı bulunmayıp bu hat Batman'da sonlanmaktadır. Gürcistan üzerinden Türkiye sınırları dışında Azerbaycan'a inen demiryolu hattı olup Türkiye sınırları içinde bu hatta bağlantılı olan kısım Ermenistan'dan geçtiği için politik nedenlerle kullanılmamaktadır.

Denizyolu ile taşımalarda ise Kuzey'de bulunan Karadeniz'in Akdeniz'e tek bağlantısı İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazları'ndan olmaktadır. Bu durum boğazların kilit rolünü arttırmaktadır. Özellikle Hazar Bölgesi ve Kafkaslarda çıkan petrol ve petrol türevleri bu hatla Uzakdoğu'ya ulaştırılmak üzere Akdeniz'e inmektedir. Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler açısından Güney'e inip Güney Asya ve Uzakdoğu piyasalarına enerji sağlamak için bu boğazlar Karadeniz deniz ulaştırma ağları içinde çok büyük öneme sahiptir. Bununla beraber diğer taşıma türlerine göre kuzeyden güneye en yoğun olarak deniz ulaştırma ağları ve bu ağların Karadeniz'den çıkışı için kesişim noktası olan boğazlar yoğun olarak kullanılmaktadır.

Kuzeyden havayoluyla gelen yükler İstanbul Atatürk Havalimanı'na gelip buradan diğer kuzey bölgelerindeki ülkelerin havaalanlarına aktarılmaktadır. Diğer bir uygulama ise Türkiye'de Atatürk Havalimanı'ndan bu yüklerin havayoluyla hiç gelmeden Avrupa'da Frankfurt gibi kargo merkezlerine gönderilip oradan sık sık gerçekleşen direkt uçuşlar ile Okyanusya ve Hindistan'a aktarılmasıdır.

Türkiye'nin Avrupa'dan Güney Asya ve Okyanusya hedefli kuzey-güney yönlü ulaştırma koridorunda, dünyadaki batı-doğu ulaştırma koridoru kapsamındaki ticaretin bu koridordaki genel ticaretin oranına göre yüksek olmasına karşın, Rusya'nın ekonomisinin diğer piyasalarla ilişkileri ile büyüme potansiyeli ve İran'ın

AB ile ticaret ilişkilerini geliştirme çalışmaları ile bu koridor gittikçe önem kazanmaktadır. Bu amaçla Rusya ile İran arasında ortak çalışmalar başlamış olup Türkiye bu çalışmalara dahil edilmeyerek Hazar Denizi üzerinden bu koridorun geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Özellikle İran'ın yaptığı araştırmalarda Rusya'dan Hindistan'a olan ticarette artış olacağı ve bu artışın Kuzey-Güney ulaştırma koridorundaki ulaştırma ağının geliştirilmesini gerektireceği belirtilmektedir. (Kuzey-Güney Koridoru Araştırma Raporu, Uluslararası Nakliyeciler Derneği Ar-Ge Ve İstatistik Departmanı, İstanbul, 10 Aralık 2002)

PETrA programı Türkiye için Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunda önemli bir rol oynama fırsatına sahip olduğu gibi aynı özelliğe Kuzey-Güney Koridorunda da sahiptir, fakat Türkiye'nin Kuzey ülkeleri ile taşıma sitemlerinin gelişmesinde şu ana kadar çok büyük bir etki göstermemiştir. Bunu başarması için Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunda olduğu gibi TRACECA'nın anlaşmalarındaki kısa süreli kriterlere göre hem teknik hem de politik olarak desteklenmesi gerekmektedir. Bu bölgede bulunan yeni AB üyeleri ve aday ülkeler kapsamında, PETrA'nın durumu, Karadeniz Ekonomik İşbirliği (Black Sea Economic Cooperation-BSEC) organizasyonu sürecinde ve desteğinde düşünülmelidir. (Edmunds ve O'Brien, 2003,3-5)

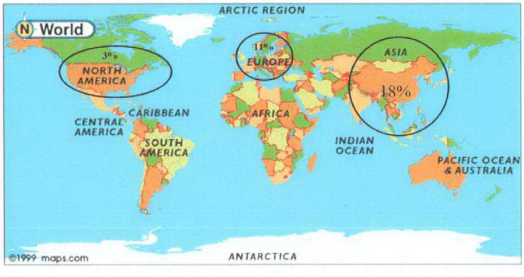
3 Şubat 1992 tarihinde BSEC dışişleri bakanları İstanbul'da biraraya gelrmiştir. Bu toplantının asıl amacını, Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla bağımsızlıklarını kazanan yeni cumhuriyetlerin sürece katılım taahhütlerini yenilemek ve "Karadeniz Ekonomik İşbirliği Deklarasyonu"nun imza tarihini ve usulünü tespit etmek oluşturmuştur. KEİ Zirve Deklarasyonu 25 Haziran 1992 tarihinde İstanbul'da düzenlenen Zirve Toplantısında Arnavutluk, Ermenistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Yunanistan, Moldova, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye ve Ukrayna'nın devlet veya hükümet başkanlarınca imzalanıp BSEC resmen faaliyete geçmiştir. İtalya, Avusturya, Polonya, Tunus, İsrail, Mısır ve Slovak Cumhuriyeti de gözlemci statüsünde bulunmaktadır. Hükümet ve devlet başkanlarınca 5 Haziran 1998 tarihinde gerçekleştirilen Yalta Zirvesi sonucunda imzalanan BSEC Beyannamesi ile ekonomik işbirliğinden, bölgesel bir ekonomik örgüt dönemine girilmiştir. Bu zirveden sonra KEİ, tüzel kişiliğe haiz bir örgüt haline gelmiştir. BSEC Ulaştırma Çalışma Grubu, Karadeniz Bölgesinde başta üyeleri olmak üzere karayolu ve denizyolu bağlantılarının altyapısını geliştirmeyi amaçlamaktadır. Bu altyapı çalışmalarında AB'nin TRACECA, PETrA projeleri ve

Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları'nın altyapı çalışmaları baz alınmaktadır. BSEC kapsamındaki ulaştırma altyapı çalışmalarının AB'nin çalışmalarını temel almasının nedeni Selanik'te 1999 yılında kurulan Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası (BSEC-Bank)'in uluslararası bankalar ve kredi kuruluşlarıyla temasa geçip bölge ülkelerinin altyapı yatırımları konusunda ucuz kredi sağlamaktır. Fakat günümüze kadar BSEC ulaştırma altyapısı çalışmaları bakımından bölgede etkin bir rol oynayıp Rusya ile Körfez Bölgesi ve Afrika arasındaki Kuzey-Güney Koridorunda etkin rol alamamıştır. (www.bsec.org, www.foreigntrade.gov.tr)

Bu koridor üzerinde diğer etkin bir organizasyon ise Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (United Nations Economic Commission for Europe UN-ECE)'dir. 1975 yılında hazırlanan Avrupa Uluslararası Ana Trafik Arterleri Anlaşması, 1985 yılında Avrupa Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Anlaşması ve 1991 yılında hazırlanan Avruapa Önemli Uluslar arası Kombine Taşımacılık ve Bağlı Kurulumları Anlaşması ile Moskova'nın doğusuna ve Türkiye'nin güneydoğu bölgesine kadar devam eden E-karayolu ağlarını oluşturmuştur. (Edmunds ve O'Brien, 2003,3-5)

1.3.3.Bölgeler İçinde Gerçekleşen Ticaret

Batı-Doğu ulaştırma koridorunun dünya ticaretinde sahip olduğu % 44'lük pay ve Kuzey-Güney ulaştırma koridorunun sahip olduğu % 22'lik oran dışında geriye kalan % 34'lük ticaret hacmi bölgeler içinde gerçekleşmektedir.



Şekil 11:Dünya üzerinde bölgeler içi ticaretin genel ticaret içindeki payı (Stopford, 2000, 256-258)

Kuzey Amerika, özellikle Kuzey Amerika Serbest Bölgesi'nin (NAFTA) oluşturduğu ticaret potansiyeli dünya ticaretinde % 3'tür. Diğer taraftan Asya'da Bangkok Ticaret Anlaşması, Asya Ekonomik Topluluğu (ASEAN) gibi örgütler tarafından oluşturulmuş ticaret hacmi dünya genelindeki ticaretten % 18 pay almaktadır. Avrupa kıtasında ise AB ve Merkez Avrupa Serbest Ticaret Birliği (CEFTA) ile dünya ticaret hacminde % 11'lik bir oranla yer almaktadır. Türkiye ise bölgeler arası trafiğin yoğun olduğu Asya ile Avrupa arasında Batı-Doğu ve Doğu Avrupa-Ortadoğu taşıma koridorlarının kesişiminde bulunmaktadır.

1.4.LOJİSTİK ÜS OLMAYA YÖNELİK MODEL

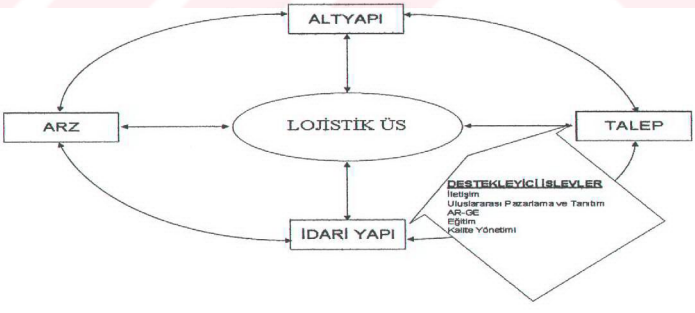
Daha önceki bölümlerde tanımlandığı gibi "tamamlayıcılık, alanların hem doğal ve hem de kültürel ve ekonomik durumlarına dayandırılan bir farklılığın fonksiyonudur". Buradan yola çıkarak bir ürünün "taşınabilirliği" ve "araya giren fırsatlar" ulaşım ağlarının şekillenmesinde etken olmaktadır. Malların "taşınabilirliği", mesafe ve ürünü özellikleri ile çok ilişkilidir. Özellikle kombine taşımacılığın gelişmesi ile malların "taşınabilirliği" mesafe bazında artış göstermiştir. Malların daha ucuzunun ihtiyaç duyulan yere yakın yerde bulunması "araya giren fırsatlar" olarak tanımlanmasına karşın ürünlerine taşıma ağları üzerinde verilen hizmetler günümüzün gelişen ulaştırma ağlarında bölgeler arasındaki ulaştırma koridorlarında "araya giren fırsatlar" tanımı kapsamına girmeye başlamıştır. Çok sistemli taşıma (multimodal transport) ile lojistik hizmetlerin maliyetleri ve kalitesi gelişmekte olan ülkelerin bu taşıma koridorları üzerinde bir cazibe merkezi haline gelmeleri için günümüzde önemli hale gelmiştir. Gelişmekte olan ülkelerin taşıma maliyetlerinde olan iki katı artış ekonomik büyümede % 0,5'lik düşme meydana getirmektedir. Taşıma maliyetlerinin değişkenleri ülkeler arasındaki sermaye başı gelir istatistiğinin üçte ikisini oluşturmaktadır. Günümüzün gerekleri içinde ulaştırma ağları üzerinde geleneksel tek sistemli taşıma yöntemi etkinliğini yitirmiştir. Artık ticaret ilişkilerinde taraf olanlar, kapıdan kapıya birden fazla taşıma sistemi içinde kargo için sorumluluğu alabilen ve bu sorumlulukla mallar için gerekli olan tüm lojistik hizmetlerin sağlandığı hizmeti bir bütün olarak talep etmektedirler. Gelişmekte olan ülkelerin ulaştırma ağları üzerinde lojistik hizmetleri tam sağlayamaması, az gelişmiş ve karayla çevrili ülkelerde bu tür hizmetlerin verilemiyor olması, taşıma maliyetlerini yukarı çekerek bu ülkelerdeki ticaretin olumsuz etkilenmesine neden olmaktadır.

Diğer taraftan bu ülkelerde ticaret hacminin düşmesi ülkeye yönelik olarak yük trafiğinin de azalmasına ve hizmet sunanlar için maliyetlerinin artışına neden olmaktadır. (UNCTAD Report, 2003, 1-10)

Çok sistemli taşıma ve lojistik hizmetlerdeki kalite,ekonomi ve süreklilik, bir ulaştırma koridoru üzerindeki gelişmekte olan ülkenin bir düğüm noktası gibi akışı "tamamlayıcı" ve aynı koridorda diğer gelişmekte olan ülkelerin ürünlerinin "araya giren fırsatları"na engelleyici etki sağlar. Bu duruma sağlayabilmek için sadece dış faktörler olarak mesafelerin kısaltılması ve ticaret hacminin arttırılması gibi çalışmalar olmayıp iç faktörler olarak devletin özel sektörle uyumlu bir şekilde ulusal ulaştırma ağlarına yönelik iç dinamikleri de sağlaması gerekir. Çok sistemli taşımanın ve lojistik hizmetlerin düşük maliyette ve yüksek kalitede sunulabilmesi için belirlenen iç dinamikler:

1. Altyapı ve Teknoloji
2. Emniyet ve Güvenlik
3. Kanuni Uygulamalar
4. Ticari Süreçte Kolaylaştırma
5. Piyasalara Giriş

şeklinde tanımlanmıştır. Ulusal boyutta incelenmesi gerekli olan bu iç dinamiklerin çeşitli aşamalarda uluslararası organizasyonlar tarafından çok taraflı anlaşmalara ve ortak uluslararası kanunlar kapsamında koordine edilip teknik destek de sağlanması gerekmektedir. (UNCTAD Report, 2003, 1-10)



Şekil 12: Stratejilerin belirlemesinde lojistik üs modeli
(Tuna, 2003)

Gelişmekte olan ülkelerin ulaştırma ağlarının uluslararası taşıma koridorlarında etkin rol alabilmesi için bir lojistik üs gibi kombine taşımacılığı destekleyici hizmetler sunarak koridorda "tamamlayıcı" stratejiler geliştirmesi gerekmektedir. Doç. Dr. Okan Tuna'nın 5 Eylül 2003 tarihinde 2. UTİKAD Lojistik Konferansı'nda sunumunu gerçekleştirdiği "Lojistk Üs Modeli" ulusal ve uluslararası boyutta gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelerin ulaştırma ağlarına yönelik stratejilerin belirlenmesinde önemli bir araçtır. Bu stratejik modelde daha önce belirtilmiş olan iç ve dış etkenler beş ana başlık altında toplanmıştır.

1.4.1.Talep

Dünya ticaretinde 2000'lerden itibaren çeşitli dalgalanmalar göstererek devam eden artış ulaştırma koridorlarındaki taşıma hacmini de arttırmaktadır. Bu artan hacimle beraber hizmet almak isteyen müşteriler kapıdan kapıya çok sistemli taşımanın sağlanması ve tüm lojistik hizmetlerin tek elden sunulması taleplerinde bulunmaktadırlar.Dünyadaki üretim merkezlerinde meydana gelen üretim ve ticaret artışı ile beraber müşterilerin ulaştırma koridorları boyunca yoğunlaşmaktadır.

Lojistik Üs Modelinin talep değişkeninde gelişmekte olan ülkenin bir lojistik üs olarak ulaştırma koridoru kapsamındaki ithalat ve ihracat oranları, gayri safi yurt içi hasılası, uluslararası ticaret örgütleri ile ilişkileri, üretim ve istihdam yapısı incelenmektedir.

1.4.2.Arz

Gelişmekte olan ülkelerde ne kadar iyi altyapı, olumlu idari yapı ve sürekli artan bir talep olsa bile ulaştırma koridorları üzerinde oluşmuş olan talebi karşılayacak lojistik hizmet arzı olmadıktan sonra diğer değişkenler tek başlarına o ülkenin lojistik üs olması stratejisini gerçekleştiremezler. Ülkedeki lojistik hizmet sağlayan şirketlerin ulaşım ağları üzerinde çok sistemli taşıma veya kombine taşımayı destekleyici ekipmana sahip olmaları verilecek hizmette kalitenin artmasını ve maliyetlerin azalmasını sağlayacaktır. Lojistik hizmet sağlayan şirketlerin yerel ve uluslararası üreticilerin dış kaynak kullanımı talepleri ile gelişmekte olan ülkelerde yeniden yapılanmaya gitmektedirler. Özellikle kendi depolama alanlarının, taşıma filolarının ve elleçleme ekipmanlarının olması veya bahsi geçen fiziksel yapıları

üreticinin adına işletmeleri ülkedeki ticaretin gelişmesinde olumlu etki göstermektedir.

Gelişmekte olan ülkelerin ulaştırma koridorlarında lojistik üs olmasına yönelik modelde arz değişkeni kapsamında kamu ve özel sektörün gümrükleme,depolama alanları ve konteyner terminalleri, taşıma filoları, ulaştırma ağı içinde kombine taşımacılığı sağlayacak elleçleme ekipmanına sahip olmaları veya bu ekipmanı dışarıdan kaynak sağlamaları ve lojistik hizmetleri verecek öz sermaye ile teknolojiye sahip olmaları incelenmektedir.

1.4.3.Altyapı

Ulaştırma ağlarında lojistik hizmetlerin çok sistemli taşıma ve kombine taşımaya uygun olarak günümüzde talep edilmesi ile dağınık ulaştırma sistemlerinin yerini bütünleşik anlayışta özel gemiler ve limanlar almıştır. Bununla beraber bu limanların arka alanları ile tüm taşıma sistemlerinin ulaştırma ağı içinde her türlü kombinasyonuna izin verecek şekilde yapılanması da gerekmektedir. Daha geniş anlamda düşünüldüğünde çok sistemli taşımayı sağlayabilecek uluslararası normlara uygun ulaştırma ağları altyapısının gelişmekte olan ülkeler tarafından sağlanmış olması gerekir. Ancak bu şekilde lojistik hizmetlerin gereklerini ülkeler açısından diğer taraflarla beraber yerine getirip çeşitli üretim merkezleri arasındaki ulaştırma koridorlarında etkin bir rol alabilirler.

Ulaştırma ağlarının altyapısı kapsamına ülkeye giriş yaptıkları sınır kapıları ve limanların fiziksel şartları, bu yerlerden giriş yaptıktan sonra yurtiçi veya yurtdışı ulaşım ağları arasında geçiş yapabilme imkanı, ülkenin her yönüne her türlü taşıma sistemi ile ulaşım imkanına sahip olunması, lojistik hizmetleri sunabilecek fiziksel altyapı imkanının bu düğüm noktalarında bulunması ve kargonun ulaşımı sırasında gerekli olacak iletişim altyapısının tüm hizmet sürecindeki taraflara sunulması girmektedir.

1.4.4.İdari Yapı

Gelişmekte olan ülkelerde idari yapının yetki ve görevleri çok farklı kurumlarca paylaşılmış olduğundan, ulaştırma ağlarındaki idari yapı incelenirken her

taşıma sistemine göre ulaştırma ağlarının yapısının incelenmesi gerekmektedir. Ayrıca ülkeye giriş yapılan düğüm noktaları olan limanlar ve gümrük kapılarının da statüleri bu kapsamda incelenmektedir. Lojistik hizmetler ve çok sistemli taşımanın hangi idari organizasyonların görev ve yetkileri kapsamında gerçekleştirileceği ve oluşacak anlaşmazlıkların hangi ulusal veya uluslar arası kurumların görevleri içinde olduğu bu sayede tanımlanarak verilecek hizmetlerin kalitesi arttırılabilmektedir. Böylece ulaştırma koridoru kapsamındaki gelişmekte olan ülkenin sunduğu hizmet kalitesindeki artış ticaret hacmine de transit geçişler olarak yansımaktadır.

Lojistik Üs Modelinin idari yapısı bünyesinde kamu ve özel sektörün ulaştırma ağları kapsamındaki yetki ve görevleri, ulaştırma altyapısındaki yatırımların ve hizmetlerin hangi taraflarca verilmesi gerektiği, ulaştırma koridorları kapsamındaki uluslararası kurumların idari yapı hakkındaki tavsiyeleri, kamunun taşıma ağları uyum politikaları, taşıma istemlerinde özelleştirme sürecinde düzenleyici ve koordine edici organizasyonların yapılandırılmasını içermektedir.

1.4.5.Destekleyici İşlevler

Gelişmekte olan ülkelerin ulaştırma koridorlarında lojistik üs olabilmesi için uluslar arası ve bölgesel platformlarda bu konuda yaptığı çalışmaları ve özelliklerini tanıtması gereklidir. Ayrıca lojistik üs olmaya yönelik stratejilerin belirlenmesinde yukarıda belirtilmiş olan dört değişkenin yanında destekleyici işlevler olarak, gelişmekte olan ülkeler, bu alanda çalışacak yeterli insan kaynağı ile bu kaynağın sürekli eğitimini sağlamalıdır. Gelişmekte olan ülkelerdeki lojistik hizmetler sektöründe insan kaynaklarının eğitimi ile hizmet kalitesi bilinci oluşturulacağı gibi gerekli akreditasyon kurumları yapılandırılarak uluslararası ISO hizmet ve çevre standartları bu sektörde uygulamaya geçirilip objektif olarak hizmet kalitesi kontrol edilebilir.

Belirtilmiş olan amaçlar doğrultusunda gelişmekte olan bir ülkenin ulaştırma koridorlarında lojistik üs olabilmesi için destekleyici işlevler kapsamında ülkedeki bu sektör için insan kaynakları yapısı ve eğitim profili, lojistik hizmetlerdeki standartları tanımlayan akreditasyon kurumları, kamu ve özel sektörde uygulanmakta olan hizmet ve çevre koruma standartları, ülkenin daimi temsilci ile katılım gösterdiği uluslararası organizasyonlar, ülkenin ve özel sektörün sunduğu hizmetlerin

tanıtımının yapıldığı yayınlar, kamu ve özel sektörün Araştırma-Geliştirme çalışmaları incelenmektedir.

Türkiye, Batı-Doğu ulaştırma koridorunda Avrupa ile Uzakdoğu arasındaki kilit konum ile beraber Kuzey-Güney koridoru üzerinde Rusya,Ortadoğu ve Afrika gibi üç gelişmekte olan bölge arasında sahip olduğu pozisyonla dünya ticaretinde çok önemli yere sahiptir. Piyasalar arasında gerçekleşen ve gün geçtikçe de artmakta olan uluslararası ticaret bu koridorlar üzerindeki ülkelerin ulaştırma ağlarının yeniden şekillenmesine ve bu süreçte farklı politikalar uygulamasına yol açmaktadır. Türkiye'nin uluslararası piyasalara ürünlerin "ulaştırılabilirliğini" arttırıcı ve mevcut ulaştırma ağlarını ulaştırma koridorları kapsamında "tamamlayıcı" stratejileri oluşturup aynı koridor üzerindeki "başka rotaların oluşturduğu fırsatları" ve politikaları engellemesi gerekmektedir. Bu kapsamda Türkiye'nin tamamının bir lojistik üs olarak değerlendirilmesi ve ürünlerin bu uluslararası koridorlarda "taşınabilirliğini" arttırıcı şekilde lojistik stratejilerin bir model kapsamında oluşturulması gerekmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM
LOJİSTİK ÜS MODELİ DEĞİŞKENLERİ MEVCUT DURUM ANALİZİ

Birinci bölümde açıklanan model talep, arz, altyapı, idari yapı değişkenlerini içermekteydi. Bu bölümde bu değişkenlerin mevcut durumu sırasıyla açıklanacaktır.

2.1. TÜRKİYE'DEKİ TALEBE İLİŞKİN MEVCUT DURUM ANALİZİ

Türkiye sahip olduğu genç nüfus, yerel piyasalarındaki gelişmeler ve dünya pazarlarına sunduğu ürünler ile gelişmekte olan ülkeler arasında sahip olduğu konumu iyileştirmektedir. Türkiye'nin bu durumu dünyadaki ticaret merkezlerinin yoğun olarak bulunduğu Avrupa ile üretim merkezlerinin yoğunlaştığı Uzakdoğu arasındaki taşıma koridorunda kilit noktada bulunması iç dinamiklerle beraber desteklenmektedir. Bu bölümde Türkiye'nin talebi kapsamında sahip olduğu nüfus ve sosyal göstergeleri, ekonomik ve sanayi yapısını,ithalat ve ihracatını ve talebin koridorlara göre gelişimi incelenecektir.

2.1.1.Nüfus ve Sosyal Göstergeler

Devlet Planlama Teşkilatı verilerine göre Türkiye 774.815 km² alanda 2002 yılında ortalama 69.626.000 kişilik nüfusa sahip ve bu nüfus dahilinde aynı yıl % 89,8 ilköğretim; % 43,2'si ortaöğretim ve % 11,2'sine yükseköğretim seviyesinde eğitim sağlamış bir ülkedir. Türkiye'nin yıllık nüfus artış hızı 1999 yılından 2003 yılına kadar ‰ 15'in altına düşmemiştir. Türkiye'de ortalama ömür 1999 yılından 2003 yılına kadar erkeklerde 66 kadınlarda 71 yıl olmuştur. Doktor başına düşen nüfus dikkate alındığında bu oran 1999 yılında 820 iken 2002 yılında 744'e düşerek yaşam kalitesi ve ömrü arttırıcı bir gelişme göstermiştir. Türkiye'de karayolu uzunluğu 199 yılında 60.923 km iken 2002 yılında 62.369 km'ye ulaşmıştır. Bu 1336 km'lik artış ile ulaşım ağlarında karayolları olarak gelişme gözlenmektedir. Karayollarındaki gelişmeye bağlı olarak bin kişiye düşen otomobil sayısında da aynı dönem içinde artış görülmektedir. Böylece toplumda 2001 döneminde yaşanan krize karşın artan refah ile beraber ulaşımda da araç ve karayolları olarak artış görülmektedir. Özellikle karayollarındaki gelişme bu periyot içinde otoyollarda gerçekleşmiştir. Karayollarındaki artışa karşın demiryollarında benzer bir gelişme görülmemektedir. Türkiye'de 1999 ile 2002 yılları arasında özellikle cep telefonunun

kullanımının yeni rakiplerle artması ve yaygınlaşması ile tam tersi şekilde bin kişiye düşen sabit telefon miktarında azalma görülmektedir. Fakat bin kişiye düşen televizyon miktarında aynı dönemde sürekli artış trendindedir. Kişi başına düşen elektrik tüketimi miktarı 1999 ile 2000 yılı arasında çok hızlı bir oranda artmasına karşın 2001 yılındaki kriz ile düşüş göstermiştir. 2002 yılında ise kişi başı elektrik tüketim tekrar pozitif yönlü trend yakalamıştır. (www.dpt.gov.tr)

2.1.2.Ekonomik Göstergeler

Türkiye ekonomisi, 2001 yılında yaşanan hızlı daralmanın ardından 2002 yılında yeniden büyüme sürecine girmiştir. Kriz sonrası uygulanan para ve maliye politikalarının mal ve finans piyasalarında sağladığı istikrar ve olumlu beklentiler ile yapısal düzenlemeler, başta sanayi sektörü olmak üzere ekonominin tüm sektörlerinde büyüme sürecinin başlamasına katkıda bulunmuştur.(www.die.gov.tr)

2002 yılı başında ekonominin öngörülen büyüme hızına ulaşabileceği konusunda ciddi kuşkular bulunmasına rağmen, 2001 yılında ekonominin kazandığı rekabet gücünün ihracatı ve büyümeyi olumlu etkilemesi, mali piyasalardaki istikrarın, ertelenmiş yatırım ve tüketim harcamalarını uyarması, döviz kurunun istikrara kavuşmasıyla birlikte iç talebin uyarılması, bankacılık sisteminin güçlenmesi, 2001 yılında üretimdeki daralma nedeniyle azalmış olan stokların tekrar artmaya başlaması ve tarımsal üretimdeki artış beklentileri ile bu kuşkular yerini olumlu bir havaya bırakmıştır. (www.die.gov.tr)

Türkiye ekonomisi 2003 yılında gösterdiği yüksek büyümeden sonra 2004 yılının ilk aylarında da iyi performans göstermiş, sanayi üretim artışı hızlanmış, kapasite kullanımı artmıştır. Sanayi sektöründe özellikle büro, muhasebe, bilgi işlem makineleri, diğer ulaşım araçları, taşıt araçları ve karoseri imalatı, radyo, televizyon, haberleşme cihazları imalatı gibi katma değeri yüksek sektörlerdeki önemli artışlar dikkat çekicidir. (www.die.gov.tr)

2004 yılında GSMH ve GSYİH artışları, sanayi üretim endeksi ve diğer ekonomik göstergelerdeki olumlu gelişmeler çerçevesinde yüksek oranlarda gerçekleşmektedir. Bu gelişmede, sanayi, ithalat vergisi ve ticaret sektörlerindeki yüksek büyüme oranları etkili olmuştur. Üretim yöntemiyle hesaplanan GSMH

rakamlarına göre 2004 yılının ilk çeyreğinde kaydedilen yüksek büyüme, sanayi üretim endeksinde devam etmekte olan üretim artışı; turizm sektöründeki canlılık ve bu canlılığın ticaret başta olmak üzere hizmetler sektörüne olumlu etkisi; ithalattaki artışın devam etmesi; 2004 yılında program hedeflerinin üzerinde bir büyümenin gerçekleşeceği tahminini güçlendirmektedir.

Tablo 1:Talep unsurlarında gelişmeler (Bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde değişme)

	Yıllık		2003				2002	2003	2004
	2002	2003	I.	II.	III.	IV.	I.	I.	I.
Toplam Tüketim	2,5	5,6	6,9	2,3	5,2	8,0	-1,5	6,9	9,9
Kamu	5,4	-2,4	-2,3	-2,0	-0,7	-4,2	2,2	-2,3	2,4
Özel	2,1	6,6	7,8	2,9	5,8	10,3	-1,9	7,8	10,6
Sabit Sermaye Yat.	-1,1	10,0	11,7	6,3	3,0	19,2	-28,5	11,7	52,6
Kamu	8,8	-11,5	-34,8	-14,6	-22,7	5,0	-18,4	-34,8	-11,3
Özel	-5,3	20,3	22,6	14,2	16,4	30,1	-30,6	22,6	60,6
Stok Değişimi[1]	7,1	3,0	3,6	5,5	2,2	1,2	6,9	3,6	3,1
Toplam Y.İçi Nihai Talep	**1,7**	**6,5**	**7,7**	**3,2**	**4,7**	**10,6**	**-7,5**	**7,7**	**17,5**
Toplam Yurt İçi Talep	**9,3**	**9,3**	**10,9**	**8,5**	**7,0**	**11,3**	**-0,7**	**10,9**	**19,1**
Net Mal ve Hizm. İhr.[1]	-0,9	-3,1	-2,7	-4,6	-1,0	-4,7	3,0	-2,7	-9,3
Mal ve Hizmet İhracatı	11,1	16,0	14,5	12,3	19,4	15,7	10,6	14,5	10,3
Mal ve Hizmet İthalatı	15,8	27,1	22,0	24,7	28,3	18,0	2,5	22,0	31,2
GSYİH (Harcama)	**7,9**	**5,8**	**8,1**	**3,9**	**5,5**	**6,1**	**2,3**	**8,1**	**10,1**

(Devlet İstatistik Enstitüsü)

Özel kesim sabit sermaye yatırımlarının, 2004 yılının birinci üç aylık döneminde yüzde 60,6 oranında artmasında, makine teçhizat yatırımlarının yüzde 89,6 oranında artması belirleyici olmuştur. Ayrıca, 1998 yılının birinci üç aylık döneminden beri devamlı azalan bina inşaatı yatırımları da, 2004 yılının birinci üç aylık döneminde yüzde 5,1 oranında artmıştır.

2003 yılı boyunca devamlı azalan kamu tüketimi; 2004 yılının ilk üç aylık döneminde, maaş, ücret ödemelerinin yüzde 1,4, diğer cari harcamaların da yüzde 5,3 oranında artmasına bağlı olarak yüzde 2,4 oranında artmıştır. Kamu sabit sermaye yatırımları ise, 2004 yılının birinci üç aylık döneminde, bina dışı yatırımların yüzde 4,2 oranında artmasına rağmen, makine teçhizat yatırımlarının yüzde 14,2 ve bina yatırımlarının yüzde 38,5 oranında azalması nedeniyle, yüzde 11,3 oranında azalmıştır.

Mal ve hizmet ihracatının, 2004 yılının birinci üç aylık döneminde yüzde 10,3 artmasına rağmen, mal ve hizmet ithalatının yüzde 31,2 oranında artması nedeniyle, net mal ve hizmet ihracatının GSYİH büyümesine katkısı, eksi yüzde 9,3 puan olarak gerçekleşmiştir. Bu katkı, 1990 yılının birinci üç aylık döneminde gözlenilen eksi yüzde 11 puan ve 1995 yılının dördüncü üç aylık döneminde gözlenilen eksi yüzde 10.7 puanlık katkıdan sonra, gerçekleşen en yüksek eksi katkı olmuştur.

İncelenilen dönemde, stok değişmelerinin GSYİH büyümesine katkısı ise yüzde 3,1 puan olarak gerçekleşmiştir.

2004 yılının birinci üç aylık döneminde, GSYİH büyümesine temel katkılar, yüzde 8,8 puan ve yüzde 7,4 puan olmak üzere, sırasıyla, özel kesim sabit sermaye yatırımları ve özel kesim tüketim harcamalarından gelmiştir. Kamu tüketiminin GSYİH büyümesine katkısı ise, yüzde 0,2 puan olarak gerçekleşirken; kamu sabit sermaye yatırımlarının katkısı da, eksi yüzde 0,2 puan olmuştur. Bu gelişmelere bağlı olarak, 2004 yılının birinci üç aylık döneminde, yüzde 19,1 oranında büyüyen toplam yurt içi talebin GSYİH büyümesine katkısı, yüzde 19,3 puan olarak gerçekleşmiştir. Özetle, 2004 yılının birinci üç aylık döneminde, GSYİH büyümesini belirleyen temel faktörler, özel kesim sabit sermaye yatırımları ile özel kesim tüketim harcamaları olmuştur.

Ekonomik kriz nedeniyle genel olarak işçi ücretlerinin artmadığı hatta bir çok sektörde nominal ücret azalışlarının olduğu bir gerçektir. Enflasyon oranında bir artışın olması durumunda bile sadece devalüasyon nedeniyle yüzde 38 oranında reel ücret kaybına uğrayan işçiler, devalüasyonun etkisine ilave olarak bir de - nominal ücret azalışı olmadığı kabul edilirse- enflasyon nedeniyle (yaklaşık yüzde 30) reel ücret kaybına neden olmuşlardır. Bu durumda, yüzde 52 oranında reel ücret kaybının yüzde 14'ü enflasyon, yüzde 38'i de devalüasyon nedeniyle olmuştur.

Sonuç olarak reel ücretlerdeki yüzde 38 - 52 arasında azalma üretim maliyetlerinde ciddi bir avantaj sağlamıştır. Bu durum ihracatçıya oldukça yüksek bir rekabet avantajı sağlamıştır. Son aylarda TL'nin reel olarak değerlenmesi (yüzde 9,2) ihracatçının rekabet gücünü ciddi oranda etkilememektedir. Ancak, otomotiv ve kimya sektörleri gibi üretim girdileri içerisinde emeğin payı az olan sektörlerde reel

kurun değerlenmesi ileriki dönemlerde bu sektörlerin ihracatını sıkıntıya sokmaktadır.

Ekonomik istikrarı etkileyebilecek risklerin büyüyen cari açık, ABD Merkez Bankasının faizleri artırması ihtimali ve her ne kadar GSMH'ya oranı düşmekteyse de hala yüksek olan iç ve dış borç stoğu olduğu söylenebilir. 2003 yılında cari açığın finansmanı sorun olmamış, tersine Türkiye'ye sermaye girişleri TL'nin değerlenmesine yol açmıştır. 2004 yılının ilk üç ayında cari açık daha da artmıştır. Diğer taraftan ABD Merkez Bankası (FED) Başkanı Alan Greenspan'ın açıklamaları faiz artırımının beklenenden önce ve beklenenden daha yüksek oranda olabileceği sinyallerini vermektedir. ABD'nin faiz artırımı diğer yüksek borçlu ülkelerle birlikte Türkiye'yi de olumsuz etkileyebilir. ABD'nin faiz artırımı borcun faiz yükünü artırır ve Türkiye'den sermaye çıkışına sebep olabilir; bu durumda borcun çevrilmesine ilişkin beklentiler olumsuz etkilenebilir. Bunların iki yıl üst üste verilen yüksek cari açıkla birleşmesi ekonomik istikrarı tehdit edebilir.

2.1.3.Sanayi Yapısı Göstergeleri

2004 yılı Mayıs ayında üretim imalat sanayinde yüzde 17,7, enerji sektöründe yüzde 7,0 ve madencilik sektöründe ise yüzde 12,6 oranında artmıştır. 2004 yılının Ocak-Mayıs döneminde ana sektörler itibarıyla toplam sanayi sektöründe yüzde 13,2, imalat sanayinde yüzde 14,6, enerji sektöründe yüzde 6,8 oranında artış madencilik sektöründe ise yüzde 4,2 oranında azalış kaydedilmiştir.

2004 yılı Mayıs ayı imalat sanayi üretimini alt sektörler itibarıyla incelediğinde gıda, tekstil, deri ve tıbbi-hassas aletler alt sektörlerinde üretim azalırken diğer tüm sektörlerde üretim artışı gerçekleşmiştir.

2004 yılı Mayıs ayında ana sektörlerde en yüksek üretim artışları; taşıt araçları sektöründe yüzde 80,5, metal-eşya sektöründe yüzde 32,7, makine-teçhizat sektöründe yüzde 26,4, kimya sektöründe yüzde 22,6 ve petrol ürünleri sektöründe ise yüzde 11,7 oranında olmuştur.

Taşıt araçları ve makine teçhizat sektörlerindeki yüksek üretim artışlarının devam etmesi, 2004 yılının Mayıs ayında imalat sanayinde üretim artışında etkili

olmuşlardır. Söz konusu sektörlerde Mayıs ayında kapasite kullanım oranlarında gözlenen yüksek oranlar üretim artışlarını desteklemektedir. Sanayi üretim endeksi içinde fazla ağırlığı olmamasına rağmen radyo-tv-haberleşme araçları alt sektöründe son dönemde gözlenen yüksek üretim artış oranları imalat sanayi üretimine olumlu katkıda bulunmuştur. Mayıs ayında yüzde 17,7 olarak gerçekleşen imalat sanayi üretim artışına en yüksek katkıları 5,1 puanla taşıt araçları üretimi, 2,1 puanla makine-teçhizat sektörü üretimi, 2 puanla radyo-tv-haberleşme araçları üretimi, 1,9 puanla kimyasal ürünler ve 1,7 puanla petrol ürünleri üretimi sağlamıştır.

Tablo 2:Aylık sanayi üretim endeksi (Bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde değişme)

				2003	2004	2004			
	2001	2002	2003	Oc.-May.	Oc.-May.	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs
Sanayi	**-8,9**	**9,2**	**8,5**	**5,5**	**13,2**	**15,2**	**13,0**	**15,6**	**16,5**
Madencilik	**-7,9**	**-9,5**	**-4,0**	**-16,6**	**-4,2**	**-4,7**	**-17,7**	**4,2**	**12,6**
İmalat	**-9,8**	**10,7**	**9,0**	**6,4**	**14,6**	**16,9**	**15,3**	**16,8**	**17,7**
Gıda-İçecek	-8,4	5,5	11,9	11,2	1,2	13,1	6,8	4,9	-5,2
Tekstil	-2,7	8,6	-0,9	-0,3	11,1	20,8	9,9	13,2	-2,8
Giyim	-6,6	8,1	2,8	0,5	4,1	-1,9	-14,0	7,2	15,3
Petrol Ürün.	9,4	11,4	3,4	-0,1	1,2	3,5	0,9	-6,0	11,7
Kimya	-13,2	9,9	3,9	-1,7	11,2	10,2	13,6	14,0	22,6
Toprak Ürün.	-16,7	18,9	11,3	7,1	13,1	22,5	34,5	11,1	5,9
Ana Metal	-5,4	1,3	10,9	18,8	4,6	3,6	4,5	6,3	5,0
Metal Eşya	-10,3	5,0	7,3	9,5	13,6	17,9	2,4	15,9	32,7
Makine-Tech.	-20,3	21,3	31,9	28,9	27,3	38,6	20,9	32,1	26,4
Taşıt Araçları	-42,6	24,9	43,3	36,4	78,3	68,3	85,4	83,1	80,5
Enerji	**-1,8**	**5,4**	**8,5**	**7,5**	**6,8**	**8,6**	**4,1**	**7,8**	**7,0**

(Devlet İstatistik Enstitüsü)

2004 yılı Mayıs ayı imalat sanayi kapasite kullanım oranı geçen yılın aynı ayına göre 5,6 puan artmış ve yüzde 84,3 ile bütün yıllar Mayıs ayları rekorunu kırmıştır. Bu ay gözlenen toplam imalat sanayi kapasite kullanım oranı 1997 yılı Eylül ayından sonra gözlenen en yüksek kapasite kullanım oranı olarak da dikkat çekmektedir. Söz konusu dönemde kamu sektörü kapasite kullanım oranı bir önceki yılın Mayıs ayına göre 3,9 puan artarak yüzde 85,4 oranında gerçekleşmiştir. 2004 yılı Mayıs ayında özel sektör imalat sanayi kapasite kullanım oranı geçen yılın aynı dönemine göre 6,7 puanlık bir artışla yüzde 83,6 oranında gerçekleşmiştir. Mevsimsel düzeltilmiş toplam imalat sanayi kapasite oranı da yüzde 83,8 seviyesinde gerçekleşmiştir.

Özel imalat sanayinin alt sektörleri itibarıyla kapasite kullanım oranları incelendiğinde Mayıs ayında ana sektörlerden gıda-içecek, petrol ürünleri, kimya, metalik olmayan diğer mineraller, ana metal, metal eşya, makine teçhizat ve taşıt alt sektörlerinde kapasite kullanım oranlarında bir önceki yılın aynı ayına göre artış gözlenmiştir.

Tam kapasite ile çalışamama nedenleri arasında iç pazarlarda talep yetersizliği 2004 yılının Nisan ayında yüzde 53,7 iken, 2004 yılı Mayıs ayında bu oran yüzde 61,6 olmuştur.

Nisan ayında dış pazarda talep yetersizliği yüzde 16,5 ve mali imkansızlıklar yüzde 1,5 oranında belirtilirken, Mayıs ayında söz konusu sorunlar sırası ile yüzde 16,1ve yüzde 1,7 oranlarında elde edilmiştir.

Tablo 3:Aylık Sanayi Kapasite Kullanım Oranı (%)

	Yıllık			2003	2004	2004				
	2001	2002	2003	Oc.-May.	Oc.-May.	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs
İmalat Sanayi	71,6	76,2	78,5	75,9	78,7	77,2	73,4	82,3	76,4	84,3
Kamu	81,3	82,7	83,8	80,4	78,8	78,7	73,9	87,2	68,7	85,4
Petrol Ürünleri	83,4	84,9	86,4	81,4	80,2	81,1	74,9	90,4	65,0	89,4
Gıda	77,0	76,3	77,8	79,3	66,1	66,6	47,2	81,9	69,6	65,0
Kimya	83,9	89,9	84,5	83,0	88,2	88,5	87,5	89,5	89,5	85,8
Ana Metal	87,8	89,9	95,4	95,5	89,5	92,0	86,8	90,9	87,7	89,9
Özel	66,4	72,2	75,5	73,2	78,8	76,1	73,1	79,5	81,8	83,6
Gıda-İçecek	66,0	67,9	69,9	67,7	69,7	72,2	64,6	68,4	69,4	74,0
Tekstil	76,2	80,8	79,9	80,9	79,5	83,1	78,2	80,3	76,6	79,1
Giyim	84,7	86,0	85,5	86,6	85,0	88,0	87,2	86,3	82,1	81,6
Petrol Ürünleri	62,6	55,2	54,4	56,2	59,8	41,0	56,0	55,9	73,0	73,0
Kimya	71,6	77,0	75,7	76,7	77,9	71,8	76,5	79,4	76,3	85,7
Toprak Ürünleri	79,6	79,1	79,1	74,4	74,7	65,7	58,3	76,9	86,3	86,1
Ana Metal	66,2	69,6	75,9	72,3	80,7	77,7	79,1	83,2	78,7	84,7
Makine-Teçhizat	63,6	74,4	83,9	77,8	87,0	82,4	79,2	90,8	90,7	91,7

(Devlet İstatistik Enstitüsü)

Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre, 2003 yılında dayanıklı tüketim malları üretim ve satışları, sırasıyla, yüzde 26,4 ve yüzde 24,6 oranlarında artmıştır. Dayanıklı tüketim malları üretim ve satışlarında 2003 yılının genelinde gözlenen artış eğilimleri, 2004 yılının ilk beş ayında da devam etmiştir. 2003 yılının Ocak-Mayıs döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre, sırasıyla, yüzde 15,2 ve yüzde 20,2 oranlarında artan dayanıklı tüketim malları üretimi ile dayanıklı tüketim

malları satışları, 2004 yılının Ocak-Mayıs döneminde, sırasıyla, yüzde 61,6 ve yüzde 51,5 oranlarında artmıştır.

Beyaz Eşya Sanayicileri Derneği verilerine göre, 2003 yılında dört beyaz ana ürünün üretim, iç satış ve ihracatı 2002 yılına göre, sırasıyla, yüzde 30,9, yüzde 21,4 ve yüzde 37,2 oranlarında artmıştır. Ayrıca, 2002 yılında yüzde 13,3 oranında azalan dört beyaz ana ürünün ithalatında 2003 yılında yüzde 6,8 oranında artış kaydedilmiştir. 2003 yılında ihracat artış oranları, Temmuz ve Aralık ayları dışında üretim artış oranlarının üzerinde gerçekleşmiştir.

2004 yılının Ocak-Mayıs döneminde, dört beyaz ana ürünün üretimi, yüzde 46 oranında artarken; iç satışları, ihracatı ve ithalatı, sırasıyla, yüzde 66,6, yüzde 40,2 ve yüzde 15,6 oranlarında artmıştır. 2004 yılı Ocak ayında yüzde 19,8 oranında azalan dört beyaz ana eşyanın ithalatı, Şubat, Mart, Nisan ve Mayıs aylarında sırasıyla, yüzde 6,5, yüzde 15,4, yüzde 46,1 ve yüzde 28,6 oranlarında artmıştır. 2002 yılında düşük iç satışlara rağmen ihracatla beslenen beyaz eşya üretim artışlarının, 2003 yılında hem iç satış hem de ihracatla beslendiği görülmüştür. 2003 yılında oluşan eğilimlerin 2004 yılında da sürdüğü gözlenmektedir. Diğer bir deyişle, bu sektörde üretim, hem iç talebin hem de ihracatın karşılanmasına yönelik olarak sürdürülmektedir. Ayrıca, 2004 yılının Şubat-Mayıs aylarında ithalatın iç talebin karşılanmasında önemli rol oynadığı görülmektedir.

2003 yılında, toplam otomobil satışları ve toplam taşıt araçları satışlarında, sırasıyla, yüzde 150,6 ve yüzde 128,9 oranlarında artışlar gözlenmiştir. 2003 yılında iç talepte yaşanan canlılık, 2004 yılının ilk beş ayında da artarak sürmüştür. 2004 yılının Ocak, Şubat, Mart, Nisan ve Mayıs aylarında toplam otomobil satışları, sırasıyla, yüzde 306,2, yüzde 330,5, yüzde 439,5, yüzde 332,1 ve yüzde 242,1 oranlarında artarken; toplam taşıt satışları, aynı aylarda, sırasıyla, yüzde 210,5, yüzde 247,2, yüzde 329,1, yüzde 282,2 ve yüzde 209,1 oranlarında artmıştır. Bu yüksek oranlı artışlarda, faizlerin düşmesi ve hurda otomobil uygulaması etkili olmuştur.

Bakanlar Kurulunun 20 yaş üstü araç bulanların 1600 cc'lik araç satın almaları durumunda, 2003 yılında 4,5 milyar TL, 2004 yılında ise 5,5 milyar TL daha az Özel Tüketim Vergisi ödemeleri uygulamasını, diğer bir deyişle hurda araç

indirimini, Resmi Gazetenin 25-Mayıs-2004 günkü mükerrer sayısında yayımlanan Kararıyla 2 milyar 250 milyon TL'ye indirmesi, Mayıs ayında TL'nin değer kaybetmeye başlaması ve faizlerin yükselmesinin etkisiyle, 2004 yılının Haziran ayında, otomobil ve toplam taşıt satışlarının artış hızlarında azalma gözlenmiştir. 2004 yılının Haziran ayında, bir önceki yılın aynı dönemine göre, otomobil satışları, yüzde 130,7 oranında artarken, toplam taşıt satışları da yüzde 109,8 oranında artmıştır.

Bu gelişmelerin sonucu olarak; 2004 yılı Ocak-Haziran döneminde, toplam otomobil ve toplam taşıt satışları, bir önceki yılın aynı dönemine göre, sırasıyla, yüzde 269,7 ve yüzde 217,1 oranlarında artmıştır. 2003 yılının tamamında satılan otomobil sayısı, 227 bin adet iken, 2004 yılının Ocak-Haziran döneminde satılan otomobil sayısı, 2003 yılının tamamında satılan otomobil satışlarının sayısını aşarak, 235 bin adete ulaşmıştır. 2003 yılının Ocak-Haziran döneminde, toplam otomobil ve toplam taşıt satışları, bir önceki yılın aynı dönemine göre sırasıyla, yüzde 123,8 ve yüzde 102,8 oranlarında artmıştı.

Otomobil üretimi ve toplam taşıt araçları üretimi, 2003 yılında, sırasıyla, yüzde 44 ve yüzde 54 oranlarında artmıştır. 2004 yılının Ocak-Haziran döneminde de, bir önceki yılın aynı dönemine göre, otomobil ve toplam taşıt üretimleri, sırasıyla, yüzde 76,9 ve yüzde 76,6 oranlarında artmıştır. Ayrıca, aynı dönemde otomobil ihracatı yüzde 50,6, toplam taşıt araçları ihracatı da yüzde 44,9 oranlarında artış gösterirken; otomobil ithalatı yüzde 297,2, toplam taşıt araçları ithalatı da yüzde 246,6 oranlarında artmıştır. Diğer bir deyişle, 2003 yılında yüzde 155,5 oranında artan otomobil ithalatı ile yüzde 153,2 oranında artan toplam taşıt araçları ithalatının 2004 yılının ilk altı ayında da yüksek artışlar kaydettiği görülmüştür. Bu gelişmeler sonucu, 2004 yılının Haziran ayında, toplam taşıt araçları satışlarında ithalatın payı, yüzde 60,9; toplam otomobil satışlarında ithalatın payı ise yüzde 74,2 oranında gerçekleşmiştir. Bu oranlar, 2003 yılının Haziran ayında, sırasıyla, yüzde 52,9 ve yüzde 65,6 olarak gerçekleşmiştir.

2003 yılında, toplam otomotiv ana ve yan sanayi ihracatı, yüzde 50,1 oranında artarak, 6,5 milyar dolara ulaşmıştır. 2004 yılının Ocak-Haziran döneminde de, bu sanayinin ihracatı, yüzde 51,8 oranında artarak, 4,5 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2002 yılında beyaz eşya ve otomotiv sanayinde, iç talep

yetersizliğine rağmen, üretim artışlarının sürmesi, ihracatta sağlanan artışlar sayesinde gerçekleşirken; 2003 yılında üretim artışlarında, yurt içi talepte oluşan canlanmaya paralel olarak yurt içi satışlardaki artışın daha etkili olduğu gözlenmiştir. 2004 yılının ilk altı ayında da, 2003 yılının benzeri gelişmeler gözlenmektedir. Ancak, 2004 yılının Ocak-Haziran döneminde, 2003 yılının Ocak-Haziran dönemine göre, daha yüksek ithalat, iç satış, ihracat ve üretim artışları gözlenmiştir. Şöyle ki; 2003 yılının Ocak-Haziran döneminde otomobil ithalatı yüzde 153,2 oranında artarken, 2004 yılının aynı döneminde otomobil ithalatı yüzde 297,2 oranında artmıştır. Otomobil satışları, 2003 yılının Ocak-Haziran döneminde yüzde 123,8 oranında artarken, 2004 yılının aynı döneminde yüzde 269,7 oranında artmıştır. Otomobil üretimi, 2003 ve 2004 yılının Ocak-Haziran dönemlerinde, sırasıyla, yüzde 32,7 ve yüzde 76,9 oranlarında artarken; otomobil ihracatı da, aynı dönemlerde sırasıyla, yüzde 22,6 ve yüzde 50,6 oranlarında artmıştır. Özetle, otomotiv sanayinde, 2004 yılının ilk altı ayında, 2003 yılının ilk altı ayıyla karşılaştırmalı olarak, üretim, satış, ihracat ve ithalat açısından çok daha kuvvetli bir dönem yaşanmıştır.

2.1.4.Dış Ticaret Göstergeleri

Dış Ticaret Müsteşarlığı verilerine göre 1998 yılından 2003 yılına kadar Türkiye'nin dış ticaret performansı incelendiğinde planlanan ihracat hedeflerinin en az % 89 oranında, öngörülen ithalat hedeflerinin ise en az % 76 oranında gerçekleşmiş olduğu görülmektedir. Fakat DTM verilerinde 1998 yılından itibaren ihracat hedeflerinde 1999 yılında 1998 krizinin etkisiyle görülen gerileme dışında sürekli artış görülmesine karşın, aynı dönem içinde ithalat öngörülerinde 1999 ve 2001 yıllarında benzer nedenlerden belirlenen program hedefleri tutturulamamıştır. 1998 yılından 2003 yılına kadarki 5 yıllık periyoda ihracatın ithalatı karşılama oranı 1999 yılında bir önceki yıla göre % 2 , 2001 yılından ise yine bir önceki yıla göre % 5 azalma göstermiştir. Dış ticaret dengesinde meydana gelen bu olumsuz durum 1998 yılında dünya piyasaları ve Rusya'da yaşanan krizlerini etkisinin 1999 yılında ortaya çıkması ve 2001 yılında iç piyasalarda aniden yaşanmış olan kur çapası sisteminden dalgalı kura geçilmesinden kaynaklanmıştır. Fakat özellikle 2000 yılından itibaren ihracat hedeflerinde her zaman programlanan hedefin üstünde olup 2002 ve 2003 yıllarında ihracatın ithalatı karşılama oranı % 70 seviyelerinde

gerçekleşmiştir. Bu durum özellikle Türkiye'nin ihracat piyasalarında daha hızlı bir gelişime 2000'lerden sonra girdiğini göstermektedir.

2003 yılında stokların yenilenmesi ve ihracata bağlı gelişmeler iki olası gelişmeyi işaret ediyordu. Birincisi, ihracat artışının en azından yüzde 12-13 seviyelerinde artarak devam etmesi ihtimali, ikincisi ise artan stoklar nedeniyle ileriki dönemlerde- (2003 yılının ilk yarısı dahil) 2003 yılı başında reel ücretlerde bir iyileştirme yapılmayarak iç talepte bir uyanma yaratılamazsa -ekonomik durgunluğa yol açabilmesi ihtimaliydi. Bu nedenle ekonomi yönetimi 2003 yılında izlediği reel ücret ve kur politikası çok önemliydi. Enflasyonla mücadele programında başarı sağlandığı ve enflasyon beklentisinin kırıldığı varsayımı altında, 2003 yılında işçi ve memura enflasyon oranının üzerinde ücret artışı verilmesi ve dengeli kur politikası izlenmesi şeklindeydi. Bunlara ilave olarak, piyasanın canlanmasına engel olan tüketim vergileri ve KDV vergisi oranları vergi esneklikleri hesaplanarak yeniden ihdas edilmeli ve verginin tabana yayılarak "az kişiden çok vergi yerine çok kişiden makul düzeyde vergi" alma hedefi benimsenmesi bekleniyordu. Fakat bunlardan çoğu yapılamayarak 2003 yılı da ihracatın lokomotif görevi üstleneceği bir yıl olarak kalmıştır. 2003 yılında stokların ihracat yoluyla eritilmesi ile ihracat artışı devam ederken üretimdeki durgunluk nedeniyle ithalat talebi ve sonuç olarak dış ticaret açığı azalmamış tam tersine artış göstermeye devam etmiştir.

2004 yılının Nisan ayında ihracat bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 34,6 oranında artarak 4,9 milyar dolara; ithalat ise yüzde 52,5 oranında artarak 7,9 milyar dolara yükselmiştir. Böylece, 2003 yılının Ocak-Nisan döneminde 14,0 milyar dolar olan ihracat, 2004 yılının aynı döneminde yüzde 29,8 oranında artarak 18,2 milyar dolara çıkmıştır. 2004 yılının Ocak-Nisan döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 46,2 oranında artan ithalat ise 28,6 milyar dolara çıkmıştır. Böylece 2003 yılı Ocak-Nisan döneminde yüzde 71,6 olan ihracatın ithalatı karşılama oranı 2004 yılının aynı döneminde yüzde 63,6'ya gerilemiştir. Bu gelişmeler sonucunda, 2003 yılının Ocak-Nisan döneminde 5,6 milyar dolar olan dış ticaret açığı, 2004 yılının aynı döneminde 10,4 milyar dolara yükselmiştir.

Tablo 4:Dış ticaret dengesindeki gelişmeler

(Milyon Dolar)

	İhracat			Yüz. Değ.		İthalat			Yüz. Değ.		Dış Tic. Deng.			Yüz. Değ.	
	2002	2003	2004	03/02	04/03	2002	2003	2004	03/02	04/03	2002	2003	2004	03/02	04/03
Ocak	2.607	3.534	4.507	35,5	27,6	3.432	4.426	6.276	28,9	41,8	-825	-892	-1.769	8,1	98,4
Şubat	2.384	2.923	3.646	22,6	24,7	3.038	4.186	6.091	37,8	45,5	-654	-1.263	-2.445	93,1	93,7
Mart	2.919	3.908	5.126	33,9	31,2	3.939	5.756	8.310	46,1	44,4	-1.020	-1.847	-3.185	81,1	72,4
Nisan	2.743	3.662	4.930	33,5	34,6	4.213	5.211	7.949	23,7	52,5	-1.470	-1.549	-3.019	5,4	94,9
Mayıs	3.000	3.860		28,7		4.304	5.532		28,5		-1.304	-1.671		28,2	
Haziran	2.771	3.796		37,0		3.937	5.727		45,5		-1.166	-1.931		65,6	
Temmuz	3.104	4.236		36,5		4.600	6.267		36,2		-1.496	-2.031		35,8	
Ağustos	2.976	3.829		28,7		4.419	5.975		35,2		-1.443	-2.146		48,7	
Eylül	3.218	4.115		27,9		4.510	6.206		37,6		-1.292	-2.091		61,8	
Ekim	3.501	4.824		37,8		4.830	6.575		36,1		-1.329	-1.751		31,8	
Kasım	3.594	3.970		10,5		4.962	5.245		5,7		-1.368	-1.275		-6,8	
Aralık	3.242	4.595		41,7		5.370	8.234		53,3		-2.128	-3.639		71,0	
Toplam	36.059	47.253		31,0		51.554	69.340		34,5		-15.495	-22.087		42,5	

(Devlet İstatistik Enstitüsü)

2004 yılının Ocak-Nisan döneminde imalat sanayi ürünleri ihracatı bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 30,8 oranında, tarım – ormancılık ürünleri ihracatı ise yüzde 9,9 oranında artmıştır. Bu dönemde; kara taşıtları ve bunların aksam ve parçaları, örülmemiş giyim eşyası ve örme giyim eşyası, kazanlar, makineler, mekanik cihazlar, demir ve çelik ürünleri ihracatında artış kaydedilmiştir.

Tablo 5: Sektörel ihracat (Milyon Dolar)

(Milyon Dolar)

	Yıllık		(%)	Ocak-Nisan		(%)
	2002	2003	03/02	2003	2004	04/03
Toplam	**36.059**	**47.253**	**31,0**	**14.028**	**18.209**	**29,8**
Tarım ve Ormancılık	**2.038**	**2.467**	**21,1**	**763**	**838**	**9,9**
Madencilik	**387**	**544**	**40,7**	**119**	**160**	**33,8**
İmalat	**33.549**	**44.037**	**31,3**	**13.056**	**17.075**	**30,8**
Örme giyim eşyası	4.443	5.724	28,8	1.722	2.053	19,2
Örülmemiş giyim eşyası	3.254	3.798	16,7	1.239	1.447	16,9
Kara taşıtları	3.304	5.245	58,7	1.480	2.281	54,1
Elektrikli makina, cihazlar	2.867	3.456	20,5	949	1.395	47,0
Demir ve çelik	2.270	2.904	27,9	973	1.329	36,6
Kazan-makina-mek.cihaz	2.142	2.964	38,3	842	1.206	43,3
Pamuk,pamuk ipliği	811	991	22,2	331	405	22,5
Yenilen meyveler	1.193	1.379	15,6	319	413	29,4
Tütün ve tütün mamülleri	385	419	8,6	216	220	1,7

(Devlet İstatistik Enstitüsü)

2004 yılının Ocak-Nisan döneminde ithalat bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 46,2 oranında artarak 28,6 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2004 yılının Ocak-Nisan döneminde petrol dışı ara malları ithalatı bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 32,9 oranında, sermaye malları ithalatı yüzde 93,5 oranında, tüketim malları ithalatı ise yüzde 106,6 oranında artış göstermiştir. Söz konusu dönemde özellikle hava taşıtları, demir ve çelik, kara taşıtları ve bunların aksam ve parçaları, kazanlar, makineler, mekanik cihazlar, elektrik makine ve cihazlar, plastik ve mamulleri ithalatında önemli oranlarda artış gözlenmiştir.

Tablo 6: Mal gruplarına göre ithalat (Milyon Dolar)

(Milyon Dolar)

	Yıllık		%	Ocak-Nisan		%
	2002	2003	03/02	2003	2004	04/03
Toplam İthalat	**51.554**	**69.340**	**34,5**	**19.578**	**28.628**	**46,2**
Sermaye	8.492	11.326	**33,4**	2.633	5.093	**93,5**
Ara malları	37.443	50.012	**33,6**	14.957	19.489	**30,3**
Petrol	4.088	4.777	**16,9**	1.594	1.726	**8,3**
Petrol dışı	33.355	45.235	**35,6**	13.363	17.763	**32,9**
Tüketim	5.008	7.536	**50,5**	1.869	3.862	**106,6**
Toplam İth.(Petrol hariç)	47.466	64.563	**36,0**	17.984	26.902	**49,6**

(Devlet İstatistik Enstitüsü)

2004 yılının Ocak-Nisan döneminde OECD ülkelerine olan Türkiye'nin ihracatı yüzde 26,1 oranında , AB ülkelerine yapılan ihracat yüzde 28,4 oranında, OECD üyesi olmayan ülkelere olan ihracat ise yüzde 36,7 oranında artmıştır.

Tablo 7:Ülke gruplarına göre ihracat

(Milyon Dolar)

	Yıllık		(%)	Ocak-Nisan		(%)
	2002	2003	03/02	2003	2004	04/03
OECD Ülkeleri	**23.553**	**30.262**	**28,5**	**9.273**	**11.693**	**26,1**
AB Ülkeleri	18.459	24.350	31,9	7.417	9.524	28,4
EFTA Ülkeleri	409	533	30,3	159	189	19,0
Diğer OECD Ülkeleri	4.686	5.380	14,8	1.697	1.980	16,7
OECD Üyesi Olmayan Ülkeler	**11.067**	**14.722**	**33,0**	**4.197**	**5.739**	**36,7**
Avrupa Ülkeleri	3.447	4.681	35,8	1.340	1.839	37,2
Afrika Ülkeleri	1.697	2.111	24,4	701	848	21,0
Ortadoğu Ülkeleri	3.576	5.037	40,9	1.300	2.041	57,1
Diğer Asya Ülkeleri	1.940	2.577	32,9	747	909	21,6
Toplam	**36.059**	**47.253**	**31,0**	**14.028**	**18.209**	**29,8**

(Devlet İstatistik Enstitüsü)

Dış Ticaret Müsteşarlığı verilerine göre Türkiye'nin 2003 ve 2004 yılları Ocak-Nisan ayları arasında en çok ihracat gerçekleştirdiği ilk 10 ülke sırasıyla Almanya, İngiltere, ABD, İtalya, Fransa, İspanya, Hollanda, Rusya, Irak ve İsrail'dir. Aynı dönem içinde ithalat olarak ilk 10 ülke sırasıyla Almanya, İtalya, Fransa, Rusya, Çin, ABD, İngiltere, İspanya, İsviçre ve Ukrayna'dır. İthalat ve ihracatımızdaki ülkeler genel olarak incelendiğinde ağırlıklı olarak Batı-Doğu ulaştırma koridoru üzerindeki ülkeler bulunmaktadır. Bunlardan AB ülkeleri Gümrük Birliği'nin sağladığı imkanlarla üst sıralarda yoğunlukta olmasına karşın, Çin sadece ithalat olarak ilk on ülke arasında Batı-Doğu koridoru kapsamında yer almaktadır. Kuzey-Güney koridoru olarak ise Rusya ve Ukrayna ilk 10 ülke arasında yerini almaktadır.

2.1.5. Uluslararası Talebin Mevcut Durum Analizi

Dünyada talep 3 ana bölgede belirlenmektedir. Bu talep hem sanayi hem de tüketim ürünleri için Uzakdoğu-özellikle Çin ve Japonya-, Avrupa Birliği-başta İngiltere, Fransa ve Almanya olmak üzere- ve Amerika Birleşik Devletleri'dir.

IMF'nin Dünya Ekonomik Görünümü raporunda gayri safi dünya hasılasının 2003 yılını genelinde 3,2%, 2004 yılında ise %4,1 oranında artmasının beklendiği belirtilmiştir. Ortalama olarak 2003 yılında ve 2004 yılında gelişmekte olan ülkelerin gelişmiş ülkelerden daha hızlı büyüyeceği, 2003 yılında gelişmiş ülkelerin %1,8, gelişmekte olan ülkelerin %5, 2004 yılında ise gelişmiş ülkelerin %2,9, gelişmekte olan ülkelerin %5,6 oranında büyüyeceği tahmin edilmektedir. Dünya ticaretinin artış oranının 2003 yılında 2,9% gibi düşük oranlı bir artıştan sonra 2004 yılında %5,5 seviyesine çıkacağı tahmin edilmektedir.

Aynı raporda ABD'nin, yüksek bütçe ve cari işlemler açıklarına ve hala yüksek olan işsizlik oranına rağmen dünya ekonomisindeki düzelmenin öncülüğünü yapması öngörülmektedir. 2004 yılında ABD ekonomisinin %3,9 oranında büyüyeceği, Japonya'nın ise içinde bulunduğu durgunluktan kurtulamayarak 2003 ve 2004 yıllarında %2 ve %1,4 oranında büyüyeceği beklenmektedir. Avrupa'nın ise 2003 yılında yaşadığı durgunluğun hafifleyerek süreceği, euro alanı ekonomilerinin 2003 yılında %0,5 ve 2004 yılında %1,9 oranında GSYİH artışı sağlayacağı tahmin edilmektedir.

1995'ten beri dünya üretimindeki toplam büyümenin %60'ı ABD'deki büyümeden kaynaklanmıştır. Bu, ABD'nin dünya GSYİH'sındaki payının iki katıdır. Bu durum büyük ölçüde Amerikan halkının harcamalarındaki büyük artıştan kaynaklanmıştır. 1995'ten beri ABD'de iç talep ortalama %3,7 oranında artmıştır. Dünya büyümesinin bu kadar ABD talebine bağımlı oluşu önemli riskleri beraberinde getirmektedir. ABD'nin tasarruf oranı en düşük seviyesinde bulunmaktadır; 1980'lerde dünyanın en büyük borç veren ülkesi olan ABD artık dünyanın en büyük borçlu ülkesi haline gelmiştir. ABD halkı, ya yüksek borçların etkisiyle eninde sonunda daha fazla tasarruf etmeye başlayacak ya da yabancılar Amerika harcamalarını finanse etmekte gittikçe daha isteksiz olacaktır. Sadece ABD'nin büyümenin motoru olduğu bir dünya ekonomisi böyle devam edemeyecektir.

Dolar 2002 yılında yaptığı zirveden sonra ticaret ortaklarının paraları karşısında toplam %8 oranında değer kaybetmiştir. Ancak bu, ABD'nin büyük cari açıklarını kapatması için yeterli değildir.

Ekonomist dergisi 20-26 Eylül 2003 tarihli sayılarındaki verilere göre, doların değer kaybı, diğer para birimlerine karşı eşit oranda gerçekleşmemektedir. Asya merkez bankalarının paralarının değerlenmemesi için azimli çabaları ayarlamanın daha çok euro ile yapılmasına yol açmıştır. 2002 yılının başlarından bu yana dolar euro karşısında %20 oranında düşerken, genel düşüş oranı %8 olmuştur. Doların euro'yu hedef alarak düşmesi Avrupa ekonomilerinin ihracatı için dezavantaj oluşturarak zaten bir çoğu ekonomik durgunluk içinde olan bu ülkelere zarar verebilecektir.

Amerika'nın artan bütçe açıklarının ve cari açıklarının finansmanında Asya Merkez Bankalarının önemi büyüktür. Özellikle Japonya ve Çin Amerika Devlet Tahvillerinin gittikçe daha büyük bir oranını satın almaktadır. Bundaki amaçları, milli paralarını dolar karşısında zayıf (devalüe) tutarak Asya'nın Amerika'ya ihracatını desteklemektir. ABD'nin artan ticaret açığı, ülkedeki korunmacı baskıları artırmaktadır. Bu sebeple ABD, Asya ülkelerine kurları piyasa mekanizmasına bırakmaları konusunda uyarmakta, aksi takdirde ticari kısıtlamalar gidebileceği tehdidinde bulunmaktadır.

Amerika'nın kendi parası cinsinden borçlanabilmesi, doların dünyanın pek çok ülkesinde rezerv parası olarak kullanılıyor olması, dünyanın en büyük ve en likit hisse senedi ve bono piyasalarına sahip olması ona diğer ülkelere göre daha fazla borç alabilme imkanı sağlamakta, yüksek cari açıklar karşısında bile bir ödemeler dengesi krizi ile karşılaşma ihtimalini azaltmaktadır.

Ekonomist dergisi 20-26 Eylül 2003 tarihli sayılarındaki verilere göre, dünya talep yapısında bir kayma olmazsa, ABD cari açığının sorununda önemli bir iyileşme sağlanabilmesi için doların %40 veya daha fazla devalüe olması gerekmektedir. Dolarda bu kadar büyük düşüş dünya ekonomisi için büyük risk oluşturabilir; finansal piyasalarda ciddi sorunları getirebilir ve dünyanın resesyona girmesine yol açabilir.

Dolardaki ayarlamanın yükünün daha adil dağıtılması, Asya paralarının değerlenmesi ile olabilir. Ancak bu da sorunları beraberinde getirir. Zaten deflasyonda olan Japonya ekonomisi, yenin değerlenmesi halinde ithal fiyatlarındaki düşüşle daha fazla deflasyon krizi yaşayabilir. Çin ekonomisi ise, hızlı büyümesine rağmen kırılgandır, bankacılık sistemi sağlam bir yapıda değildir. Ülkede kurun (ve sermaye giriş-çıkışları üzerindeki kısıtlamaların) serbest bırakılması halinde işsizliğin artabileceğine, deflasyon baskıları olabileceğine, bankacılık sisteminde sorunlara yol açılabileceğine ilişkin endişeler bulunmaktadır. Dolayısıyla ABD'nin talepleri Çin'de de, Japonya'da da sıcak karşılanmamıştır. Dünya ekonomisinde doların çökmesi ile ciddi bir küresel durgunluğa girilmesi riskinin ihtimal dışı olmadığı göz önünde bulundurulmalıdır.

Avrupa Merkez Bankası Ekim 2003 tarihli bülteninde Euro Bölgesi ve Japonya, ekonomik büyüklükleri sebebiyle dünya ekonomisinin motoru olmaya aday olabilecek konumda olsa da, ekonomilerindeki sorunlar buna engel olmaktadır. İki bölge de yaşlanmakta olan nüfuslarının getirdiği sorunlarla (sosyal sigortalar sisteminin zorlanması ve tüketimin azalması gibi) ve büyümeyi azaltan yapısal sorunlarla başa çıkmaya çalışmaktadır. İki bölgede de son yıllarda başarısız makro ekonomi politikaları uygulanmıştır.

Dünyanın ikinci büyük ekonomisi Japonya devletin 1980'lerin sonunda patlayan varlıklar balonunun sonuçlarının yansımaları sebebiyle son on yılda deflasyon ve durgunluk sorunundan kurtulamamıştır. Avrupa Merkez Bankası Ekim

2003 tarihli bülteninde Avrupa'da sıkı makro ekonomi politikalarına aşırı bağlılık ekonomideki kötüleşmeyi artırdığı belirtimiştir. Ancak, iki bölgede de bir şeyler değişmekte, reform gereği anlaşılmaya başlamaktadır.

2.1.5.1.Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunda Uluslar arası Talebin Mevcut Durum Analizi

Türkiye'nin Uzakdoğu ve Avrupa arasında önemli bir köprü olduğu Batı-Doğu ulaştırma koridorunda en belirgin talep yaratan ve ticareti destekleyen ülkeler Çin, Japonya ve Avrupa Birliği oluşturmaktadır. Diğer taraftan koridordaki ticareti destekleyen bölgesel ve uluslararası örgütler de bulunmaktadır.

IMF'nin Dünya Ekonomik Görünümü raporunda Japonya'nın olumsuz durumuna ve 2003 yılı başındaki yavaşlamaya rağmen, Asya-Pasifik ülkeleri 2004 yılında yine dünyanın en hızlı büyüyen bölgesi olmuştur ve büyümenin 2005 yılında da artarak sürmesi beklenmektedir. Büyümenin en önemli faktörlerinden biri net ihracat olmuştur. Bir çok ülkede, ABD Dolarına açık veya zımni olarak bağlanan kurlardaki devalüasyon bunu etkilemiştir. İç talebin rolü krizi takip eden döneme göre artmışsa da, dünya ekonomisindeki gelişmeler bölge ekonomisini belirleyen en önemli etmen olmuştur.

Aynı raporda bölgedeki Kore ve Filipinler dahil çeşitli ülkelerin ihracatlarının elektronik sektöründeki zayıflıktan etkilenerek düşmesi, Kore'de tüketici kredilerindeki büyümenin azalması, 2003 yılının başlarındaki düşük büyüme oranını etkileyen faktörler arasındadır. Asya Pasifik ülkelerinin bir çoğunda, 2003 yılı başlarındaki yavaş büyümeye karşı uygun politikalar uygulandı. Para politikası gevşetildi; buna rağmen enflasyonun da kontrol altında tutulması başarıldı. Ancak Hindistan ve Filipinler gibi kronik yüksek kamu borcu olan ülkelerde genişletici mali politikalar uygulama imkanı çok daha kısıtlı olmuştur. Bölgedeki pek çok ülkenin resmi rezervlerini artırmaya devam ediyor olmaları bu ülkelerin esnek kur politikasına geçişi sağlayabilecek reformları henüz yapmak niyetinde olmadığını göstermektedir.

IMF'nin Dünya Ekonomik Görünümü raporunda Asya ülkeleri içinde hem 2003 ve hem de 2004'te en hızlı büyümeyi %8,2 ve %7,7 ile Çin'in yakalayacağı

öngörülmektedir. Çin'in son 10 yılda artan büyüme hamlesinin en önemli faktörlerinden biri dış ticaret olmuştur. Ülkenin dış ticaretinde 1990'lardan itibaren gözlenen artış dünya ticaretindeki artışın üç katı daha hızlıdır. Çin, 2002 yılında İngiltere'yi geride bırakarak dünyanın en büyük 5. mal ihracatçısı olmuştur. 2002 yılında bir önceki yıla göre mal ithalat ve ihracatı %20 oranında artmıştır. Bunda ülkeye gelen ve büyük ölçüde ihracata yönelik sektörlere giren yabancı sermaye (2002 yılında 53 milyar $) ile ucuz işgücü önemli rol oynamıştır. Ülkenin cari işlemler hesabı 1994 yılından beri fazla vermektedir. Son 12 ay itibariyle de ülkenin dış ticareti 19,6 milyar dolar fazla vermiştir. Hızlı büyümeyle gelen verimlilik artışlarının, yüksek oranlara ulaşan yabancı sermaye girişinin ve cari işlemler fazlasının yuan'ın değerlenmesine yol açması beklenirdi ancak Çin'in uyguladığı dolara sabitleme politikası buna engel olmaktadır. Ancak son yıllarda artan iç talep sebebiyle Çin'in ithalatı ihracatından daha fazla, yaklaşık %40 oranında artmaktadır. Çin'in 2005 yılında Dünya Ticaret Örgütü üyeliği ile birlikte önemli tarife indirimlerine gitmesi ithalatını daha da artırabilecektir.

Ekonomist dergisi 20-26 Eylül 2003 tarihli sayılarındaki bilgilere göre Çin para birimi yuan dolar karşısında sabitlenmiş durumdadır, dolayısıyla, zaten düşük değerli olan yuan, doların değer kaybıyla birlikte değer kaybetmeye devam etmektedir. Bu da ülkenin ihracatını desteklerken, ithalatını azaltıcı rol oynamaktadır.

Avrupa Merkez Bankası Ekim 2003 tarihli bülteninde Euro bölgesinde yaşanan ekonomik durgunluk daha da derinleşmiş ve beklenenden uzun sürmüştür. Ancak, özellikle hisse senetleri fiyatlarındaki artış ve iş dünyasındaki güven artışı geleceğe ilişkin ekonomik öngörülerde iyileşmeye işaret etmektedir. Son dönemde beklentilerdeki olumlu gelişmelere rağmen, hanehalkı ve reel sektör güvenine ilişkin göstergeler oldukça düşük seviyelerde bulunmaktadır. Diğer taraftan işsizlik artmaya devam etmektedir ve sanayi üretimine ilişkin beklentiler istenen düzeye ulaşmamıştır.

Euro bölgesindeki olumsuzlukların başında talep bileşenlerindeki sorunlar gelmektedir. Son yıllarda yatırım harcamalarında önemli düşüşler söz konusudur. Ancak geçen yıl tüketim harcamalarında ufak çaplı bir artış gözlenmiştir ve enflasyonun düşme sürecinde reel ücretlerin artmasıyla da daha da artacağı

beklenmektedir. Ancak, hane halkı güveni işsizliğin artması nedeniyle oldukça zayıftır. Büyümenin diğer ayağını oluşturan dış ticarette de olumsuz gelişmeler söz konusudur. Bölgedeki belli başlı ekonomilerdeki talep yetersizliği ihracatın düşük seyretmesine yol açmakta ve son iki yılda euronun değer kazanması ekonomik büyümenin daha önceki yıllarda olduğu gibi ihracat ile sağlanabileceği öngörülerini azaltmaktadır. Bu aşırı değerlenmenin parasal gelişmeler üzerindeki etkisi düşük faiz oranları ile giderilmeye çalışılmaktadır.

Euro bölgesi, 2003 yılının ilk çeyreğinde, 2002 yılının aynı dönemine göre yüzde 0,8, ikinci çeyreğinde ise yüzde 0,2 büyümüştür. Çeyrek dönemler itibariyle bir kıyaslama yapıldığında, ikinci çeyrekte euro bölgesi GSYİH'sı yüzde 0,1 oranında gerilemiştir. Bu gerilemede gelirin iki önemli alt bileşeni olan iç talep ve ihracatta yaşanan gelişmeler etkili olmuştur. İç talebin büyümeye etkisi 0,4 puan düşerek yüzde 0,1 olurken, net ihracatın etkisi 0,3 puan artmış ancak yine yüzde -0,2 ile negatif olmuştur.

İç talep bileşenlerine bakıldığında, stok değişmelerinde beklentiler doğrultusunda bir azalma, kamu harcamalarında önemli sayılabilecek bir artış ve gayri safi sabit sermaye yatırımlarında ise daha ılımlı bir artış söz konusudur. 2003 yılının ilk yarısında jeopolitik ve ekonomik belirsizlikler nedeniyle özel tüketim harcamalarında beklentiler doğrultusunda bir azalma yaşanmıştır.

Kısa dönemde euro bölgesinin ekonomik görünümü oldukça zayıftır. Ekonomik iyileşme büyük ölçüde dış talepteki olumlu gelişmelere, düşük faiz oranı seviyesine, şirketlerin bilanço ayarlamalarına bağlı bulunmaktadır. Bu bağlamda, Almanya'nın 2003 yılında büyümesi gerçekleşmemiştir. 2004 yılı içi ise çok küçük oranlı bir büyüme tahmini yapılmaktadır. Fransa'da ekonomik büyümenin 2003 yılında 0,5 iken 2004 yılında yüzde 2 olacağı ve İtalya için de beklentilerin bu değerlerden biraz düşük olacağı tahmin edilmektedir.

Avrupa Merkez Bankası Ekim 2003 tarihli bülteninde Euro bölgesinde ihracattaki değişim 2003 yılının ilk çeyreği ile kıyaslandığında biraz toparlanmış olmakla beraber, halen negatiftir, ithalatta ise çok ufak bir düşüş söz konusudur.

Eurostat'ın verilerine göre sanayi üretim endeksi Temmuz ayında Haziran ayına göre yüzde 1 oranında artmıştır. Sanayi üretimindeki bu artış Almanya'daki güçlü üretim artışına bağlanmakta olup, iyileşmeye ilişkin kesin işaretler henüz mevcut değildir. Temmuz ayındaki artışta yatırımlara ilişkin olumlu beklentiler doğrultusunda özellikle sermaye malları ve dayanıklı tüketim malları üretimindeki artışlar etkili olmuştur.

Bununla birlikte, üç aylık ortalamalara göre bir değerlendirme yapıldığında ve Mayıs-Temmuz dönemi, Şubat-Nisan dönemi ile karşılaştırıldığında, tüm sektörlerde üretim endeksinin halen negatif seyrettiği görülmektedir ki, bu da Mayıs ayındaki önemli üretim düşüşlerine bağlanabilir. Ağustos ayından itibaren ise bir iyileşme beklenmektedir.

Euro bölgesi işsizlik oranı 2003 yılının Mart ayından beri yüzde 8,8 düzeyinde gerçekleşmektedir.

2004 yılında ise enflasyonun yüzde 2'nin altına düşeceği ve fiyat istikrarı hedefleriyle uyumlu olacağı beklenmektedir. Bu beklentiler aşamalı ekonomik toparlanmaya paralel olarak ücretlerdeki ılımlı gelişmelere dayanmaktadır. Diğer taraftan ithal fiyatlarındaki olumlu gelişmelerin üretici fiyatlarındaki enflasyonist baskıları azaltarak tüketici fiyatlarına yansıması beklenmektedir. Uzun dönemli enflasyon beklentisi yüzde 2 civarında bulunmaktadır.

Euro bölgesi dışındaki ülkelerden İngiltere'de ekonomik büyüme, yatırımlarda ve özel tüketim harcamalarındaki düşüş ile dış talepteki bozulma nedeniyle 2003 yılının ilk yarısında gerilemiştir. Son dönemde reel kesim güven endeksi de dahil olmak üzere birçok gösterge ekonominin toparlanmaya başladığına işaret etmektedir. Yıllık emlak fiyatları enflasyonu son aylarda düşmüştür, ancak halen yaklaşık yüzde 17 ile yüksek seyretmektedir. İşgücü piyasası oldukça esnek bir yapı göstermekte ve işsizlik oldukça düşük düzeyde seyretmektedir.

Avrupa Merkez Bankası Ekim 2003 tarihli bülteninde İsviçre'de ekonomik büyümenin 2003 yılında azaldığı görünmektedir, ancak 2004 yılında ticaret ve destekleyici makroekonomik politikalarla birlikte bir iyileşme olacağı tahmin edilmektedir.

AB'ne aday ülke ekonomilerinde bir canlanma ve kısa vadede olumlu bir görünüm söz konusudur. Birçok aday ülkede büyüme ihracat ve özel tüketim harcamaları ile sağlanmıştır. 2004 yılında firma kar beklentilerinin güçlenmesiyle birlikte yatırım harcamalarının ve ihracatın artması beklenmekte olup, böyle bir gelişmenin de bölge GSYİH artış hızına olumlu katkıda bulunacağı tahmin edilmektedir. İhracattaki artış sürerken, aday ülkelerin büyümeye ilişkin öngörüleri büyük ölçüde Euro bölgesi ekonomilerinin toparlanmasına bağlı bulunmaktadır, zira birçok aday ülke GSYİH'larının yaklaşık yüzde 10-35'ini bu ülkelere ihraç etmektedirler. Bunun dışında aday ülkelerin ekonomik büyümelerini tehdit eden diğer bir unsur, Euro'nun 2002 yılının Şubat ayından beri değerlenmiş olması ve Euro'ya bağlı birçok para biriminde görülen reel efektif değerlenmedir. İhracatlarının büyük bir bölümünü Euro bölgesine yapan ve paraları büyük ölçüde değerlenen ülkelerde 2002-03 yılları için net ihracatın büyümeye katkısı negatif olmuştur. Yapısal reformlar ve AB üyeliği orta vadede bölgedeki ekonomik büyümeyi destekleyecektir, ancak buna rağmen bazı riskler de mevcuttur.

Avrupa Merkez Bankası Ekim 2003 tarihli bülteninde aday ülkeler mali açıdan oldukça zayıftırlar, diğer taraftan nüfusun yaşlanması, AB'nin çevre standartlarına uyum konusunda harcamaların baskı altında tutulması ve AB Gelişme Fonlarının kullanımı gibi güçlükler zayıf mali yapıyı daha da kırılgan hale getirmektedir.

Aday ülkelerde bankacılık sisteminin oldukça düzgün işlediği gözlemlenmektedir, ancak son dönemlerde özel kredilerde bir artış söz konusudur ve AB'ye girişle birlikte bankalar arasındaki rekabetin sertleşmesi ve marjinler üzerine baskıda bulunması beklenmektedir. Cari işlemler açığı birçok ülkede oldukça büyük boyutlardadır ve bu durum bazı ülkelerde önemli sıkıntılara yol açmaktadır. Diğer taraftan son dönemdeki sermaye girişinin kısa dönemli olduğu düşünülürse, bu sermayenin aniden bölgeden çıkması da diğer bir risk unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu riskler altında, zamanında mali konsolidasyon yapılması bankacılık sisteminin izlenmesini sağlamak ve büyüme sağlayıcı yapısal reformlar açısından

önem kazanmaktadır. Aday ülkelerdeki olumlu ekonomik havanın sürmesi hayata geçirilecek yapısal reformlara bağlıdır.

2004 yılının ortasından itibaren birçok ülkenin AB üyeliği ile birlikte, aday ülkeler açısından Euronun kabulü makroekonomik istikrarın sağlanmasında disiplin edici bir güç oluşturmuştur, ancak diğer taraftan Euroya geçiş konusunda aceleci davranılmaması gerekmektedir.

Avrupa Birliği'nin siyasi ve ekonomik ortak yapılanmasına alternatif olarak Avrupa Serbest Ticaret Birliği (EFTA) üyesi olan İsviçre, Lichtenstein, Norveç ve İzlanda, Avrupa Ekonomik Birliği'nden daha eski bir oluşum olarak başta sadece sanayi mallarının ticaretine olanak sağlayacak bir ortaklığa gittikten sonra bu ticaret birliğini Dünya Ticaret Örgütü (WTO) ve Birleşmiş Milletler Ticareti Geliştirme Kurumu (UNCTAD) kuralları kapsamında hizmetleri kapsayacak şekilde geliştirmişlerdir. Fakat sanayi ve ticaret ürünleri ile hizmetlerin serbest dolaşımı dışında AB gibi ortak bir siyasi platform oluşturmayıp çeşitli Ortadoğu, Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile ve hatta Kuzey Amerika'da Meksika ile ikili ticaret anlaşmaları yoluna gitmişlerdir. AB'den farklı olan bir yapısı da her ülkenin ulaştırma ağları gelişimi ve altyapısı konusunda ortak bir platform yerine kendi ulusal uygulamalarını ve yatırımlarını gerçekleştirmektedirler. Günümüzde EFTA, Şili, Mısır, Tunus, Kıbrıs Rum Bölgesi ve Singapur ile Batı-Doğu Koridorunun her iki yönü kapsamında serbest ticaret anlaşması koşullarını görüşmektedir. (www.efta.org)

Avrupa Serbest Ticaret Birliği ile benzer özelliklere sahip olmak üzere Merkez Avrupa Serbest Ticaret Birliği (CEFTA), Çek, Slovakya, Macaristan ve Polonya tarafından 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin yıkılmasından sonra kurulmuştur. Bu birlik eski demir perde ülkeleri arasındaki ticareti arttırmak için kurulmuş ve 2004 yılında üyelerinin tamamının AB'ye katılmaları ile etkinliğini kaybetmiştir. Fakat 1991 yılından 2000'li yılların başına kadar Avrupa'nın Doğusu ve Batısı arasında bir serbest dolaşım köprüsü olarak ticareti arttırıcı bir etken olmuştur. (www.cefta.org)

Avrupa kıtasındaki bu gelişmelere karşın Batı-Doğu Ulaştırma Koridoru üzerinde Ortadoğu ve Ortaasya ülkelerini kapsamı altına alan Ekonomik İşbirliği Organizasyonu (ECO) 1985 yılında kurulmuştur. Kurucu üyeleri İran, Türkiye ve

Pakistan olmasına karşın 1990'larda Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Afganistan, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan'da bu birliğe katılmıştır. Bu birlik özellikle ticaretin, yatırımların, ulaştırmanın, telekomünikasyonun, enerji ve sanayi üretiminin üye ülkeler arasında arttırılması üzerine yoğunlaşmıştır. Ulaştırma alanında Batı-Doğu koridoru üzerinde çok önemli bir pozisyona sahip olmasına karşın, üye ülkelerin yatırım kaynaklarının azlığı nedeniyle ortak girişimler sadece ulusal projeler kapsamında kalmaktadır. ECO kapsamında AB uygulamaları gibi ortak ticaret ve sanayi yatırımlarının gerçekleştirilmesi amaçlanmasına karşın üye ülkelerin çoğunun uluslararası kurumlar tarafından kabul edilen anlaşma koşullarını sağlamadıklarından ve üyelerin farklı kurumlara olan üyeliklerinin yaptırımlarından dolayı pratikte uygulanamamaktadır. (www.ecosecretariat.org)

ECO'nun üyesi olup da Güney Asya Bölgesel İşbirliği Kurumu (SAARC) üyesi de olan Pakistan, 1985 yılında Bangladeş, Sri Lanka, Nepal ve Hindistan ile beraber bu kurumun yapılanmasını gerçekleştirmiştir. SAARC, üye ülkeler kapsamında sosyal, kültürel, ticari ve ulaşıma dayalı sorunların üye ülkelerin politik özerkliklerine ve iç işlerine saygı göstererek çözülmesini amaçlamaktadır. Ayrıca Avrupa Birliği v.b. kurumlar ile üye ülkelerin ilişkilerin düzenlenmesi konusunda danışman olarak hizmet vermektedir. Bu kurum Güney Asya ülkeleri arasındaki ekonomik ve ticari diyalogu arttırmaya yönelik olarak üye ülkelerin oluşturduğu uzman gruplar ile çalışmalar yapılmasına karşın, ülkelerin uygulamaları kendi ulusal çıkarlarına bağlı kalmaktadır. Bu yüzden alınan kararların diğer uluslar arası kurumlar ile ilişkilerin geliştirilmesine faydası olmasına karşın üye ülkelerin gelişimine çok büyük bir fayda sağlamamaktadır. (www.saarc-sec.org)

Güneydoğu Asya Ülkeleri Kurumu (ASEAN) , SAARC'a üye ülkelerden farklı olarak Buruneyi Sultanlığı, Filipinler, Endonezya, Singapur, Tayland, Malezya ve Vietnam tarafından kurulmuştur. Bu üye ülkelerin ağırlıklı olarak Pasifik üzerinden Kuzey Amerika ile yoğun ticari ilişkileri olmasına karşın, Batı-Doğu ulaştırma koridoru kapsamında AB ile ticari ilişkilerini ulaştırma ağlarını sadece deniz taşımadan karayolu ve demiryolu taşımayı da kapsayacak şekilde büyüterek geliştirmeyi amaçlamaktadır. ASEAN üye ülkelerin Asya Serbest Bölgesi Kurumu çatısı altında toplanıp bölgedeki ticaret hacminin artmasını istemektedir. ASEAN,

bölgede SAARC'tan farklı olarak üyelerinin ortak bir politik yapıda ve AB gibi bir modelde yapılanmasını istemektedir.(www.asean.org)

Batı-Doğu ulaştırma koridorundaki bu bölgesel örgütlenmelerin dışında Dünya Ticaret Örgütü (WTO), Birleşmiş Milletler Ticareti Geliştirme Kurumu (UNCTAD), Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE), Dünya Bankası (WB) gibi kurumlar telif hakları, ticaretin tüm dünyada liberalleşmesi, taşıma ağlarının kapsamının genişleyip altyapı yatırımlarının artması için uluslararası boyutta çalışma yapmaktadırlar. (www.unctad.org, www.unece.org, www.worldbank.org, www.un.org)

2.1.5.2.Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunda Uluslararası Talebin Mevcut Durum Analizi

Türkiye'nin içinde bulunduğu kuzey-güney koridorunun bir ucu olan Rusya ve bölge ekonomisi IMF'nin Dünya Ekonomik Görünümü raporunda 1999-2002 yılları arasında ortalama yüzde 7,5 oranında büyümüştür. Bu büyümenin arkasında Rusya'nın 1998 yılındaki kriz sonrasında gerçekleştirdiği sıçrama yatmaktadır. Kriz sonrasında Rusya'da petrol fiyatları ve enerji ihracatı artmış ve buna bağlı olarak da hükümet harcamaları ve enerji sektöründeki yatırımlar artmıştır. 2002 yılında GSYİH artışını hızlandıran faktörlerin başında özellikle Rusya ve Ukrayna başta olmak üzere diğer ülkelerdeki ücret ve emekli aylıklarındaki önemli artışlar nedeniyle özel tüketim harcamalarındaki artış, piyasalarda likiditenin artmasının bir sonucu olarak kredilerde görülen büyük oranlı artış ve yılın son çeyreğinde görülen ihracat artışı gelmektedir. Enerji sektörü dışında yatırım faaliyetleri, kısmen ücretlerin artması nedeniyle kar oranlarındaki düşüş, kısmen de özel sektör yatırımları için elverişsiz yatırım ortamı nedeniyle yavaşlamıştır.

Eurostat'ın verilerine göre temel ekonomik göstergeler bölge ekonomisinin 2003 yılı başında oldukça güçlü olduğunu göstermiştir ve 2003 yılı için GSYİH artışının yüzde 5,8 olduğu görülmektedir. Yüksek oranlı büyüme öngörüsünün nedeni büyük ölçüde net enerji ihracatçısı olan ülkelerde ve özellikle de Rusya'daki güçlü büyüme performansının sürmesidir.

Avrupa Merkez Bankası Ekim 2003 tarihli bülteninde bölge ekonomisinin büyüme hızı 2004 yılında petrol piyasalarındaki gelişmelere ve tüketim harcamalarının kabul edilebilir oranlara inmesi nedeniyle yavaşlamıştır.Bölge ülkeleri özellikle petrol piyasasındaki gelişmeler, birkaç ülkede gözlenen yüksek oranlı ücret artışları ve enerji sektörü dışındaki sektörlerdeki yatırımların yetersizliği gibi risklerle karşı karşıya bulunmaktadır.

Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan gibi Bölge ülkelerinde, talepteki artış, petrol fiyatlarındaki düşüş ve yabancı sermaye yatırımlarına ilişkin ithalat talebindeki artış nedeniyle cari işlemler fazlasının 2003/04 döneminde azaldığı görülmektedir.

Bölgedeki enflasyon oranları düşmeye devam etmektedir, ancak halen birçok gelişmekte ülkeyle kıyaslandığında yüksek seviyededir. Bununla birlikte fiyat hareketleri bölge içinde ülkeden ülkeye büyük değişiklik göstermektedir. İleri düzeyde reform yapan ülkelerde enflasyon tek haneli rakamlara indiği halde, reformlar konusunda daha geride olan Beyaz Rusya ve Özbekistan gibi ülkelerde ise halen çok yüksek seviyelerde bulunmaktadır.

Rusya'da yüksek sermaye girişleri ve özellikle ticarete konu olan mallardaki üretim artışı koşullarında enflasyonu kontrol etme ve rubledeki değerlenmeyi sınırlama çelişkisi devam etmekte olup, bu enflasyonla mücadelede bir gecikme yaratmaktadır. Daha esnek bir döviz kuru rejimi rubledeki kaçınılmaz reel değerlenmeye izin verirken, Merkez Bankası da enflasyon hedefine yoğunlaşabilecektir. IMF, kurulması planlanan Azerbaycan ve Kazakistan'da olduğu gibi Petrol İstikrar Fonunun petrol fiyatlarına bağlı döviz kuru dalgalanmalarını azaltacağı görüşündedir.

Bölge ekonomisinde, yüksek petrol fiyatları ve reel ücretlerdeki artış nedeniyle yaşanan canlanmanın devam etmesi oldukça zor gözükmektedir. Bölge ekonomisinde büyümeye ilişkin öngörüler yapısal reformların hızlanmasıyla bağlantılıdır. Azerbaycan ve Ermenistan dışındaki tüm ülkelerde reformlara ilişkin bir yavaşlama gözlenmiştir. Reformlar konusunda BDT ülkeleri AB'ye aday ülkelerin arkasında yer almaktadırlar. İki ülke grubu arasındaki açık özellikle özel sektörün gelişimi, girişim, altyapı ve mali sektör reformları alanlarında kendini hissettirmektedir. Doğal olarak, ülkeler arasındaki öncelikler de farklılaşmaktadır.

Rusya, bankacılık sisteminin güçlendirilmesi, elektrik ve ulaşım sektörlerinde rekabetçi bir piyasanın oluşturulması, kamu hizmetleri ve kamu yönetiminde verimliliğin arttırılmasına ilişkin hususlarda reformlara ihtiyaç duyarken, Ukrayna'nın önceliği vergi reformunu da içine alan yatırım ortamının iyileştirilmesi ve enerji sektöründe faaliyet gösteren kamu teşebbüslerinin finansal problemlerinin giderilmesidir. Fakir BDT ülkelerinde yapısal reformlar daha çok yönetimin ve yatırım ortamının iyileştirilmesine odaklanmalıdır. Özellikle Ermenistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Özbekistan gibi fakir ve kara ile çevrili BDT ülkelerinde altyapı yatırımlarındaki gecikme ve transit ticaret ve bunun resmi olmayan vergilendirilmesi veya enerjinin net ihracatçıdan net ithalatçıya dağıtımı gibi BDT içi ticari engeller büyümenin önündeki ciddi engelleri oluşturmaktadır.

Kuzey-Güney Koridoru üzerinde geçiş noktası olan Ortadoğu bölgesinde mali reformlar istikrar ve yüksek büyüme için anahtar roldedir. IMF'nin Dünya Ekonomik Görünümü raporunda 2003 yılında Ortadoğu bölgesinde büyümenin yüzde 5,1 olduğu görülmüştür. Bu büyümeyi ağırlıklı olarak savaş öncesinde yüksek OPEC petrol kotaları ve petrol üretimi nedeniyle petrol ihraç eden özellikle Suudi Arabistan ve Körfez İşbirliği Konseyi ülkelerinin kaydettikleri büyüme, yüksek petrol fiyatları ve özellikle İran'da son dönemde gözlenen ekonomik reformların olumlu etkileri oluşturmaktadır. Diğer taraftan fiili olarak Irak'taki savaşın erken bitmesine rağmen istikrarın sağlanamamış olması bölgedeki ekonomik faaliyetler üzerinde ağırlığını hissettirmektedir.

Özellikle Irak ile ekonomik ilişkileri olan Suriye, Mısır ve Ürdün gibi ülkelerde kısmen bir büyüme söz konusu olmuştur. 2004 yılında ise büyümenin kısmen gerileyeceği beklenmekle birlikte, petrol üreten ve üretmeyen ülkeler arasında varolan önemli farklılıklar devam edecektir. Dünya ekonomisinde beklenen düzelme ve bölgedeki jeopolitik belirsizliklerin azalmasıyla birlikte, Maşrek ülkelerinde ılımlı bir büyüme gerçekleşecektir. Ancak, petrol üreticisi ülkelerde petrol üretiminde ve fiyatlarındaki düşüşle birlikte GSYİH'nın gerilemesi beklenmektedir.

Önümüzdeki yıllarda bölgedeki büyümenin geçmiş dönemlerle kıyaslandığında ortalamanın üstünde olacağı öngörülmektedir, tabii bunda Irak'ın yeniden yapılandırılmasının olumlu etkisi bulunacaktır.

Ekonomist dergisi 20-26 Eylül 2003 tarihli sayılarındaki bilgilere göre bölgedeki hassas güvenlik durumu ile birlikte, petrol piyasasının görünümü de diğer bir belirsizliği oluşturmaktadır. Uzmanlar orta vadede petrol fiyatlarında aşağıya doğru bir eğilime işaret etmektedirler ki, bu birçok petrol üretici ülke açısında olumsuz bir etki yaratmaktadır. Bölge genelinde ve özellikle de Maşrek ülkeleri ile bazı petrol üreticisi ülkelerde kamu borçları oldukça yüksek seyretmektedir. Bütün bu olumsuz gelişmelerle birlikte, bölgedeki birçok ülke oldukça önemli sayılabilecek adımlar atmışlardır. Ortadoğu ülke ekonomileri için üzerinde durulması gereken konu, yüksek oranlı işsizliği azaltmak ve hızla artan işgücü için orta vadede büyümeyi hızlandırmaktır.

Son dönemde bölgede gerçekleştirilen yapısal reformlar oldukça istikrarsız olmakla beraber, en önemli gelişmeler, devletin birçok şirketteki hisselerini kısmen satması, tarife dışı engellerin azaltılması, belli başlı sektörlerde yabancı sermaye girişine izin verilmesi, kamu hizmetlerinin verimli hale getirilmesi için gerçekleştirilen kurumsal reformlar, gelişmiş vergi yönetim ve mali sektör reformlarıdır.

Körfez ülkeleri arasında 2010 yılında gerçekleştirilmesi planlanan parasal birlik hedefi henüz çok uzakta görünmektedir. Bu hedefe ulaşılabilmesi için ülke ekonomileri, kurumları ve yasal mevzuatları arasındaki farklılıkların giderilmesi gerekmektedir.

Batı-Doğu ulaştırma Koridoru üzerinde Ortadoğu ve Ortaasya ülkelerini kapsamı altına alan Ekonomik İşbirliği Organizasyonu (ECO) ayrıca Kuzey-Güney ulaştırma koridoru içinde önemli bir dönüm noktası olarak, 1985 yılında kurulmuştur. Kurucu üyeleri İran, Türkiye ve Pakistan olmasına karşın 1990'larda Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Afganistan, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan'da bu birliğe katılmıştır. Bu birlik özellikle ticaretin, yatırımların, ulaştırmanın, telekomünikasyonun, enerji ve sanayi üretiminin üye ülkeler arasında arttırılması üzerine yoğunlaşmıştır. Doğu-Batı Ulaştırma koridorunda açıklandığı gibi üye ülkelerin ekonomik yapısından dolayı örgüt, sadece ulusal projelerin koordinasyonu ve İslam Kalkınma Bankası'ndan alınan krediler ile projeleri destekleyebilmektedir. Bu örgüt, Kuzey-Güney Koridorunda Türkiye ile İran üzerinden Ortadoğu'ya kara- ve demiryoluyla açılmayı;

deniz yoluyla tamamen karaya bağlı örgüte üye ülkelerin serbest ticarete açılıp diğer bölgeler ile ticaret yapmalarını desteklemektedir.(www.ecosecretariat.org)

Körfez İşbirliği Konseyi (GCC), 1981 yılında Suudi Arabistan liderliğinde Bahreyn, Kuveyt, Umman, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri tarafından kurulmuştur. Bu konseyin amacı 1980lerde tam aktif olarak etkinlik göstermemiş olsa da üye ülkeler arasında ekonomik entegrasyonun sağlanmasıdır. Bu kapsamda üye ülkeler arasında tarım,sanayi, yatırım, güvenlik ve ticaret faaliyetlerinde işbirliğini desteklemektedir. Her yıl üyeleri arasında dönüşümlü olarak başkanlık alınan bu konsey "Körfez Yatırım Şirketi"ni kurarak bölgedeki yatırımları desteklemekte ve yürütmektedir. Bu bölgesel kurumun serbest ticareti destekleyici çalışmaları Kuzey-Güney koridoru üzerinden Basra Körfezi'ne ve Afrika'nın Doğu kıyılarına en kısa yoldan ulaşmayı olanaklı kılmaktadır. (www.gcc-sg.org)

Bu bölgesel işbirliği organizasyonları Rusya'dan Afrika'ya kadar uzanan ve Türkiye'nin önemli bir geçiş noktası oluğu Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun geliştirilmesi, Batı-Doğu Koridoru üzerindeki AB-Çin ticaretinin gün geçtikçe yoğunluğunun artmasından dolayı ve Kuzey'de eski Sovyet ülkelerinin Güney'de Afrika ülkelerinin yatırım kaynaklarını azlığı nedeniyle bu koridor üzerinde talkep yaratamamaktadır.

2.2. TÜRKİYE'DEKİ ARZA İLİŞKİN MEVCUT DURUM ANALİZİ

Türkiye, 1996 yılında Gümrük Birliği'ne girdiğinden beri üretim olanaklarında ve ihracatında sadece AB ülkeleri ile değil diğer gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere yönelik artış göstermiştir. Düşük işçilik ücretleri ve girdi fiyatları ile meydana getirdiği rekabet günümüzde geçerliliğini kaybederek, Türkiye'deki üreticilerin ve pazarlara giren satıcıların ellerindeki kapasiteleri daha verimli ve etkin kullanmalarını zorunlu kılmıştır. Özellikle 2005 yılında Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne kabulü ile beraber dünya piyasalarındaki kotaların kalkması, Türkiye'nin bu pazarlardaki ve iç piyasadaki rekabet koşullarını güçleştirecektir.

Lojistik, Amerika'da bulunana Lojistik Yönetim Konseyi tanımına göre, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve bilgi akışının, ham maddesinin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması,

uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmetidir. (www.clm1.org) Barsan Global Lojistik Şirketi İcra Kurulu Müdürü Kazım Çınar'ın 2004, Ağustos ayında Hürriyet gazetesindeki açıklamasında Türkiye'deki lojistik sektörünün büyüklüğünün 25 milyar Amerikan Doları olduğunu belirtmiştir. Bu oranla lojistik sektörü turizmden sonra en büyük potansiyele sahip ikinci sektördür.(Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003,10-11)

Türkiye'deki bu büyük piyasa hacmi ve dünya piyasalarındaki gelişmeleri takiben lojistik sektörüne yönelik şirketler 2 farklı strateji izlemeye başlamışlardır.Bunlardan birincisi lojistik hizmetlerin dışarıdan temin edilmesi veya dış kaynak kullanımı (outsourcing) ve diğeri de kendi bünyelerinde bu şekilde bir hizmet kuruluşu yapılanmasına gidilmesidir.

1996'dan itibaren Türkiye'deki piyasalarda artan rekabetin ve krizlerin yaşattığı değişimlere bağlı olarak başta yabancı ve sonradan yerli şirketler lojistik konusunda bilgilerini derinleştirerek organizasyon yapılarına göre bünyelerinde lojistik departmanlarını genel müdüre bağlı olarak veya dış ticaret departmanı bünyesinde oluşturmaya başlamışlardır.

İç ve dış piyasalardaki bu talep doğrultusunda Türkiye'de kara nakliye firmaları başta olmak üzere taşıma şirketleri ilk olarak ticari unvanlarını "lojistik" adıyla değiştirmiş ve sonra gelişme stratejilerinde bu kavrama yer vermişlerdir. Daha sonra yapılarındaki kara nakliyeyi geliştirip kapıdan kapıya taşıma sürecinde farklı şekilde ulaştırma sistemlerini de kombine taşımacılık şeklinde kullanıp bu sürece gümrük hizmetlerini de entegre ederek üretici şirketlere hizmet sunma yoluna gitmişlerdir. Bu yapılanma bir sonraki aşamada depolama yapılarını da bünyelerine dahil etmelerini doğurmuştur.

Diğer bir yapılanma ise deniz nakliye alanında hizmet gösteren dünyadaki şirketlerin taşıma sistemlerini kara ve hava nakliyeyi de kapsayacak şekilde genişletip depolama hizmetlerini de bu sisteme dahil etmeleri şeklindedir.

Türkiye'de üçünü taraf lojistik hizmet sağlayan bu şirketler günümüzde ise bünyelerine endüstri mühendisleri dahil ederek şirketlerin üretim planlamaları ile entegrasyonunu sağlayıp bu şirketlerle uzun dönemli bir iş ortaklığını

amaçlamaktadırlar. Diğer taraftan Türkiye'deki üretici şirketler ise kendi holding bünyelerinde bu şekilde bir yapılanmaya gitmektedirler. Fakat her iki durumda da ortaya yatırım maliyetleri çıkmaktadır.Holdingler bu maliyetleri kendi içlerinde kaynak yaratarak çözümlerken üçüncü taraf lojistik şirketler aldıkları krediler ile bu yatırımlara gitmektedirler. Oluşan bu yatırımların tek amacı malın uygun zamanda, ekonomik fayda yarattığı yerde, en düşük girdi oranları ile fiyatlandırılmış olarak, uzun dönemde talebi sürekli karşılayacak fırsatları sunarak ve talep edilen kaliteyi karşılayacak şekilde hazır olmasıdır.

Lojistik hizmetlerin sunulması amaçlı filo oluşturma ve depo yeri gibi fiziksel yatırımlar çok pahalıdır ve geri dönüşümü uzun vadede gerçekleşmektedir. Türkiye'nin ekonomik yapısından dolayı ve yatırımların azlığı nedeniyle küçük ve orta boy üretici ile aynı büyüklükteki taşıma şirketleri bu tür yatırımlara başlayamamaktadır. Holdingler ise ister bünyelerindeki taşıma filoları ve depolama olanaklarını kullanmaları ister dışarıdan bu rekabet avantajı sağlayan hizmetleri aldıklarında yeteri kadar etkin olamamaktadırlar.Bu durum holdinglerin yapısı gereği piyasalarda oluşan dalgalanmalara tepki vermekteki yavaşlıklarından ve ellerindeki kapasiteyi etkin kullanamamalarından oluşmaktadır.

Diğer bir sorun ise benzer yapılanmanın çok çeşitli şirketler tarafından gerçekleşmesinden doğan atıl kapasitedir. Şirketler, müşteri portföyünü geliştirmek ve daha iyi rekabet edebilmek için başta Türkiye içi kara nakliyesi ve depolama olmak üzere iç ve dış ticaretteki lojistik hizmetler için böyle bir yapılanmaya gitmektedirler.

Bu etkinliği geliştirmenin yolu hizmetlerin talebin doğduğu yerden bitimine kadar izlenebilirliğinin sağlanması ile mümkündür. Doğan bu talebi karşılamak amacıyla üretici şirketler ile 3. taraf lojistik hizmet sunan şirketler arasında tedarik zincirinin yeniden yapılanması amacıyla dördüncü taraf lojistik hizmet sunan danışmanlık şirketleri Türkiye'de yeni yeni çalışmaya başlamışlardır. Bu danışmanlık hizmeti üçüncü taraf lojistik şirketleri tarafından da kısmen verilmekte olup benzer çalışmayı üretici şirketlere bilişim altyapısı oluşturan SAP ve Manugistics gibi şirketler de sunmaktadır.

Birçok üretici firma yerli ve yabancı yazılımları lojistik hizmetlerini sağlamak için kullanmaktadır. Fakat bu farklı yapılar birbirleri ile uyumlu olmadıkları gibi var

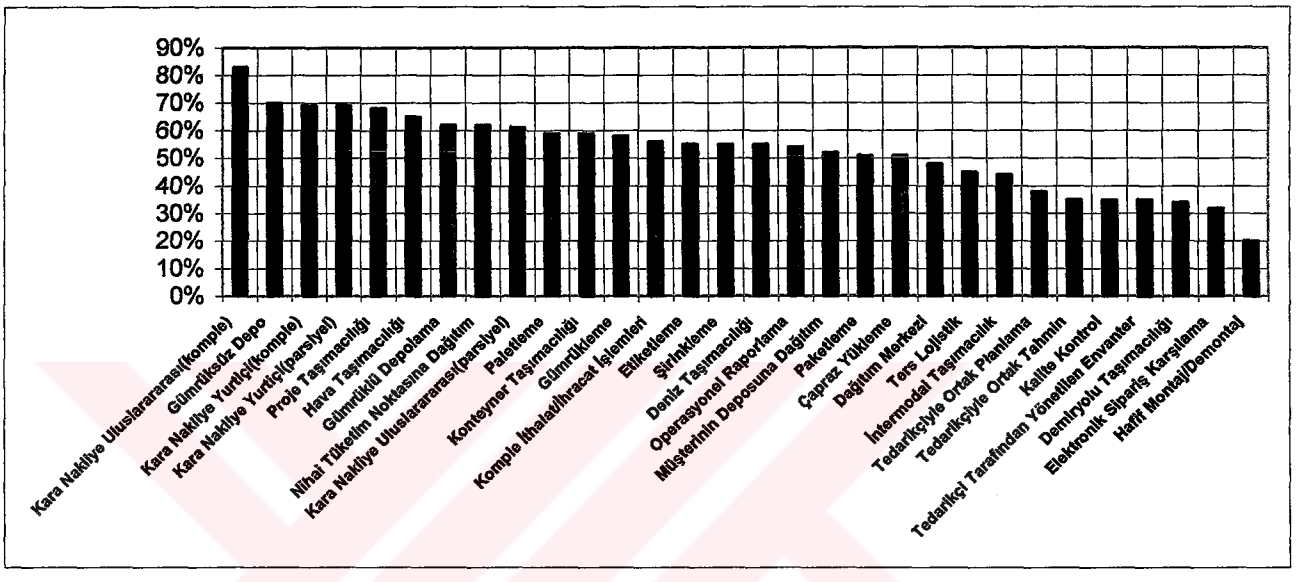
olan fiziksel yatırımların atıl kapasitesini etkin ve verimli kılmamaktadır. Atıl kapasiteden doğan maliyetler son ürünün fiyatındaki girdileri arttırıcı nitelikte bir etki yaratmaktadır.

Aynı şekilde Türkiye ile yurtdışı arasında gerçekleşen taşıma işlemlerinde de benzer problemler yaşanmaktadır.Örnek olarak İstanbul'dan Almanya'nın herhangi bir şehrine kara yoluyla yapılan tekstil ihracatı tek yönlü olup kamyonun dönüşte boş dönerek bir kayıp oluşturmasına neden olmakta ve bu durum aracın temel girdisi olan yakıt giderlerinde artış ile verdiği hizmetin fiyatında artışa neden olmaktadır. Aynı durum havayolları,deniz ve demiryollarında da yaşanmaktadır. Farklı bir durum ise Türkiye içindeki ambar ve depoların durumudur. Türkiye'de çok farklı büyüklüklere sahip çok çeşitli coğrafi pozisyonlarda ambar ve depolar bulunmasına karşın genel yapıları ve kapasiteleri hakkında bilgi eksikliği bulunmaktadır. Üçüncü taraf lojistik hizmet sunan şirketler veya holdingler tarafından aynı bölgede kendi ihtiyaçlarına göre yeni bir fiziksel yatırıma gidilmektedir. Böylece depolar hiçbir şekilde tamamına yakın bir verimlilikte kullanılmayıp daha sonraki dönemlerde teknoloji ve altyapı yatırımlarında zorluklar yaşanmaktadır.

Burada hizmet üreten şirketlerin sayısının fazlalığı olduğu gibi küçük ve orta ölçekli taşıma şirketlerinin hizmet girdilerinin yüksekliğinden ve kâr oranlarının düşüklüğünden hizmetlerinde yatırıma gidememelerinden kaynaklanmaktadır. Holdinglere bağlı lojistik şirketleri ise dışarıdan araç kiraladığı veya bünyesindeki araçları kullandığı zamanlarda tam yüklü olarak kullanamamaktadır. Oluşan kullanılmayan kapasite ek maliyet olarak şirketlere geri dönmektedir. Benzer durum deniz taşımalarında ve havayolu taşımalarında da daha belirgin şekilde yaşanmaktadır.Lojistik hizmet veren şirketlerdeki bu verimli kullanım eksikliği lojistik süreç içinde hayati önem taşıyan taşıma sigortası konusunda yatırım yapmalarını engellemektedir. Bu durumda mala gelebilecek büyük zararlar hizmet sağlayıcı şirketler tarafından karşılanamamaktadır. Böylece oluşan ekonomik zararlar tüm taraflara çok pahalıya mal olmaktadır.

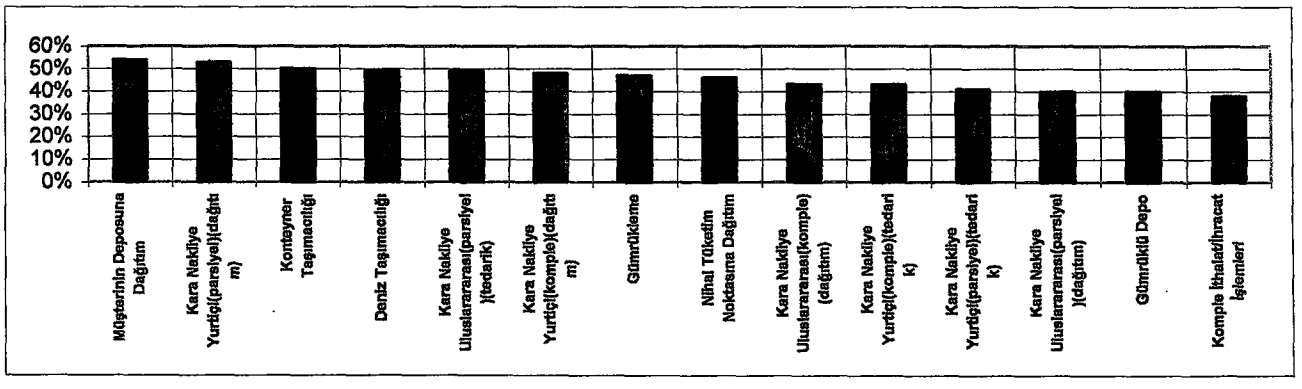
Daha verimli lojistik hizmetler sunulabilmesi için hizmetlerin izlenebilirliğinin arttırabilmesi gereklidir. Bu amaçla dünyada internet üzerinde çeşitli sistemler oluşturulmuştur. Bu sistemler lojistik hizmetlere göre elektronik pazarlar oluşturulmasına yönelik veya şirketlerle hizmet sunan tedarikçileri arasında internet üzerinden düzenli bilgi akışına yönelik hizmetler sunmaktadırlar.

İBS Araştırma Şirketi'nin 2002'de Türkiye'deki sektörle ilgili yaptığı araştırmaya göre, sektörde verilmekte olan başlıca hizmetler uluslararası ve yurtiçi kara nakliye,gümrüksüz depolama, proje taşımacılığı, hava taşımacılığı, gümrüklü depolama ve nihai tüketim noktasına dağıtım olarak belirtiliyor. (Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003, 47-49)

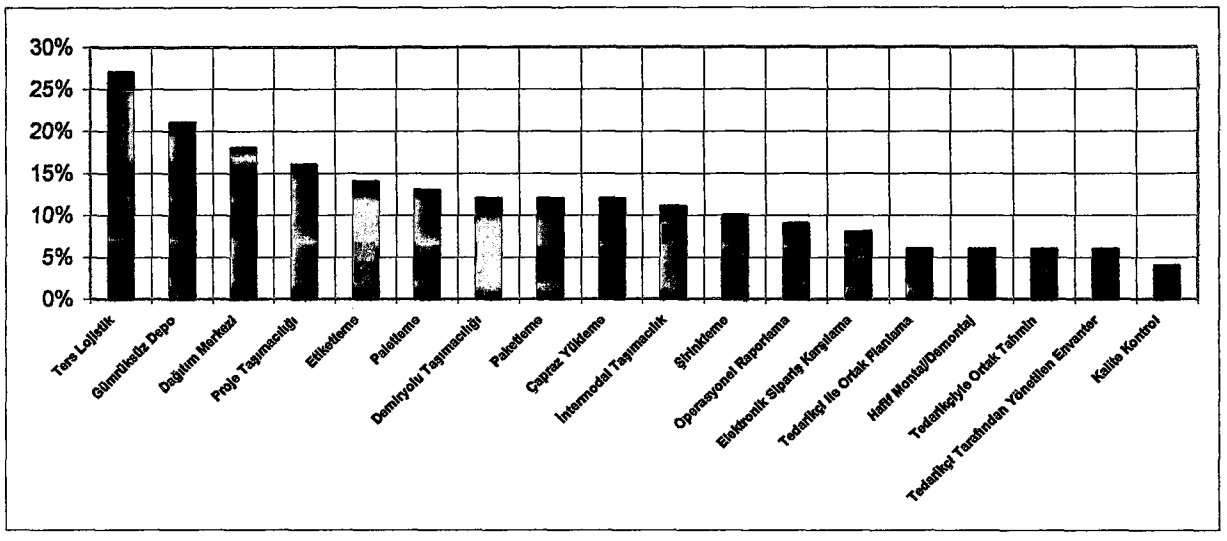


Şekil 13:Lojistik şirketleri tarafından sunulan başlıca hizmetler (Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003,47)

Hizmet alan firmalara hangi alanlarda hizmet aldıkları sorulduğunda ise en yoğun olarak müşterinin deposuna dağıtım, yurtiçi parsiyel dağıtım ve konteyner taşımacılığı yer almaktadır.(Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003,47-49)



Şekil 14:Hizmet alan şirketler tarafından talep edilen hizmetler(1) (Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003,48)



Şekil 15:Hizmet alan şirketler tarafından talep edilen hizmetler(2)
(Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003,48)

JP Morgan Transport Outsourcing Survey 2001'e göre dünya lojistik pazarının geleceğine bakıldığından öne çıkacak coğrafyalar sırasıyla Asya-Pasifik, Latin Amerika, Doğu Avrupa ve Afrika-Ortadoğu bölgeleri olarak gösterilmektedir. Türkiye, piyasalarındaki yatay ve dikey yapılanma ile lojistik hizmetler pazarındaki potansiyel coğrafi gelişmeye bağlı olarak ulaştırma koridorları kapsamında lojistik hizmetlerini stratejik olarak yapılandırması gerekmektedir. Fakat lojistik hizmetlerin sağlanmasına yönelik bu çalışmalarda hizmetlerin arzının belirlenen bu koridorlara göre odaklanmış bir çalışması bulunmadığından bu çalışmada da koridorlara göre değil Türkiye'nin tamamının sunduğu lojistik hizmetler boyutunda incelenebilmektedir.

2.2.1.Karayolu Ulaştırma

Türkiye'de karayollarında çalışan toplam tır filosu için yapılan araştırmaya karşın kesin rakamlara ulaşılamamıştır. Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre Türkiye'deki araç parkında ticari amaçlı olarak 973.457 kamyonet ve 405.034 kamyon bulunmaktadır. Toplam 7.631.984 adetlik araç içerisinde ticari taşıma araçları olarak yaklaşık % 19 pay almaktadır.(www.die.gov.tr)

Özellikle Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nde bu konuda kesin rakamlar bildirilmemesine karşın Ro-Ro Taşıyanları Derneği (RODER) Türkiye'de 2001

yılında sektörde faaliyet gösteren yaklaşık 24.000 adet çekici ve kamyon römorkun olduğunu, ayrıca yaklaşık 26.000 adet de romörk ve yarı romörk'ün olduğunu belirtmektedir. Kasım 2003 verilerine göre uluslararası karayolu taşıma hizmeti verme konusunda C-2 belgesi almış toplam yarı romörk ve romörk sayısı 35.000'i geçmiştir. (www.und.org, www.roder.org)

2.2.2.Denizyolu Ulaştırma

Deniz Ticaret Odası 2003 yılı verilerine göre 1982 Yılında 4.0 Milyon DWT olan Türk filosu, 2002 yılı sonunda 8,6 Milyon DWT'a ulaşmıştır. Filonun gelişiminin durduğu ve gerilediği 1985-1988 ila 1998-2002 dönemleri ülkenin yaşadığı ekonomik krizler ve dünya ile birlikte yaşanan navlun krizlerinin sonuçlarıdır. (DTO,2003; 58)

Türk deniz ticaret filosunda kuru dökme yük gemilerinin ulusal yada uluslararası sicile kayıtlı gemi sayısı fazladır. Fakat yakınyol düzenli hat deniz taşımacılığında sıkça kullanılan konteyner ve Ro-Ro gemileri ile feribot sayısı oldukça azdır. (DTO,2003; 62)

2002 yılında deniz ticaret filosunu oluşturan 1185 geminin DWT bazındaki çoğunluğunu, sırasıyla % 57,1 ile Dökmeyük gemileri, % 15,6 ile Petrol Tankerleri ve % 14,5 ile Kuruyük gemileri oluşturmaktadır.Ulusal sicile kayıtlı gemilerin DWT olarak çoğunluğunu % 48,2 ile Dökmeyük gemiler, % 16,5'ini Kuruyük gemileri, % 7,9'unu Petrol Tankerleri ve % 7,5'ini ise Ro-Ro gemileri oluşturmaktadır. (DTO,2003; 63)

Uluslararası sicile kayıtlı gemilerin DWT olarak çoğunluğunu ise % 52,6 ile Dökmeyük gemiler, % 18,1'i Petrol Tankerleri, % 12,3'ü Kuruyük Gemileri ve % 5,6'sını ise Ro-Ro gemileri oluşturmaktadır. 2002 Sonu itibariyle Filo 5,7 Milyon Grt'dur. 5.736.056 Grt'luk Türk Deniz Ticaret Filosunun % 37,5'i Ulusal Sicile, % 62,5'i ise Uluslararası Sicile kayıtlıdır. (DTO,2003; 65)

Gemi adedi olarak, 1993 yılından 2002'ye kadar % 17,1'lik bir artış gözlenmiştir. 2002 Yılında ise 2001 yılına nazaran toplam % - 6,0 oranında düşme meydana gelmiştir. (Kaynak: DTO, 2003;65)

Deniz Ticaret Odası verilerine göre çeşitli dönemlerde görülen yıllık düşüşler yalnızca dökme yük gemilerini kapsamamaktadır. Ayrıca yakın yol düzenli hat deniz taşımacılığı dahilinde kullanılan konteyner gemilerinde de düşüş yaşanmıştır. Bunun yanında Ro-Ro ve feribot sayıları yıllara göre artış göstermektedir.

01.01.2003 İtibariyle 300 grt ve üzeri Dünya Filosu 816,4 Milyon DWT'dur. Dünya filosunun % 22.7'sini bünyesinde bulunduran Panama 1.nci sırada, % 9,2 ile Liberya 2.sırada ve % 5.9 ile Bahama 3.sırada yer almaktadır.Türkiye ise 2003 yılın da 2002 yılına kıyasla , % 5,1'lik bir düşüşle 19.ncu sıradan 20.nci sıraya düşmüştür. (Kaynak: DTO, 2003;67)

Türkiye'de Ro-Ro taşımaları 1977 yılında Deniz Nakliyatı T.A.Ş tarafından alınan 2 geminin İtalya hattına konması ile başlamış, 1982 yılında gemi adedi 4'e çıkarılarak İtalya hattının yanı sıra Bulgaristan'daki geçiş sıkıntısı nedeniyle ayrıca Köstence hattı açılmıştır. 1993 yılında özel sektörde Ro-Ro işletmeciliğine başlamıştır. 31.12.1998 tarihi itibariyle Türk Deniz Ticaret filosunda 29 adet Ro-Ro gemisinin olduğu gözlenmektedir. Filo içinde yer alan gemilerin bir kısmı, genel gargo, paletli yük ve konteyner taşımaları için de elverişli gemilerdir. (www.dpt.gov.tr)

Marmara, Ege ve Karadeniz limanlarından Ro-Ro hatları itibariyle yapılan (kamyon, tır, v.s.) seferleri 2002 yılında 2001 yılına kıyasla aşağıdaki oranlarda artış ve azalış göstermiştir (DTO, 2003; 78):

- Haydarpaşa-Trieste hattında % 7,3 artış.
- Ambarlı-Trieste hattında % 14,2 azalış.
- Çeşme-Trieste hattında % 28,3 artış.
- Samsun-Novorossisky hattında % 12,3 azalış.
- Zonguldak-Kırım hattında % 82,5 artış.
- Trabzon-Soçhi hattında % 13,2 azalış.

Ülke ihtiyaçlarına ve dünya piyasasında gelişen talebe uygun olarak iyi bir planlama ve organizasyonla Ro-Ro taşımacılığı gelişmiştir. Türkiye'de mevcut Ro-Ro filosu ile Akdeniz ve Karadeniz'de lider ülkelerin konumuna gelmiştir. Bununla

birlikte Türkiye Ro-Ro gemileri dünya ortalamalarının oldukça gerisindedir. Ayrıca limanlarda Ro-Ro rıhtımı olmadığından konvansiyonel rıhtıma yanaşılmaktadır

RO-RO taşımacılığıyla AB ülkelerine ulaşımda İtalya büyük önem kazanmıştır. 1991 yılında İtalya'nın Adriyatik limanlarına gelen yıllık TIR sayısı 7.000 iken, bu rakamın 1998 yılında 100.000'i aştığı sanılmaktadır. (UND RO-RO, 2003)

Türkiye'de 1998 yılı itibariyle, Karadeniz ile BDT ülkeleri arasında ağırlıklı olarak (20 bini aşkın) Türk plakalı taşıtlara hizmet veren 6 tane düzenli Ro-Ro hattı mevcuttur. Bu düzenli hatlarda sadece özel sektöre ait gemiler çalışmaktadır. (UND RO-RO, 2003)

UND Ro-Ro, Ege Ro-Ro ve DB Deniz Nakliyat Türkiye'nin En Önemli Ro-Ro operatörleri olarak faaliyet vermiştir. Özelleştirme kapsamında Türk Armatörler Birliği'ne satılan DB Nakliyat'ın 4 tane Ro-Ro gemisi bulunmaktaydı. UND'nin ise toplam yedi gemisi bulunmakta ve kapasiteleri 125 ile 145 araç arasında değişmektedir. UND gibi kara taşımacıları tarafından kurulan Ege Ro-Ro'da 1998 yılından bu yana hizmetlerini geliştirmeye devam etmektedir (UND RO-RO, 2003).

2.2.3.Demiryolu Ulaştırma

Türkiye'de 1993 yılından 2003 yılına kadar her yıl yaklaşık 14.500.000 ton yük taşınmıştır. Bu dönem içinde ağırlıklı olarak bu taşımaların tamamına yakını iç taşımalar şeklinde gerçekleşmiştir. TCDD yolları Türkiye içindeki ve yurtdışına gerçekleştirilen demiryolu taşımaların tek yüklenicisidir. TCDD'nın 2002 yılı itibariyle yük vagonları kapasitesi 629.328 olup 2003 yılında yapılan yeni düzenlemeler ile özel şirketlerin de vagon alıp işletimleri konusunda kolaylıklar sağlanmıştır. Fakat günümüze kadar Türkiye'ye de işletimde olan lokomotif sayısı olduğu hakkında kesin bir bilgiye ulaşılamamıştır. (www.tcdd.gov.tr) Ulaştırma Bakanlığına göre,üçüncü şahısların kendi vagonları ile taşıma yapması mümkün olup, halen 392 adet üçüncü şahıs vagonu çalışmaktadır. (www.ubak.gov.tr)

TCDD tarafından demiryollarında yapılan yeniliklerden biri, yük taşımacılığında blok tren işletmeciliğine geçilmesidir. Bu sistemde, yükler kalkış

istasyonundan varış istasyonuna ulaştırılmakta, arada bekleme yapmamaktadırlar. Bu sayede ortalama 12 günde taşınan yükler 3 günde taşınmaktadır. Bu uygulama ile önemli ölçüde hizmet ve enerji tasarrufu sağlandığı gibi, geçen yılın aynı dönemine göre taşınan yüklerde de % 34 oranında artış kaydedilmiştir. (Ulaştırma Bakanlığı,2004, 4-5)

2.2.4.Havayolu Ulaştırma

Türkiye'nin 2001 yılında ç ve dış hat toplam kargo trafiği 763.156 ton olarak gerçekleşmiştir. Bu taşımaların büyük bir bölümü özellikle iç hatlarda devlet tarafından sübvanse edilen Türk Hava Yolları tarafından gerçekleştirilmiştir. (Ulaştırma Bakanlığı,2004,18) 2003 yılının sonu 2004 yılının başından itibaren iç hatlarda yolcu taşımanın özelleşmesi ile beraber hava kargo konusunda da özel şirketlerin çalışmasına kolaylık getirilmiştir.Günümüzde MNG Hava Kargo ile Türk Hava Yolları iç hat kargo taşımalarda hizmet vermektedirler. Dış hatlarda ise Lufthansa, Fedex, Ups ve Türk Hava Yolları hizmet sunmaktadırlar.(Toksat, 2004)

Türkiye'de Sivil Havacılık sektöründe bugün itibariyle yurt içi ve yurt dışı tarifeli ve tarifesiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı yapmak üzere toplam 15 işletme yetkilendirilmiştir. Bu işletmeler bünyesinde toplam olarak 167 adet büyük gövdeli hava aracı, 30.228 koltuk ve 387.500 Kg kargo kapasitesi ile Sivil Havacılık Sektöründe hizmet vermektedir. (www.dhmi.gov.tr)

2.2.5.Karayolu ve Demiryolu Terminalleri

Kombine yük taşımacılığının artırılması amacıyla kara konteyner terminalleri açılması ve organize sanayi bölgelerine iltisak hattı yapılması konusunda çalışmalar Ulaştırma Bakanlığı kapsamında TCDD tarafından yapılmaktadır. Bu çerçevede, Gaziantep ve Ankara Behiçbey'de Kara Konteyner terminalleri tamamlanmış olup Kayseri, Konya, Denizli ve Balıkesir'de ise istimlak ve benzeri çalışmalar devam etmektedir. Ayrıca, Adana Çimento'da iltisak hattı TCDD tarafından bitirilmiştir. Manisa, Eskişehir, Denizli, Kayseri Organize Sanayi Bölgeleri ile Gaziantep Serbest Bölge'de çalışmalar sürdürülmektedir. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 19)

Türkiye'de özel sektör tarafından karayolları güzergahları üzerinde bulunan İzmir, İstanbul, Samsun, Sivas, Ankara, Afyon gibi şehirlerde kendilerine özel depolama alanları ve terminaller oluşturmalarına karşın bu yapıların sayısı ve işlevleri hakkında bir bilgiye ulaşılamamıştır. Türkiye'de özel şirketlerin lojistik hizmetler kapsamında daha eski bir yapılanma olan ambarlar da bu şehirlerin çevrelerinde gelişme göstermiştir, fakat aralarında kooperatifler bazında olan çalışmalar dışında organize olamamışlardır.

2.2.6.Hava ve Deniz Limanları

Türk limanları arasında konteyner elleçlemesi TCDD limanları ile İzmit Körfezi ve Ambarlı'daki özel liman ve iskelelerden yapılmaktadır. Marmara Bölgesi'ndeki belli başlı özel limanlarda 2002 yılında yapılan konteyner ve araç taşımaları bilgileri Tablo 8'de gösterilmektedir.

Tablo 8: Marmara Bölgesindeki Özel Limanlarda Konteyner ve Diğer Yüklerin Elleçlemesi -2002

LİMAN ADI	Konteyner (TEU)	Araç-Ro-Ro Adet
SOYAK PORT	15.000	340
GEMPORT	133.000	128.000 (A)
BORUSAN	67.452	427
KUMPORT	275.800	2.610(A)
TOTAL	0	0
AKCANSA	0	391
ANADOLU ÇİMENTO	0	0
MARDAŞ	51.089	0
MARPORT	217.956	0
SEDEF	30.000	0

(Denizcilik Müsteşarlığı, 2003)

TCDD'ye bağlı limanlardaki 1998-2002 yıllarına ait konteyner yükleme ve boşaltması açısından 7 limanın bir önceki yılla kıyaslaması yapıldığında:

- Haydarpaşa limanında konteyner elleçlemesi adet bazında % 2 yükselmiş, TEU bazında ise değişmemiştir,
- Mersin limanında konteyner elleçlemesi adet ve TEU bazında % 25 yükselmiştir,
- İzmir limanında konteyner elleçlemesi adet bazında % 15, TEU bazında % 17 yükselmiştir,

- İskenderun limanı konteyner elleçlemesi adet bazında % 5 gerilerken, TEU bazında % 7 yükselmiştir.
- Samsun limanı konteyner elleçlemesi adet bazında % 72, TEU bazında % 73 gerilemiştir,
- Derince limanı konteyner elleçlemesi adet bazında % 4 artarken, TEU bazında % 6 gerilemiştir.
- Bandırma limanında konteyner elleçlemesi adet ve TEU bazında % 100'lük bir düşüş meydana gelmiştir.

Toplamda ise adet ve TEU bazında % 15'lik bir artış gerçekleşmiştir.

2002 Yılında TCDD'ye bağlı limanlardaki TEU bazında elleçlemenin % 50'si İzmir limanında, % 31'i Mersin limanında ve % 19'u Haydarpaşa limanında yapılmıştır.

Marmara,Ege ve Karadeniz limanlarından Ro-Ro hatları itibariyle yapılan (kamyon, tır, v.s.) seferleri 2003 yılında 2002 yılına kıyasla aşağıdaki oranlarda artış ve azalış göstermiştir.

- Haydarpaşa Limanı'nda % 7,3 artış.
- Ambarlı Limanı'nda % 14,2 azalış.
- Çeşme Limanı'nda % 28,3 artış.
- Samsun Limanı'nda % 12,3 azalış.
- Zonguldak Limanı'nda % 82,5 artış.
- Trabzon Limanı'nda % 13,2 azalış.

(Denizcilik Müsteşarlığı, 2003)

Derince Limanı'nda ise 19 Ağustos 1999 depreminden itibaren hiç Ro-Ro hareketi günümüze kadar görülmemiştir.(www.tcdd.gov.tr)

Ülkemiz genelinde mevcut durum itibariyle, özel statülü, Türk Hava Kurumu kullanımında bulunan, protokollerle sivil hava işletmelerinin yararlandığı Askeri Meydanlar, Sivil-Asker müşterek kullanılan meydanlar ve DHMİ Genel Müdürlüğünce işletilen meydanlar olmak üzere toplam 68 adet hava alanı mevcuttur.

Bunlardan 34 adedi Devlet Hava Meydanları işletmesi Genel Müdürlüğü tarafından işletilmektedir. Bu hava alanlarında 2004 yılı Mayıs sonu itibariyle:

- İç hatlarda 67.126 adet,

- Dış hatlarda 76.346 adet,
- Toplam 143.472 adet uçağa hizmet verilmiştir. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004,18)

2002 ve 2003 yıları Aralık ayı sonu itibariyle İstanbul-Atatürk, Ankara-Esenboğa, İzmir-A. Menderes, Antalya, Muğla-Dalaman, Adana, Trabzon, Muğla-Milas-Bodrum Havaalanları ton olarak en çok yükleme ve boşaltma işlemi gerçekleştirilmiş hava limanlardır. (www.dhmi.gov.tr) Özellikle İstanbul Atatürk Havalimanı ve Antalya Havalimanı hacim olarak en üst sırada yer almaktadırlar. Buralarda gerçekleşen yükleme ve boşaltma işlemleri Devlet Hava Meydanları İşletmeleri kontrolünde gerçekleşmektedir.

2.2.7.Hizmetlerin Arzında Teknoloji ve Ekipman

Lojistik hizmetlerin yapılan üretim faaliyetinin bir bütünü şeklinde devam edebilesi için gelişen teknolojiye yatırım yapması gerekmektedir. Burada teknoloji kapsamında özellikle iletişim öne çıkmaktadır. Türkiye'de iletişim altyapısı ve hizmetleri 2004 yılı başına kadar devlet tekelinde olduğundan iletişim maliyetleri konusunda önemli bir düşüş ancak bu tarihten sonra telefon görüşmelerinde yaşanmaya başlanmıştır. Diğer taraftan telefon iletişiminde özelleştirme süreci gelen bu fiyat indirimi, internet hizmetlerinde özel sektöre daha önce servis sağlayıcısı olarak kurulan internet altyapısında yer verilerek daha önceden yaşanmaya başlanmıştır. Türkiye'de genel olarak çevre ülkelere kıyasla daha gelişmiş ve dünya iletişim ağlarıyla bağlantılı bir sisteme sahiptir. Bu avantaj özellikle lojistik şirketlerin gelişmesi için bir avantaj olmuştur. İletişim sistemlerindeki bu imkanlar Türkiye'de lojistik şirketlerin yazılımlar yoluyla üreticilere gerçek zamanlı hizmet verecekleri döneme geçmelerini sağlamaktadır. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004,28)

Türkiye'de lojistik ve taşımacılık sektöründe uluslararası ve yurtiçi hizmet üreten kuruluşlar giderek büyüyen pazarın, gelişen uluslararası ve yurtiçi entegrasyonun, hızla şekil değiştiren ve artan müşteri isteklerinin, rekabet ve maliyet baskısı nedenleri ile uygun bilgi teknolojisi çözümlerini stratejik iş ortaklığı veya işbirliği yöntemiyle etkin bir şekilde kullanma zorunluluğu ile günümüzde karşı karşıyadır. Özellikle lojistik şirketlerin uluslararası araç takibi ve filo yönetimi konusundaki yazılımlara Türkiye'de büyük talebi görülmektedir. Dünyada lojistik ve

taşımacılık sektöründe ürün ve hizmet sunan çeşitli şirketler vardır. Bunlar içinden ulaştırma alanında i2 Technologies, depo yönetim sistemlerinde EXE, gelişmiş planlama ve optimizasyon konularında Manugistics ve tedarik zinciri yönetimi konusunda SAP en önemlileridir. Bu şirketler lojistik sektöründe belirli iş hacmine ulaşmış şirketlerdir, fakat bu şirketler dışında da lojistik sektörüne yönelik paket programlar hazırlanmaktadır.

Teknolojinin bir boyutunu oluşturan lojistik sektördeki taraflar arasında gerçek zamanlı bilgi paylaşımı ve bilişim teknolojileri yanında ekipman teknolojisi diğer bir boyutu oluşturmaktadır. Türkiye'de liman vinçleri özel limanlarda genellikle Gottwald marka olarak tercih edilmektedir. Bu vinçlerin çeşitli modellerinden Türkiye'de 24 adet Armaport, Kumport, Soyak ve Mardaş limanlarında kullanılmaktadır. Bu vinçlerin ilk örneği 1992 yılında Türkiye'de Gemport Limanı'na teslim edilmiştir. Haydarpaşa, İzmir ve Mersin limanlarında bulunan konteyner vinçleri ise 1996 yılı ve daha öncesinde limanlara teslim edilmiş ve TCDD tarafından işletilmektedir. Özel sektörün işlettiği limanlardaki vinçler şu anda aktif olarak kullanılmasına karşın, devlet limanlarındaki vinçler tam randımanlı kullanılamamaktadır. Limanlarda kullanılan vinçlerden sonra diğer kullanılan ikinci önemli ekipman forkliftlerdir. Türkiye'de yıl içinde 1. el forklift satışı 1000 civarında iken 2. el olarak 2000 adete yakın satılmaktadır. 2. elin tercih ediliş nedenlerinden başında ekonomik olması gelmektedir. Türkiye'de bu ekipmana yapılan yatırımın kendini amorti etme süresi yaklaşık 2 yıldır. Bu süre içinde ekipmanın kendini amorti etmesi çok zor olmakta ve yatırımcının beceri ve başarısı ile beraber, kendi kontrolünde olmayan krizler gibi dış etkenler de etkili olmaktadır. Bu yüzden 2. el forkliftler yatırım riskini % 05 azaltarak piyasada daha çok talep görmektedirler. Bununla beraber Türkiye'de 1. el forkliftlerde ithal ürünler olduğu gibi lisans kapsamında Türkiye'de de üretim yapılmaktadır. (Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003, 53)

Türkiye'de lisanslı forklift üreticileri olduğu gibi kaldırma sistemleri üreten şirketlerde bulunmaktadır. Bu şirketler 2001 yılı kriz dönemini atlattıktan sonra ağırlıklı olarak 2002 yılı başından itibaren ihracata yönelmişlerdir.

2.2.8. Uluslararası Hizmet Arzına Yönelik Mevcut Durum Analizi

Deniz Ticaret Odası (DTO), Türkiye'de Mersin Bölgesi Deniz Ticaret Odası dışında tüm kıyılarda denizcilik sektörü ile ilgili kuruluşları çatısı altında toplamaktadır. Deniz Ticaret Odası Başkanı Metin Kalkavan'ın Sabancı Üniversitesi Yönetici Geliştirme Programı'nda 2003 yılında yaptığı açıklamada:"Büyük oranlarda yük taşımacılığı kıyılarımız arasında bile karayollarıyla yapıldığı" ve "bu çarpıklığa neden itiraz edilmediğini" ise "özellikle demiryollarının çok sistemli taşımada ihmal edildiği"nden ve "kara nakliyesinin deniz taşımanın bir bütünü olduğu savunmasının" olmadığından kaynaklandığını belirtmiştir. Bu kapsamda DTO, demiryollarında yatırımların çok sistemli taşımaya uygun hale getirilmesini öncelikli olarak istemektedir.

DTO, özellikle Türkiye'de tersanelerin en az KDV oranları kadar teşvik sağlanarak ülkenin ticaret filosunun geliştirilip yeni tersane alanları gösterilerek dünyada daha iyi rekabet şartlarına kavuşmasını istemektedir.

DTO İskenderun Şubesi, TCDD limanının, terminaller halinde süratle özel sektör işletmesine verilebileceği gibi, otonom bir işletmecilik kavramında özel sektör ve belediye işbirliğinde de özelleştirme yapılabileceğini düşünmektedir.

DTO İskenderun Şubesi, karşılaşılan güçlükler içerisinde çağdaş yapısını yitirmiş gümrük yasalarının limanlardaki hareketleri zorlaştırdığı, Irak'a yönelik mal hareketini kolaylaştırıcı önlemler alınmasını istemektedir.Irak'a iş bağlantısı kurmak için gümrük mevzuatı basitleştirilmeli ve Irak'ta bürolar açılarak, heyetler arasında işbirliğinin arttırılması planlanmaktadır.

DTO İskenderun Şubesi'ne göre, Erdemir-İsdemir yönetimince kurulması planlanan gemi inşa ve onarım sanayi bölgesi Türkiye sanayine olumlu etki sağlayacaktır. Erdemir'in İsdemir'i yassı mamul üretimi konusunda tevsii etmesi, ihracat potansiyeli yaratacaktır. Yine yassı mamul üretimiyle beyaz eşyada olduğu kadar otomotiv sanayi içinde bölge cazip hale gelecektir. Çevredeki sanayi işletmelerinin ihtiyaçları olan kuru ve sıvı yük hareketinin yoğun şekilde yaşandığı İskenderun körfez bölgesinde gelen gemilerin onarım ihtiyaçları, burada kurulacak yüksek kapasiteli onarım tersanesiyle çok kolayca yapılabileceği gibi, GAP'ın

giderek devreye girmesiyle de meydana gelecek gemi hareketi, öncelikle gemi sahipleri adına cazip bir imkan yaratacak ve gemi onarım sanayi için adeta bir merkez doğacaktır.

Türkiye'de 933 tane C-2 Yetki Belgeli firmanın 468 tanesi Ro-Ro ve Kombine Taşımacılık Derneği (RODER)'e üyedir. 13 üye başvurusu ise yönetim kurulu kararını beklemektedir. Türkiye'de 23-24.000 dolayında çekici olduğu tahmin edilmektedir.Bunla içinden RODER üyeleri 14.000 çekici ve 16.300 römorka sahiptir. Bu rakam Türkiye'deki araç filosunun yaklaşık 3/2'sidir. Derneğin üyeleri arasına Ro-Ro gemilerini işleten kurumları da eklediğimizde gücü daha belirginleşmektedir.

RODER, Türkiye'de kombine taşımacılığı geliştirmek ve bu alandaki yatırımları desteklemek amacıyla toplu römork alımı projesi gerçekleştirmiştir. Bunun sonucunda RODER üyeleri 500 adet römork teslim almışlardır. Çekici alımıyla ilgili 1354 adet talep gelmiştir. Bu yatırımlar 2001 kriz dönemi sonrası gerçekleşmiştir ve gelişmelere ışık tutmaktadır.

RODER, bir yandan kombine taşımacılık faaliyetlerini geliştirilmesine katkıda bulunurken, öte yandan Türk taşımacılarının taşıma yapmış olduğu tüm ülkelerde yaşanan sorunların üzerinde de hassasiyetle gitmekte ve Ulaştırma Bakanlığı ile paylaşmaktadır. RODER'in Ankara, İstanbul, Mersin, İzmir, Moskova ve Viyana'da ofisleri bulunmaktadır.

Uluslar arası Nakliyeciler Derneği (UND), yedi nakliyecinin girişimleriyle 1974 yılında kurulmuştur. 2001 yılında dernek yeniden yapılanmaya giderek mükemmellik modeline dayalı katılım esaslı yönetim modelini uygulamaya koymuştur. UND'nin var oluş sebebi ile ilgili ana ilkelerin oluşturulmasından sorumlu yönetim kurulu, ana ilkeleri uygulamaya dönüştürecek olan ve UND'nin motoru olarak tanımlanabilecek icra kurulu, ana ilkelerin, UND'nin tüm hedef ve ilkelerinin tüm ülkeye ve hatta dünyaya sağlayacak olan temsilcilikler,çözümleri yönetime katılarak çözen gönüllüler olan çalışma grupları, organizasyon çatısını oluşturmaktadır. Bu çatı altında Nisan 2002 itibarıyla 91 çalışanı ve 270 gönüllü çalışma grubu üyesi hizmet üretmektedir. İcra kurulu, yürütmeden sorumlu iken, UND üyelerinin de icraya katılım süreci başlatılmıştır. Sektörün her bir sorununu çözmeye ya da hedeflere ulaşmaya yönelik çalışma grupları oluşturulmuş ve gönüllü üyelerin bu çalışma

gruplarında aktif olarak "icra"nın içinde yer alması sağlanmıştır. UND, bu amaçla İstanbul, Ankara, Mersin, İzmir, Habur, Antakya, Konya, Kayseri, Kapıkule, Samsun, Gaziantep, Bolu, Mardin, Gürbulak, Trabzon ve Moskova'da temsilcilikler kurmuştur. Organizasyonun sektörün dinamikleri yönünde şekillenmesi amacı ile proje yönetim sistemini benimsemiştir. Stratejileri hayata geçirecek tüm projeler, profesyonel bir kadroya sahip organizasyon ile yönetilir duruma gelmiştir.

UND'nin temsil ettiği uluslararası kara taşıma sektörü toplam ihracatın değer bazında %32'sini taşımaktadır. Bu faaliyetleri ile her yıl 1,5 milyar $ katma değer sağlamaktadır. Uluslar arası Karayolu Nakliye sektörü 2,5 milyar$ yatırımı olan ve 250.000 kişiye istihdam sağlayan bir sektördür. UND'nin üye sayısı 900'ü aşmış durumda ve bu rakam sektörün % 95'ini temsil etmektedir. Son yıllarda UND çeşitli girişimleriyle 3. ülkeler arasındaki taşımalarda Türk taşımacıların payını arttırmaktadır. UND ulusal misyonu olarak Türkiye'deki kara nakliyecilerinin yerel ve ulusal piyasalarda gelişmesini desteklemek ve uluslararası misyon kapsamında karayolu taşımacılığı sektöründe sürdürülebilir hizmet verilmesini sağlamak için başta IRU olmak üzere ilgili uluslar arası kurum ve kuruluşlarla işbirliği yapmayı belirlemiştir. UND-Kamu işbirliği çalışmalarında 2001 yılında 1. Ulusal İşbirliği Zirvesi'ni ve 2003 yılında bu zirvenin ikincisini düzenlemiştir. UND, TOBB ve Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması genel Müdürlüğü ile "ulusal ekonomiye daha fazla katkı sağlayan rekabet gücü yüksek bir kara ulaştırma sektörü yaratmak" amaçlı arama konferansı organize etmiştir.

Müsteşarlığı ile birebir ilişkisi mevcut olup bazı konularda kamu adına yetki kullanabilmektedir. UND uluslararası taşıma konusunda hazırladığı raporlar ile devletin resmi görüşlerine katkıda bulunmaktadır.

UND, 31 Ocak 2001'de ISO 9000:2000 kalite belgesini almıştır. 2002 yılında ise Kalder Ulusal Kalite Ödülünü almıştır.

UND, üyelerini iletişim maliyetlerini düşürmek ve sektörde rekabet gücünü arttırmak amacıyla GPS üzerinden araç takip teknolojisini kullanarak araç takip projesini üyelerin hizmetine sunmuştur.Bu proje ile araçların bilgisayar ekranından takip edilmesini ve filoların daha iyi yönetilmesine olanak sağlamaktır. 36 aylık bir

üyelik anlaşması karşılığında araç takip cihazlarını üyelerine ücretsiz vermekte ve üyeleri UND'nin internet sitesinin araç takip ekranından filolarını izleyebilmektedirler.

Kısa adı UTİKAD olan Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, faaliyet alanı Türk Ticaret Kanunu'nun 808-815 maddelerince "taşıma işleri komisyoncuları ve acenteleri" olarak tanımlanan 30 firmanın katılımı ile 1986 yılında Uluslar arası Nakliye Müteahhid ve Acentaları Derneği (UNMAD) adı altında kurulmuştur. UNMAD, 1995 yılında Uluslar arası Hava Kargo Acentaları Derneği(UKAD) ile birleşerek 162 üyenin oybirliği ile UTİKAD adını almıştır.1999 yılında üye firmaların oy birliği ile "Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği" olarak değiştirildi. UTİKAD, Türkiye'de ve uluslar arası alanda kara, hava, deniz, demiryolu, kombine taşımacılık ve lojistik hizmet üreterek taşıma organizasyonu üstlenen 222 firmayı aynı çatı altında toplayan bir sivil toplum kuruluşudur.

Genel olarak "Freight Forwarder" ismini taşıyan bu kuruluşlara profesyonel faaliyetlerinde danışmanlık hizmeti sunan UTİKAD, bir meslek kuruluşu olarak yaşanan sorunların yapıcı çözüme ulaştırılması için çaba gösterirken, üyelerinin uluslar arası rekabet gücünün artması için çaba sarf etmektedir.UTİKAD bu çerçevede sektörün dünya çapındaki en büyük örgütlenmesi olan Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Dernekleri Federasyonu (FIATA)'nın Türkiye temsilciliğini de üstlenmiştir.UTİKAD, Türk lojistik sektörüne küresel rekabet gücü kazandırmayı kendine görev kabul etmektedir.

Kargo İşletmecileri Derneği(KARİD),Türkiye'deki kargo taşımacılarının sorunlarından yola çıkarak kurulmuştur. Fakat zamanla kurye dağıtım ve lojistik şirketlerini de bünyesine almıştır. KARİD, 1998 yılında 17 firma ve 52 üyeden kurulmuştur. KARİD öncelikle sorunların tespitini ve çözüm önerilerini gündemine aldı: Mali mevzuat açısından bir tek parçanın sevk edilmesi için en az 5 evrak düzenlenmesine ihtiyaç duyulduğunu, fakat gelişmiş ülkelerde ise bu konunun 1 veya en fazla 2 evrakla çözümlendiği belirtilmektedir. Derneğe göre, ayrıca yol kontrollerinde ciddi zaman ve karşılığı olarak para kaybı yaşanmaktadır. İdari açıdan bakıldığında yerel yönetimlerle zaman zaman görüş ayrılıkları yaşadıklarını belirtmektedirler.

2.2.8.1. Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunda Türkiye'nin Uluslararası Hizmet Arzında Mevcut Projeler

DTO' ya göre, Batı-Doğu ulaştırma koridorunda devlet limanlarında modernizasyonun hızlandırılması ve kombine taşımacılığa uygun hale getirilmesi her sanayi ve ticaret alanı için yaşamasal bir yapılanma oluşturacaktır. Bu koridorda limanlar modernize edilmediği ve bürokratik engellemeler ortadan kaldırılmadığı müddetçe ülke ekonomisinin rekabet koşulları da tesis edilemeyecektir. Özel sektör limancılık firmaları olası güçlerini ve imkanlarını kullanarak yatırımlarını gerçekleştirmeye gayret etmektedirler, fakat finansman zorlukları yüzünden istenilen düzeye ulaşamamaktadırlar.

DTO incelemelerinde, dünyada Batı-Doğu ulaştırma koridorunda yük hareketleri giderek konteynerli taşımacılığa dönüşürken, yatırımların yetersizliği yüzünden Türkiye'de bir veya iki özel sektör limanı dışında bir metrekarede ortalama bir konteyner elleçlemesi gerçekleşirken, Singapur'daki terminallerde bu oranın 7-8'e ulaştığı belirlenmiştir.

DTO talepleri doğrultusunda, Batı-Doğu ulaştırma koridorunda TCDD liman tarifelerinin komşu ülke limanlarıyla rekabet edebilecek hale getirilmiş ve liman tarifeleri uluslararası rekabetçilik kavramında düzenlenmiştir.

DTO'ya göre, Batı-Doğu ulaştırma koridorunda kamu limanlarının işletmesinin özelleştirilmesi için daha beklenmemelidir. Bu koridorda kamu limanlarının özelleştirilmesi ya da özerkleştirilmesi kaçınılmaz bir durumdur. Toprak sahibi devlet kalırken, ticari bir tesisten beklenen işletme,tanım olarak kaynakları daha verimli kullanmak olduğuna göre, burada ülke ekonomisinin çıkarı ve yüksek menfaati esas alınarak gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

DTO, ulaştırma politikalarını belirleyen yurtiçi ve yurtdışı tüm ilgili kurumlarla işbirliğini geliştirme çabası içindedir. Batı-Doğu Ulaştırma koridorunda mevcut ve oluşturulacak yeni ulaşım ağlarında yetkin ve faal hizmetler üretmeyi amaçlamaktadır.

Batı-Doğu ulaştırma koridorunda, DTO İzmir Şubesi'nin açıklamasına göre, yükleme /boşaltma ve elleçleme miktarlarına göre konteyner hareketlerinin her geçen yıl arttığı göz önüne bulundurularak Yüksek Planlama Kurulu'nun 1999 yılındaki kararıyla İzmir Alsancak Limanı'nın geliştirilmesi kararı alınmıştır. Hazırlanan plan ve proje uyarınca yetkili kılınan DLH İnşaat Genel Müdürlüğü kararıyla İzmir Limanı Tarama ve Tevsii İnşaatı adı altında yap-işlet-devret modeli ile ihaleye çıkılmıştır. Ancak ihale sonucu gerektiği şekilde teklif alınamaması üzerine genişletme çalışmaları sonraki yıllara sarkmış ve 25 kasım 2002'de yeni ihale yapılmıştır. Fakat bu ihaleden de bir sonuç alınamayarak ileriki tarihlere ertelenmiştir. Böylesi bir yatırım % 100 doluluk ile 34.000 TEU gibi bir kapasiteyi, Batı-Doğu ulaştırma koridorunda önemli bir düğüm noktası olan Alsancak Limanı'na getirmesi söz konusudur.

DTO İzmir Şubesi'nin incelemelerinde, Alsancak Limanı ile Yenikale arasında taranması planlanan derin su yolu projesi 6 milyon m^3 malzeme taranması öngörülmekte ve 53 milyon $ keşif bedeli ortaya çıkmaktadır. Derin su yolu projesi rıhtım derinlikleri uygun olduğu halde limana giremeyen su kesimi fazla olan 3. kuşak konteyner gemileri ile büyük kapasitede dökme yük gemilerinin trafiğini sağlayacak ve dolayısıyla liman gelirini önemli ölçüde arttıracaktır. Beklemeden doğan demuraj ödemeleri de azalacak ve gemiler güvenli bir şekilde limana girebileceklerdir. Halen 75-80 milyon $ olan liman gelirlerinin, tevsii inşaatı sonrasında 125-130 milyon $ çıkması beklenmektedir. Diğer taraftan doğal hinterlandında bulunan Bursa, Çanakkale, Manisa, Uşak, Afyon, Aydın, Denizli dışında Anadolu'nun içlerine kadar hitap eden İzmir Alsancak Limanı, kapasitesi zorlandığından, genişletilmeye ihtiyaç duymaktadır.

Marmara Liman İşletmecileri Derneği (MARLİM), üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridorunda denizcilik ve limancılık alanında uluslararası bir düzeye ulaşması ve bunun gerektireceği transit ve kombine taşımacılıktaki gelişmelerin, ülke ekonomisine ihracattan daha önemli gelirler sağlayacağını ama sektöre gerekli önemin verilmediğini belirtmektedir. MARLİM Marmara'dan açılıp diğer denizlerimizdeki Batı-Doğu ulaştırma koridorundaki limanlarımızı ve işleticilerini de derneğin çatısı altında toplamak amacındadır. (Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003,64)

Ro-Ro ve Kombine Taşımacılık Derneği (RODER), Batı-Doğu ulaştırma koridoru boyunca Kazakistan'dan İrlanda kıyılarına kadar uzanan coğrafyada taşımacılıkla ilgili ve özellikle karayoluyla uluslararası eşya taşımayı bir bütün olarak görerek tüm sorunlara müdahale etmekte, bu koridorda olası yenilikler hakkında sektörü bilgilendirmekte ve üyelerin yeni oluşumlarla uluslararası rekabete duyarlı olmaları yönünde çalışmalar yapmaktadır. Kombine taşımacılığı Türkiye'de destekleyerek Ro-Ro İşletmecilerini de kuruma üye alabilmektedirler. Bu yüzden üyeleri arasında UND Ro-Ro A.Ş.'de bulunmaktadır. Dernek özellikle Batı-Doğu ulaştırma koridoru boyunca yoğun karayolu trafiğinin karayolunun kapıdan kapıya ulaşım avantajını kaybetmeden denize kaydırılması amacıyla kamu kurum ve kuruluşlarına yönelik çalışmalar yapmaktadır. Ayrıca Irak Operasyonu sonrası yapılanmada, RODER ulaştırma bakımından çalışmalar yapıp stratejiler geliştirmektedir. (www.roder.org.tr)

RODER, gümrük müsteşarlığı ile C-2 yetki belgeli üyelerinin depo,antrepo işletmeciliği konusunda yapmış oldukları ciddi yatırımların gümrük sahalarındaki aşırı yığılmayla tezat oluşturduğunu göz önüne alarak üyelerinin antrepolarında tüm gümrük işlemlerinin yapılması yönünde yetki almaları için çalışmaktadır. Dernek, bu koridorda AB uyum çalışmaları kapsamında gümrük mevzuatında ithal mallarının da antrepolarda stoklanmasına yönelik değişiklikler ile araçların değil yüklerin transit olarak geçeceği bir geçiş ülkesi olmasını amaçlamaktadır. (Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003,65)

RODER, Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridorunda lojistik üs olması konusunda yaptığı çalışmalar kapsamında üyelerin katılımı ile gerçekleştirilecek, çok yönlü kullanım imkanına sahip, büyük çaplı bir genel antreponun hizmete açılmasını amaçlamaktadır. Bu yapıda üyelerin küçük cep ofisleri, geniş TIR parkları, bankacılık, yedek parça üreticilerinin temsilciliklerinin konuşlanacağı şekilde bir üs oluşturup, İstanbul'u TIR trafiğinde kurtarmayı amaçlamaktadır.

UND Ro-Ro İşletmeleri A.Ş., bir RODER üyesi olarak, 1990'lı yılların başlarında Yugoslavya iç savaşının başlaması ve Romanya-Macaristan üzerinden geçiş ücretlerinin yüksekliğinden yeni alternatif arayışları ile doğmuştur. Türk taşımacısı kendi iç dinamikleri ile çare üretmek amacıyla Saffet Ulusoy başkanlığında 48 taşımacı tarafından 1993 yılında DB Deniz Nakliyat A.Ş.'ye ait 2

Ro-Ro gemisinin Batı-Doğu ulaştırma koridoru kapsamında Haydarpaşa-Trieste hattında çalıştırılması karşılığında gemiler için %70 doluluk garantisi verilmesiyle bu şirketin hizmeti başlatılmıştır. Hemen arkasından İngiltere'den kiralanan 2 gemi ile birlikte filo 4'e çıkmış ve Mayıs 1994'ten itibaren sürücüler için Slovenya üzerinden Adria havayolları ile uçak seferleri başlatılmıştır. Batı-Doğu ulaştırma koridoru üzerinde dünyada daha önce örneği olmayan bu organizasyonla ihraç yüklü araçların AB ülkelerine seyahatini sağlanıp doğrudan AB sınırları içindeki Trieste limanına ve buradan diğer AB ülkelerine kesintisiz ulaşma imkanı bulmuştur. Bugün Haydarpaşa ve Ambarlı limanlarından Trieste'ye yönelik seferler yapan, yenilenmiş gemi sayısını 8'e çıkaran UND Ro-Ro A.Ş.'de ortak sayısı da 151'e ulaşmıştır. Bu örnekle aynı ulaştırma koridoru üzerinde Ulusoy Denizyolları A.Ş. 1997 yılında 3 gemi ile Çeşme-Trieste Ro-Ro hattını oluşturmuştur. UND verilerine göre,Batı Avrupa'ya ihraç yük götüren yıllık 120 bin aracın yüzde 72'si söz konusu Ro-Ro hattından çıkış yapmaktadır. Batı'ya ulaştırma koridoru kapsamında Trieste varışlı Ro-Ro hatları sayesinde Türk taşımacısı kombine taşımacılık konusunda hayli tecrübe sahibi olup Trieste'de büro yatırımları sonucunda, taşımacılar, çekicilerinin bir bölümünü Trieste'de konuşlandırarak sadece yarı römorkların gemi ile gidip gelmesiyle maliyet avantajından faydalanmaktadırlar. Bu sayede Orta Avrupa'ya yönelik taşıma yapan firmalar ayda bir çekici ile 3 yarı römorkun yükleme ve boşaltma işlemini gerçekleştirebiliyor. Halen Trieste varışlı Ro-Ro gemilerine binen araçların %54'ünü yarı römorklar oluşturmakta ve taşıma işlemlerinde son derece süratli,emniyetli ve verimli sonuç alınmaktadır. Batı-Doğu ulaştırma koridorunda karayoluyla uluslararası eşya taşımacıları için iyi bir başlangıcı oluşturan bu Ro-Ro projesi, sektörün geleceğini dışarıdan herhangi bir ekonomik katkı beklenmeksizin sorunların çözümünde ortak hareket etmesi için önemli rol oynamıştır. (www.roder.org.tr)

UND, Ulaştırma Bakanlığı arasındaki Batı-Doğu ulaştırma koridorundaki bir işbirliği örneği Kara Ulaştırması Bilgi İşlem Sistemi Projesi(KUBİS) veya diğer adıyla Ulaştırma Ağı Projesi(ULAŞNET)'tir. UND, bu koridor kapsamında Türkiye'ye giren, çıkan yahut transit geçen tüm Türk ve yabancı plakalı araçların yol geçiş belgelerinin dijital ortamda kaydının tutulması ve takibinin yapılmasını amaçlamaktadır. Ulaştırma Bakanlığı'nın onayı ile ilk etapta belirlenen 15 giriş-çıkış noktasında bir takvim çerçevesinde gerçek zamanlı veri takibinin mümkün kılmak için çalışma UND

tarafından başlatılmıştır. Bu sayede özel bir yazılım ile kamu personeli tarafından araç giriş çıkışları bilgisayarda işlenmektedir.(www.und.org.tr)

UND, 2002 yılında IRU'nun sahibi olduğu Fransız Vialtis şirketi ile imzaladığı işbirliği anlaşması ile Batı-Doğu ulaştırma koridorunda dileyen üyelere Fransa, Avusturya, İngiltere, İrlanda, Belçika, Lüksemburg, Hollanda, İsveç, Danimarka, Finlandiya, Norveç ve İtalya'da yaptıkları yakıt, tamirat ve ücretli geçişlerde ödedikleri KDV bedellerini UND üzerinden sistemli bir şekilde geri alabilme hakkını tanımıştır. (Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003,59)

UND, Batı-Doğu ulaştırma koridoru kapsamında Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk sınır ticaretinin yapıldığı Gürbulak Sınır Kapısı'nın 1937'de Mustafa Kemal Atatürk tarafından yaptırılmasından günümüze kadar yatırım eksikliği nedeniyle dış ticareti olumsuz etkilemeye başladığını belirlemiştir. Bir yılda 50 bin TIR'ın yurda giriş çıkış yaptığı bu kapı yap-işlet-devret modeli ile yeniden işler hale gelmesi için Gümrük Müsteşarlığı ile UND arasında sözleşme imzalanmıştır.UND tarafından Gürbulak Sınır Kapısı 2004'te işletmeye açılmıştır. (Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003,58)

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), "Türkiye'de Batı-Doğu ulaştırma koridoru üzerinde yerleşik taşımacılık ve lojistik sektörünü, küreselleşmenin etkisiyle tam bir bütünleşmeye giden dünya ekonomisine entegrasyonunu sağlarken, Türkiye'yi bu koridordaki yerel ve uluslararası şirketlerin Balkanlar, Ortadoğu, Kuzey Afrika ve Bağımsız Devletler Topluluğu'nu kapsayan bir coğrafyadaki stratejik lojistik üssü haline getirmektir." şeklinde misyonunu açıklamaktadır. Bu amaçla bünyesinde bir lojistik komitesi kurmuş ve zaman zaman ortaya çıkan sorunlar için kamu kuruluşları ve ilgili makamlar nezdinde girişimlerde bulunmaktadır. (Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003,53)

2.2.8.2. Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunda Türkiye'nin Uluslararası Hizmet Arzında Mevcut Projeler

DTO verilerine göre, Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda devlet limanlarında modernizasyonun hızlandırılması ve kombine taşımacılığa uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Limanlar modernize edilmediği ve bürokratik engellemeler ortadan

kaldırılmadığı sürece bu koridorun rekabet koşulları da sağlanamayacaktır. Ey-Güney ulaştırma koridorunda özel sektör limancılık firmaları olası güçlerini ve imkanlarını kullanarak yatırımlarını gerçekleştirmeye gayret etmektedirler, fakat finansman zorlukları yüzünden istenilen düzeyde ulaşamamışlardır.

DTO incelemelerinde, Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda dünyada Batı-Doğu ulaştırma koridorundaki yük hareketleri gibi giderek konteynerli taşımacılığa dönüşmemektedir.

DTO talepleri doğrultusunda, genel olarak TCDD liman tarifelerinin komşu ülke limanlarıyla rekabet edebilecek hale getirilmesine rağmen Karadeniz ülkelerinin liman tarifelerinin uluslararası rekabetçilik kavramında yeniden düzenlenmesine çalışılmaktadır.

Batı-Doğu ulaştırma koridorunda belirtildiği gibi DTO tarafından toprak sahibi devlet kalırken, limanlarda işletmenin özelleştirilmesi veya özerkleştirilmesi için çalışılmaktadır.

UND, Batı-Doğu koridorunda olduğu gibi Kuzey-Güney ulaştırma koridorun kapsamında Türkiye'ye giren,çıkan yahut transit geçen tüm Türk ve yabancı plakalı araçların ve yol geçiş belgelerinin dijital ortamda kaydının yapılmasını amaçlamaktadır. Bu takibin temini için bu projeyi Ulaştırma Bakanlığı'na sunmuş oradan aldığı onay ile ilk etapta belirlenen 15 giriş-çıkış noktasında bir takvim çerçevesinde gerçek zamanlı veri takibinin mümkün kılmak için çalışma başlatmıştır. Özel bir yazılım ile kamu personeli tarafından araç giriş çıkışları bilgisayarda işlenmektedir. (Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003,57)

UND, Kuzey-Güney koridorunda ulaştırma politikalarını belirleyen yurtiçi ve yurtdışı tüm ilgili kurumlarla işbirliğini geliştirmek istemektedir. Mevcut ve oluşturulacak yeni ulaşım ağlarında yetkin ve faal hizmetler üretmeyi amaçlamaktadır. (Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003,57)

Mersin DTO özerk yapıdadır ve Mersin limanının, terminaller halinde süratle özel sektör işletmesine verilebileceği gibi, otonom bir işletmecilik kavramında özel

sektör ve belediye işbirliğinde de özelleştirme yapılabilmesi için çalışmalar yapmaktadır.

Trabzon DTO Irak ile olan İlişkileri geliştirmekte ve Samsun limanı ile ortak çalışmaya gitmek istemektedir.

Marmara Liman İşletmecileri Derneği (MARLİM), 1996 yılında kuruldu. Derneğin Kuzey-Güney ulaştırma koridoru üzerinde İstanbul ve Çanakkale Boğazları arasında yer alan 35 üyesi vardır ve 2002 yılında üyeleri 850.000 TEU konteyner, 13.400.000 ton kuru yük, Sıvı kimyasallar olarak 1.600.000 ton elleçlemiştir. Bu rakamlar, Marmara Bölgesi'nin aynı dönemde toplamı ile karşılaştırıldığında konteynerde % 70, genel kargo'da % 65, Sıvı kimyasallarda % 95'inin MARLİM üyelerince elleçlendiğini ortaya koymaktadır. MARLİM'in misyonu yapmayı planladığı çalışmalarla daha etkin bir konuma getirip bir referans-akreditasyon kurumu haline ulaştırmaktır. MARLİM'in çalışma planında özel limanların ülke ekonomisi içindeki önemine uygun gelişmesine katkıda bulunmak; ülke transit taşımacılığını Kuzey-Güney Ulaştırma koridoru boyunca arttırıcı girişimlerde bulunmak; liman işletmecilerinin, Akdeniz-Kuzey Avrupa-Ortadoğu limanları arasında rekabet edebilir işbirliğini sağlamasına yardımcı olmak; özel limanların, kamu limanları ile devam etmekte olan haksız rekabete yol açan uygulamalarının ortadan kaldırılması yönünde ilgili Bakanlıklar nezdinde gerekli girişimleri sürdürmek yer almaktadır.

RODER,Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda Kazakistan'dan İrlanda kıyılarına kadar uzanan coğrafyada taşımacılıkla ilgili ve özellikle karayoluyla uluslar arası eşya taşımayı bir bütün olarak görerek tüm sorunlara müdahale edip olası yenilikler hakkında sektörü bilgilendirmektedir. Diğer taraftan bu koridor için önemli bir geçiş noktası olan Irak'taki Operasyonu sonrası yapılanmada, RODER ulaştırma bakımından çalışmalar yapıp stratejiler geliştirmektedir. (Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003, 55)

RODER, gümrük müsteşarlığı ile Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda C-2 yetki belgeli üyelerinin depo,antrepo işletmeciliği konusunda yapmış oldukları ciddi yatırımların gümrük sahalarındaki aşırı yığılmayla tezat oluşturduğunu göz önüne alarak üyelerinin antrepolarında tüm gümrük işlemlerinin yapılması yönünde imtiyaz

almaya çalışmaktadır. Böylece bu koridorda, AB uyum çalışmaları kapsamında gümrük mevzuatında ithal mallarında antrepolarda stoklanmasına yönelik yapılacak değişiklikler ile Türkiye'nin araçların değil yüklerin transit olarak geçeceği bir geçiş ülkesi olmasını sağlayacaktır.(www.roder.org.tr)

UND, Kuzey-Güney ulaştırma koridoru kapsamında KEİ bünyesindeki ülkelerin UND muadili kuruluşlarını bir arada toplayarak BSEC-URTA adıyla yeni bir örgütlenme başlatmıştır. Başkanlığını 2 yıl için UND Başkanının üstlendiği organizasyon 11 KEİ ülkesinde bir sektör işbirliği platformu oluşturmayı hedeflemektedir. Ayrıca Rusya'nın Uluslararası Nakliyeciler Derneği-ASMAP ile UND çeşitli diyaloglar sonucunda bazı projelerde ortak hareket etme kararı almışlardır. (Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003, 57)

UND, araç takip siteminin teknolojisini kullanan üyelerinin sigorta maliyetlerini düşürmek için Garanti Sigorta ve Yapı Kredi Sigorta ile işbirliği yapılmıştır. Araç takip sistemi içindeki araçlarda kasko sigortası indiriminin yanı sıra sistem içinde olmayan araçların kasko sigorta poliçe maliyetlerinde de indirim sağlanmıştır. Kasko sigortası kapsamında özellikle Kuzey-Güney ulaştırma koridoru üzerinde olan Rusya, BDT ve Ortadoğu ülkeleri gibi sigorta kapsamı dışında kalan ülkeler de dahil edilmiştir. (Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003,57)

UTİKAD, "Türkiye'de Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda yerleşik taşımacılık ve lojistik sektörünü, küreselleşmenin etkisiyle tam bir bütünleşmeye giden dünya ekonomisine entegrasyonunu sağlarken, Türkiye'yi bu koridordaki yerel ve uluslararası şirketlerin Balkanlar, Ortadoğu, Kuzey Afrika ve Bağımsız Devletler Topluluğu'nu kapsayan bir coğrafyadaki stratejik lojistik üssü haline getirmektir." şeklinde misyonunu açıklamaktadır. Bu amaçla bünyesinde bir lojistik komitesi kurmuş ve bu koridorda sektörün gelişmesi için kongre, seminer organizasyonları, basılı yayınlar ve süreli yayınlarla üyelerine bilgi akışı sağlamakta, zaman zaman ortaya çıkan sorunlar için kamu kuruluşları ve ilgili makamlar nezdinde girişimlerde bulunmaktadır. (Lojistik ve Taşımacılık Dünyası, 2003,58)

2.3. TÜRKİYE'DEKİ ALTYAPIYA İLİŞKİN MEVCUT DURUM ANALİZİ

Yük taşımacılığında; ekonomi, hız ve güvenlik her ulaşım türünde aranan özelliklerdir. Bunların yanında çevreyi en az kirletmesi, ülkede mevcut enerji

kaynaklarını kullanması ve bu sırada yolcu-km veya ton-km başına tükettiği enerjinin az olması, ilk tesis ve bakım-onarım kolaylığı ulaştırma türlerinin tercihinde göz önünde tutulan diğer unsurlardır. Fakat bu unsurların büyük bölümünün sağlanabilmesi için ülkede talebin oluşması tek başına yeterli olmayıp ulaştırma sistemlerine göre arzın sağlanmasına yönelik altyapını bulunması da her iki koşulda gereklidir.

Dünyada yük taşınmasında ulaşım türlerinden yalnız birinden yararlanan ülke yoktur. Hemen her ülkede demiryolu, karayolu, havayolu ulaştırmasının yanında ülkenin coğrafi konumuna göre deniz yolu ulaştırması ile likit yük taşımacılığında boru hatlarından yararlanılır. Burada önemli olan ülkenin sosyal durumuna, mali imkanlarına, sahip olduğu enerji kaynakları ile arazisinin özelliklerine, teknolojik yapısına uygun düşen ulaştırma türlerinin seçilip her birine gerekli olan altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesidir.

Türkiye'nin üretim ve dış ticaret olarak sahip olduğu talep beraberinde lojistik hizmetlerin arzında da bir yapılanmayı ve koordinasyonu 1990'ların ikinci yarısından itibaren berberinde getirmiştir. Fakat bu iki değişkenin Türkiye'nin lojistik üs olmasındaki etkinliği ülkenin ulaştırma istemleri bakımından sunduğu altyapıya bağlıdır.

Türkiye'nin ulaştırma sistemlerinde yük taşınması olarak altyapısının incelenmesi için öncelikle dış ticaretinde hangi ulaştırma sistemlerinin ağırlıklı olarak belirlenmesini gerekli kılmaktadır.

Türkiye'nin Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre 1995 yılından 2002 yılına kadar dış ticarette deniz taşıma ton olarak % 80'in altına düşmemiştir. Fakat denizyolu ile taşımada mal değeri olarak toplam dış ticaret içinde % 45-50 aralığında yer almaktadır. Buna karşın karayolları taşıma aynı dönem içinde ton olarak % 10 seviyelerinde yer alırken mal değeri olarak % 35-40 aralığında yer almaktadır. Karayollarında taşınan malların mal değerinin ton başına deniz yollarına göre yüksek olması taşıma tipi ile mal cinsi arasındaki ilişkiye bağlanabilir. Fakat burada demiryollarının ve havayollarının aynı dönem içinde mal değeri ile ton açısından gösterdiği değerler tezat oluşturmaktadır. Buradan havayolları ve demiryollarının

Türkiye'de etkin olarak kullanılmadığı sonucu ortaya çıkmaktadır. Fakat DİE verilerinin sadece 2002 yılındaki dış ticaret içindeki taşıma sistemlerini oranı yeterli olmayıp özellikle ithalat ve ihracat bakımından hangi taşıma sitemlerini ağırlıklı olduğu belirlenmesi gerekliliği altyapının gelişim imkanları açısından gereklidir.

Devlet İstatistik Enstitüsü'nün verilerine göre 2002 yılının ithalat taşımacılığının % 89,7'si, ihracat taşımacılığının % 82'si ve toplam dış ticaretimizin % 87,2'sinin denizyolu ile gerçekleştiği görülmektedir. İkinci sırada ise ithalatta % 6,2 , ihracatta % 16,8 ve toplamda % 9,7 ile karayolu taşımacılığı gelmektedir. Demiryolları ve havayolları Türkiye'nin yük taşınması için ulaşım sisteminde ton olarak sırasıyla ithalatta % 0,7 ve % 0,2, ihracatta % 0,9 ve % 0,2 ve toplam dış ticaret içinde % 0,7 ve % 0,2 oranlarında pay almaktadırlar. Aynı dönem içinde demiryolları ve havayolları mal değerine göre sırasıyla ithalatta % 0,9 ve % 12,6, ihracatta % 0,7 ve % 6,6 ve toplam dış ticarette % 0,8 ve % 10,1 oranlarına sahiptir. Diğer iki ulaştırma sisteminin hem ton hem de mal değeri olarak sahip olduğu oranlara kıyasla ithalat ve ihracatta da dış ticarette olan dengesizlik devam etmektedir. 2002 yılının mal değeri olarak ithalat taşımacılığının % 54,9'u, 31,8 milyar dolarlık ihracat taşımacılığının % 46,2 si ve toplam dış ticaretin % 51,3'ü denizyolu ile taşınmıştır.

Dış ticarette ulaştırma sistemlerinin sahip olduğu bu dengesiz oranlar ile beraber Türkiye'deki ulaştırma sistemlerinin oluşturduğu ağların hangi bölgelere doğru yoğunlukta kullanıldığının da bilinmesi ile altyapının gelişmesindeki doğal süreç daha rahat anlaşılabilmektedir.

Türkiye'nin Amerikan Doları üzerinden taşıma yapılan bölgelere göre ihracatı Devlet İstatistik Enstitüsü verilerinden incelendiğinde 1995-2003 yılları arasında en yüksek oranların BDT ve Avrupa'ya gerçekleştiği görülmektedir. BDT ülkelerine olan ihracatın Amerikan Doları cinsinden değeri ilk başlarda küçük bir yükselme göstermiş olsa bile daha sonra başta Rusya'da olan krizle düşüş trendine girmiş ve 2002 yılından itibaren tekrar pozitif yönde gelişmeye başlamıştır. Avrupa'ya olan ihracat ise yine Amerikan Doları cinsinden bu dönem içinde düzenli bir yükseliş göstermiş ve son zamanlarda bu artış oranı daha da fazlalaşmıştır. Fakat bu dönemde BDT ülkelerine yapılan ihracatın ton ve sefer sayısı olarak Avrupa'ya yapılan ihracat ile karşılaştırılmasında daha yüksek rakamlarla karşılaşılmaktadır.

Buradan Türkiye'den BDT'ye ihraç edilen yüklerin daha az seferde, yani daha ekonomik olarak, ve daha az ton başına değerde taşındığı görülmektedir. Irak'a gerçekleştirilen ihracat ülkedeki istikrarsızlık ve ekonomik ambargo nedeniyle 1995-2003 arasında dengesiz bir yapı göstermektedir.

Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre BDT'den ithal elden ürünlerin Amerikan Doları cinsinden değeri 1997 yılında yaşanan ekonomik krize kadar artış göstermesine karşın bu yılda düşüş eğilimine girmiş ve 2002 yılına kadar da düşüş trendinde seyretmiştir. Avrupa'dan ithalat ise 1996 yılında Gümrük Birliği'ne girilmesi ile berber bir sonraki yıl duraklama göstermiş olmasına rağmen Amerikan Doları cinsinden ihracatla bir artış göstermeye devam etmiştir. Sefer ve ton başına değerlenmede ise her iki bölgenin ihracat işlemlerinde olan durumu şeklindedir. Diğer bölgelere bakıldığında ise genel bir artış görülmesine karşın Avrupa ve BDT kadar büyük bir oranda Türkiye'nin karayolları üzerinden yapılan dış ticaretinde yer almamaktadırlar.

Bu verilerde 1995-2003 yılları arasında özellikle dikkat çeken bir nokta da Batı-Doğu ulaştırma koridorunda Avrupa'dan Ortadoğu'ya ve Ortadoğu'dan Avrupa'ya ile Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda BDT'den Ortadoğu'ya ve Ortadoğu'dan BDT'ye yapılan taşımaları kapsayan transit taşımaların Amerikan Doları olarak 1999'da küçük bir düşme göstermesine rağmen sürekli artış halinde olmasıdır. Aynı şekilde sefer sayısı ve ton olarak da transit taşımacılık aynı zamanda dalgalanma gösterse de pozitif trenddedir. Bu durum Türkiye'deki karayollarının transit taşıma için kullanımının arttığına işaret etmektedir.

Dış ticaret karayolu taşımalarını kapsayan hizmetler ikili ve çok taraflı uluslararası karayolu taşıma anlaşmalarına göre gerçekleştirilmektedir. Bu gün için 50 ülke ile Türkiye'nin ikili uluslararası karayolu taşımacılığı anlaşması mevcut olup, 1 ülke ile de anlaşma parafe edilmiş bulunmaktadır. Söz konusu anlaşmalar ve bu anlaşmalara bağlı olarak imzalanan protokoller gereği ikili, transit, dönüş yüklü ve üçüncü ülke taşımalarında geçiş belgeleri kullanılmaktadır. İkili uluslararası karayolu taşıma anlaşmaları ve bu anlaşmalara bağlı olarak imzalanan protokoller dahilinde 1996 yılında 39 ülkeden 493.062 adet geçiş belgesi temin edilmiş ve bunun 288.604 adedi ihraç ve ithal ürünlerimizin taşınmasında kullanılmıştır. (www.roder.org.tr)

Dünya Yol Taşıma Birliği'nin 2001-2002 yol istatistikleri incelendiğinde taşıma sistemleri çok gelişmiş olan ülkeler dahil Türkiye gibi bir çok gelişmekte olan ülkede, yük taşımacılığında karayoluna olan talebin sürekli artan bir eğilim gösterdiği izlenmektedir.Bu eğilim ülkelerin kota uygulamaları ile azaltılmaya çalışılsa da karayolu taşımacılığı, üretim yerinden tüketim mahalline aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Ekonomik kalkınmanın ve refahın iç bölgelere hızla gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, tek başına düşünülmeyip diğer ulaştırma sistemleri ile bir kombinasyon içinde değerlendirilmelidir.

Özellikle karayollarındaki trafik sıkışıklığı, kazalar, gürültü, hava kirliliği ile yarattığı bölgesel çevre sorunları ve küresel iklim değişikliği olgusuna olumsuz katkıları nedeniyle ulaştırma sektörü, dünya gündeminin üst sıralarında yer alarak "sürdürülebilir ulaştırma politikaları"nın oluşturulması yönündeki yoğun çabalara konu olmaktadır. Bu bağlamda Avrupa Birliği 2001 yılı Eylül ayında yayımladığı "White Paper,European Transport Policy for 2010; Time to Decide" adlı yayında sürdürülebilir ulaştırma politikasının ana ilkelerini şu başlıklarda toplamaktadır:

- Demiryollarının yeniden canlandırılması.
- Karayolu ulaştırmasında kalitenin artırılması.
- Deniz ve iç suyolu ulaştırmasının teşvik edilmesi.
- Havayolu ulaştırmasındaki artış ile çevreyi koruma arasında dengenin sağlanması.
- Taşıma türleri arası entegre ulaştırmanın gerçekleştirilmesi.
- "Trans-European Transport Network" (TEN) projesinin yapılandırılması.
- Karayollarındaki güvenliğinin artırılması.
- Ulaştırmanın etkin bir şekilde fiyatlandırılmasına yönelik politikaların benimsenmesi.
- Kullanıcı hak ve yükümlülüklerinin kabul edilmesi.
- Yüksek kalitede kent içi ulaştırmanın sağlanması.
- Temiz ve verimli ulaştırma hizmetleri için teknoloji ve araştırmanın önemi.
- Küreselleşme etkilerinin yönetimi.
- Sürdürülebilir ulaştırma için orta/uzun dönemli hedeflerin geliştirilmesi.

Farklı ulaştırma türlerinin, üstünlükleri birbirlerini tamamlayacak şekilde entegre edilerek kullanılması ilkesine dayalı olan "kombine taşımacılığın" ve "kısayol

deniz taşımacılığının" geliştirilmesi, önemli ve ortak bir strateji olarak Avrupa'nın gündemindedir.

Dünya Rekabet Endeksi 2003 yılı verilerine göre AB ülkelerinde km² başına düşen karayolu ortalaması 1,77 km iken, bu miktar aday ülkelerde 1,02 km, Türkiye'de 0,5 km'dir. Yine AB ülkelerinde km² başına düşen demiryolu ortalaması 0.0548 km iken, aday ülkelerde 0.0707 km ve Türkiye'de 0.0112 km'dir. 2001 yılında havayolu ile taşınan yolcu sayısı Türkiye'de yaklaşık 9,9 milyon kişi ile, 1,4 milyon kişi olan AB'ye aday ülke ortalamasının üzerinde, ancak 23,1 milyon kişi olan AB ülkeleri ortalamasının altındadır. Aynı verilere göre sabit ve mobil telefon hattı konusunda da, son yıllarda telekomünikasyon alanında yaşanan olumlu gelişmelere rağmen Türkiye, AB'ye üye ve aday ülkelerden geridedir.

Türkiye'nin altyapı gelişmelerini Batı-Doğu Ulaştırma koridoru veya Kuzey-Güney yönlü ulaştırma koridoruna göre ayırmak mümkün değildir.

2.3.1.Karayolu Ulaştırma

AB üyesi ülkeler ile karşılaştırıldığında Türkiye, gerek karayolu ağ yoğunluğu, gerekse mevcut ağın üstyapı standartları bakımından oldukça geride kalmaktadır. AB üyesi ülkelerin karayolu ağ yoğunluğu ortalaması 0,389 km/km² iken, bu oran Türkiye için köy merkezlerini ilçelere bağlayan yol ağı da dikkate alındığında 0,196 km/km² dolayındadır. (DPT, 2001, 32)

63.201 km uzunluğundaki karayolu ağının 2002 yılı sonu itibarıyla 1.851 km'si otoyol, 31.297 km'si devlet yolu ve 30.053 km'si il yolu niteliğindedir. Kırsal kesime hizmet eden toplam 291 bin km köy yolu ağının, sadece 86 bin km'si asfalt kaplamalıdır.(www.tck.gov.tr)

63 bin km uzunluğundaki karayolu ağının 59 bin km'si asfalt kaplamalı olup, bunun içinde ağır taşıt trafiğine uygun yol (BSK-Bitümlü Sıcak Karışım Kaplama) uzunluğunun 13 bin km civarında olması gerekirken, mevcut BSK'lı devlet yollarının toplamı 6.067 km düzeyindedir. Bu durum ve yasal standart dingil ağırlığı olan 11,5 tonun üzerinde gerçekleşen yüklemeler yol üstyapılarının beklenenden çok daha kısa sürede tahrip olmasına ve önemli büyüklükte bakım giderinin oluşmasına

neden olmaktadır. Mevcut bütçe imkanları gerekli bakım giderlerinin karşılanmasında yetersiz kalmaktadır. (www.tck.gov.tr)

Yurtiçi yük taşımalarının tamamına yakınının karayolu ile gerçekleştirilmesi ve buna bağlı olarak, karayollarında ağır taşıt trafiğinin Türkiye'de yüzde 30-40, AB ülkelerinde yüzde 15 seviyeleri ile AB ölçülerine göre çok yüksek olması yollardaki trafik güvenliğini azaltmakta ve kapasite yetersizliğine neden olmaktadır. Geliş-gidiş yönlerine göre ayrılmış yol uzunluğu, otoyollar dahil olmak üzere, 6.200 km civarında olup, toplam karayolu ağı içinde yüzde 10 gibi düşük bir düzeye sahiptir. .(www.tck.gov.tr)

Türkiye'deki ağır nakliye aracı olarak kamyon sayısı 1970-1996 yılları arasında her yıl ortalama %7.32 oranında artmıştır. Kamyon sayısındaki bu artış hızı Avrupa Birliği ülkelerindeki artış hızının yaklaşık 2 katıdır. Bugün günde yaklaşık 550 vasıta Türkiye dışına giriş-çıkış yapmaktadır. Artış hızının bu şekilde devam etmesi durumunda 2005 yılına geldiğimizde bu sayı günde 750 araca yaklaşacaktır. Bir başka deyişle 2005 yılında her gün 15 km'lik uzunluk oluşturan Türk vasıtaları Avrupa yollarında trafiğe girecektir. En iyimser tahminle bir aracın 25 günde Türkiye'ye dönebileceği düşünülürse bu süre içerisinde oluşacak Türk kara vasıtası uzunluğu 425 km.ye ulaşacaktır.(DPT,2001,42) AB bu durumu gözlemlemesinden dolayı Türkiye'de demiryolları ile kombine taşımacılığı destekleyeci projelere finansman bulunmasında destek olmaktadır. Diğer taraftan Türkiye'deki karayollarının büyük bölümünün Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından ağır vasıtaların ve aşırı yüklemenin verdiği zararların bakım ve onarımın gerçekleştirilmesi, devlet bütçesine ek maliyetler getirmektedir. Diğer taraftan Türkiye'de karayollarının yapım, bakım ve onarımı ile ilgili işlemler Bayındırlık Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülerekten 15,000 km'lik çift yönlü yol yapımı hedefine ulaşılması konusunda çok önemli mesafe katedilmiştir. (DPT,2001,38)

Türkiye'nin UNECE tarafından planlanmış "E" yol ağı, doğu ve batı, kuzey ve güney doğrultularında açılmaktadır. Bu yolların altyapı ve işletilmesinde devlet tarafından gerçekleştirilmektedir. Diğer taraftan otoyollar yap-işlet-devret modeli ile tamamen özel sektör tarafından işletilmektedir.(www.unece.org)

Ülkemizde kullanılmakta olan toplam 60.000 km uzunluğundaki karayolu ağını uzatmak gereksiniminden önce, kapasite yetersizliği görülen kesimlerinde kapasite artırıcı önlemler alınması gereklidir. Bu önlemler öncelikle, geçkinin uygun olduğu yerlerde yolun geometrik standartlarının yükseltilmesi, buna uygun olmayan ya da gerekli olan yerlerde geçki yenilenmesi ve daha yüksek kapasitenin gerektiği kesimlerde de yolun bölünmüş yol (çift platformlu yapılması) biçiminde genişletilmesi şeklinde gerçekleştirilmelidir. (DPT,2001,37)

Mevcut karayolu ağına ek olarak, trafiğe açık 1.700 km otoyol bulunmaktadır. Yapım halindeki ve projelendirilme aşamasındaki 300 km otoyol da eklenince otoyol uzunluğu 2000 km'ye ulaşacaktır. UN-ECE'nin gerçekleştirdiği TEM çerçevesinde bazı Orta Avrupa ülkelerinde iki şeritli yolların kullanıldığı bilinmektedir. Ülkemizde otoyolların, bazı kesimlerde atıl kapasite oluşturdukları bilinmektedir. Bu nedenle yeni otoyolların yapımlarının ayrıntılı araştırmalara dayanması ve bir plan çerçevesinde geliştirilmesi önemli bir gereklilik olarak ortaya çıkmaktadır.Türkiye ile bağlantılı uluslararası karayolu projelerinin başında Uluslararası E-yolları Ağı, TEM,Karadeniz Ring Koridoru ve İpek Yolu gelmektedir.(ww.unece.org)

AB ülkeleri düzeyini yakalayabilmek için kullanılmakta olan karayolu ağının bakımı ve onarımı çalışmaları öne çıkmaktadır. Bakım ve onarımın yeterince yapılması, trafik akımı ve güvenliği açısından da çok önemlidir. Ayrıca karayolunun kalitesi bakım ve onarımlara bağlıdır. Ancak kullanılmakta olan ağda bir çok kesimin onarımla da gerekli nitelik düzeyine ulaşılması olası görünmemektedir. Bu yüzden bu kesimlerde üstyapının yenilenmesi yoluna gidilmesi düşünülmektedir. (DPT,2001,36)

Bir karayolu ağında trafik güvenliği açısından görülen en önemli sorun olan yatay ve düşey işaretleme eksikliklerinin ivedilikle giderilmesi, özellikle yatay işaretlemenin ülke koşullarına dayanacak kalitede olması artık ertelenemez bir gereksinim olarak ortaya çıkmıştır. Diğer önemli bir gelişme ise yollarımızda saptanmış kara noktaların hızla elden geçirilmesi ve düzeltilmesi olacaktır. Bunun yanında saptanan kara noktalara benzerlik gösteren, şimdilik trafiği az olduğundan tehlikeli gözükmeyen, ancak gelecekte kara nokta olmaya aday kesimlerin gözden geçirilerek gerekli düzeltmelerin yapılması konusu gündeme gelecektir. (DPT,2001,35)

Türlerin taşımadaki paylarında zaman içinde meydana gelen değişim, yatırımlardaki dengelerin değişmesinin 10-12 yıl içinde yansımasından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle bugünkü taşma tablosu 1990'ların ilk yarısının yatırım kararlarının doğal sonucudur. Demiryolları ve denizyollarının ihmal edilmesinin yanı sıra, karayolları ve özellikle otoyol yatırımlarına ağırlık verilmesi bugünkü çarpık yapıyı daha da pekiştirmiştir.

2.3.2.Denizyolu Ulaştırma

DTO verilerine göre dünya deniz ticaret filosu, 816 Milyon DWT hacminde olup, 2002 yılı içinde 5,550 Milyar Ton ülkelerarası yük taşımıştır. Bu miktar dahili taşımacılıkla birlikte 10 Milyar Ton'un üzerine çıkmaktadır. Türk deniz ticaret filosu ise; 8.6 Milyon DWT hacminde olup, 2002 yılı ilk onbir ayında Türkiye'ye yönelik olarak yapılan deniz taşımacılığında; (kabotaj taşımacılığı hariç) ithalat ve ihracat taşımalarında 108.740.244 milyon ton yük taşımıştır.

Aynı verilere dayanarak dünya deniz ticaret filosunun 5,550 Milyar DWT'luk ülkelerarası yük hareketi sonucunda elde edilen taşıma gelirleri yaklaşık olarak 300 Milyar Dolardır. Türk deniz ticaret filosu ise bu pastadan ancak % 1 oranında pay alabilmektedir. Bu payın da ülkeye yönelik taşımacılıktaki miktarı 800 Milyon Dolar civarındadır. Diğer 2,2 Milyar Dolarlık pay destekten yoksun olmasına rağmen Türk deniz ticaret filosunun yaptığı üçüncü taraf ülkelerarası taşımacılıktan elde edilmektedir. Dış ticaret taşımacılığının %65.4'ü Yabancı Bayrak, % 34.6'sı Türk Bayraklı gemiler tarafından yapılmaktadır. Yabancı bayraklı gemilerin taşıdığı 71.1 Milyon Ton yük karşılığında Türkiye'nin 2,5 Milyar Dolar navlunu dışarıya transfer ettiği bilinmektedir.

DTO verilerine göre 2002 yılında denizyoluyla taşınan; 75,6 milyon tonluk ithalat taşımacılığının (28,1 milyon tonu) % 37,1'i Türk Bayraklı gemilerle, (47,5 milyon tonu) % 62,9'u ise yabancı bayraklı gemilerle , 33,2 milyon tonluk ihracat taşımacılığında ise (9,5 mliyon tonu) % 28,8'i Türk Bayraklı gemilerle, (23,6 milyon tonu) % 71,2'si yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.108,7 milyon tonluk toplam taşımacılığın (37,6 milyon tonu) % 34,6'sı Türk Bayraklı gemilerle (71,1 milyon tonu) % 65,4'ü ise yabancı bayraklı gemilerle gerçekleşmiştir.

Türkiye'nin ithalat ve ihracatında yabancı bayraklı gemilerin ağırlıkta olması Türkiye için çok büyük navlun geliri kaybına neden olmaktadır. Bu genel olumsuz durum ülkelere göre gerçekleşen ithalat ve ihracat olarak daha da belirginleşmektedir.

DTO verilerine göre Türkiye'den Avrupa Birliği ülkelerine 2002 yılında denizyoluyla yapılan ihracatın 14.492.887 ton, ithalatın ise 10.470.247 ton olarak gerçekleşmiştir. AB ülkelerine yapılan bu ithalatın % 41,7'si Türk bayraklı gemilerle, % 9,1'i ithalatın yapıldığı ülke bayrağı ile ve % 49,2'si ise diğer bayraklı gemilerle yapılmıştır. AB ülkelerine yapılan ihracatın ise % 27,6'sı Türk Bayraklı gemilerle , % 2,0'ı ihracatın yapıldığı ülke bayrağı ile ve % 70,4'ü ise diğer ülke bayraklı gemilerle yapılmıştır. AB ülkeleri içinde en fazla ihracat yapılan ilk üç ülke İtalya % 33,5, İspanya % 28,6 ve Portekiz % 7; en fazla ithalat yapılan ilk üç ülke ise Fransa % 19,7, İtalya % 16,6 ve Almanya % 13,5'tir. Bu ülkelere gerçekleşen dış ticarette de genel olarak belirginleşen yabancı bayraklı gemilerin taşımadaki egemenliği devam etmektedir.

Aynı verilere göre BSEC ülkelerine 2002 yılında denizyoluyla yapılan ihracatın 2.288.326 ton, ithalatın ise 23.819.879 ton olarak gerçekleşmiştir. BSEC ülkelerine yapılan ithalatın % 34,3'ü Türk bayraklı gemilerle, % 15,8'i ithalatın yapıldığı ülke bayrağı ve % 49,9"u ise diğer bayraklı gemilerle yapılmıştır. BSEC ülkelerine yapılan ihracatın ise % 37,0'si Türk Bayraklı gemilerle , % 18,1'i ihracatın yapıldığı ülke bayrağı ile ve % 44,9'u ise diğer ülke bayraklı gemilerle yapılmıştır. BSEC ülkeleri içinde en fazla ihracat yapılan ilk üç ülke Yunanistan % 34,5, Rusya % 28,9 ve Ukrayna % 18,9; en fazla ithalat yapılan ilk üç ülke ise Rusya % 60,5, Ukrayna % 21,0 ve Romanya % 9,9'dur. Türk bayraklı gemilerinin, Türkiye-AB ülkeleri arasındaki dış ticarette sahip olduğu olumsuz durum BSEC ülkelerine yapılan dış ticarette kendini göstermektedir.

Uluslararası kuruluşların deniz taşımalarında yük rezervasyonlarının yapılmasına karşı çıkmalarına rağmen, ekonomisi güçlü devletler veya kredi veren kuruluşlar; Türk müteşebbisleriyle veya KİT kuruluşlarıyla yaptıkları ticarî alışverişlerde, taşımaların kendi gemileriyle yapılmasını açık veya dolaylı olarak şart koşmaktadırlar. Büyüme aşamasında olan deniz ticaret filosunun yurt dışından

aldığı kredileri taahhüt ettiği süre içinde ödeyerek gemilerin millî servet haline gelişine kadar, direkt veya dolaylı yoldan yük temini şekliyle desteklenmesi ülkenin ulusal çıkarları için gereklidir.(DPT, 2001, 87)

Ancak, Türk denizciliğinin, ihracatın, Türk Bayraklı gemilerle yapılan taşımacılığın ve Gemi İnşa Sanayinin geliştirilmesi ve kamu kuruluşlarına ait ithal mallarının öncelikle Türk Bayraklı gemilerle taşınmasını sağlamak maksadıyla alınan kararlara kamu kurumlarınca tam uyulmamaktadır. Bunun neticesinde yükler yabancı bayraklı gemilere kaymakta ve her yıl 1,5 Milyar USD'nin üzerinde navlun dış ülke ekonomilerine yönelmektedir. (DPT, 2001, 65)

Uzakyol Navlun Priminin 1995 yılı başından itibaren kaldırılmasının da etkisiyle, yükler yabancı bayraklı gemilere geçmeye başlamış, Türk Bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarımızdaki payı %50'den %30'a düşmüştür. (DPT, 2001, 98)

Türkiye'de denizyoluyla transit taşımaların arttırılması için limanların kara ve demiryolu bağlantıları ile güçlendirilerek kombine taşımacılığa uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Böylece karayolu, denizyolu, demiryolu ve içsuları içerecek bir ulaşım imkanı ile Kuzey Avrupa, Orta Asya, Orta Doğu ve diğer komşu ülkelerden konteyner ve Ro-Ro gemileri ile gelen yükler Türkiye limanlarından geçerek varış noktalarına ulaşacaklardır. Kapsamlı bir ulaşım ağı ile Türkiye ulaşım kapasitesi artacaktır. Diğer taraftan Türk Ticaret Filosu'nun kendi özel bankası kurularak gemi inşası, bakım ve onarımı konusunda tersanelerin uygun kredi bulabilmelerine kolaylık sağlanmalıdır. Tersanelerin sadece Marmara Bölgesi'nde kalmayıp gemilerin bakımı için diğer bölgelerde de uygun yerlerin fizibilitesi hazırlanmalıdır. (DPT, 2001, 86)

2.3.3.Demiryolu Ulaştırma

Türkiye'deki mevcut demiryolu ağı toplam 10.948 km olup bu ağın 8.671 km'si ana hattır. Toplam 10.948 km'lik demiryolu ağının 2.122 km'si elektrikli ve 2.505 km'si sinyallidir. Bu hatların toplam yol uzunluğu içerisindeki oranları ise sırasıyla % 20 ve % 23'tür. Ana hatların % 97'sinde halen tek hat işletmeciliği yapılmaktadır. Tüm hatların bakımı ve işletilmesinden Türkiye Cumhuriyeti Devlet

Demiryolları (TCDD) sorumludur. Demiryolu yoğunluğu açısından Dünya Rekabet Endeksi 2003 verilerine göre Türkiye AB ve AB'ye aday ülkeler arasında en az yoğunluğa sahip ülkedir. Ana şehirler arasındaki koridorlarda taşımacılık eski bir altyapı üzerinde sürdürülmeye çalışılmaktadır. Toplam trafik olarak tanımlanan ve demiryolu şebekesinin kapasite kullanım oranını veren km başına toplam trafik biriminde de 2002 yılında Türkiye 1,7 ile AB ortalaması olan 3,2'nin oldukça altındadır. Diğer bir ifadeyle Türkiye'de hem demiryolu yoğunluğu hem de mevcut demiryolları üzerindeki trafik yoğunluğu azdır. Ayrıca, blok tren işletmeciliği için gereken elektrikli hat yüzdesinde de Türkiye yüzde 20 ile yüzde 50 olan AB ortalamasının oldukça altındadır. Fakat blok tren uygulaması ile mevcut duruma göre önemli ölçüde hizmet ve enerji tasarrufu sağlandığı gibi, 2003 yılının aynı dönemine göre taşınan yüklerde de % 34 oranında artış kaydedilmiştir. (DPT,2001, 34)

Demiryolu altyapısının en önemli problemi büyük nüfuslu şehirler arasındaki demiryolu hatlarının yüksek hız ve kaliteli servise uygun olmamasıdır. Yük taşımacılığı açısından 21. yüzyılda kombine taşımacılık ve bu bağlamda demiryolları etkin rol oynayacaktır. Özellikle limanların kara içindeki kesimlere bağlanmasında demiryollarının yer almasına özen gösterilecektir. Bu bağlamda bugün için ülkemizde liman-yurtiçi bağlantılarında demiryollarının ancak %5 dolayında olan payının arttırılması, üzerinde durulmaktadır. Bu süreçte Türkiye'deki demiryollarının istenen seviyeyi yakalaması için uluslararası demiryolu projeleri: AGC Şebekesi, AGTC Şebekesi ve TER'dir.(www.unece.org)

ECO (Ekonomik İşbirliği Teşkilatı), AGTC (Uluslar arası Önemli Kombine Taşımacılık Hatları ve Bağlantı Tesisleri Avrupa Anlaşması), AGC (Uluslar arası Ana Demiryolu Hatları Avrupa Anlaşması), TER (Trans-Avrupa Demiryolu), KEİ (Karadeniz Ekonomik İşbirliği), TAR (Trans-Asya Demiryolu) kapsamındaki uluslararası hatlar Kapıkule-Doğukapı; Kapıkule- Kapıköy; Mersin, İskenderun-Doğukapı-Kapıköy ile Samsun-Kapıköy üzerinde çakışmaktadır. Dolayısıyla; Doğukapı-Sivas-Ankara-İstanbul-Kapıkule Doğu-Batı Ualştırma Koridoruna yönelik olarak demiryolu transit koridoru, bu ana koridorun bağlantıları ise; Çetinkaya-Malatya-Adana-Mersin; Çetinkaya-Malatya-İskenderun; Samsun-Kapıköy Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'nun Demiryolu transit koridoru olarak tanımlanabilir. Batı-Doğu Demiryolu transit koridorunun, Doğukapı'nın kapalı olması nedeniyle Kars-

Tiflis demiryolu bağlantısının sağlanarak Avrupa'nın Türkiye üzerinden demiryolu, demiryolu/denizyolu kullanılarak Orta Asya'ya ve Çin'e bağlanması mümkün olacak, Birleşmiş Milletler'in "İpek Yolu" projesinde etkin rol alarak tarihi rota yeniden canlandırılabilecektir. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 5)

TCDD işletimindeki mevcut hatların;

- % 34.2'si standart dışı kurp yarıçapına, (Kurp yarıçapı < 2000 m)
- % 25.2'si standart dışı eğime, (Eğim > %0,10)
- % 3.7'si standart dışı dingil basıncına, (Dingil Basıncı< 20 Ton)
- % 43,5'i standart dışı ray yaşına, (Ray yaşı > 25)
- % 43,4'ü standart dışı traverse (Beton travers olmayan) sahiptir.(DPT, 2001,37)

Öte yandan, 1997 yılı Uluslararası Demiryolu Birliği istatistikleri mevcut hatların kullanımı, diğer bir deyişle, hat başına düşen tren sayısı açısından AB ülkelerine göre yapılan değerlendirmede TCDD'nin oldukça düşük bir değere sahip olduğu görülmektedir. Belçika'da hat başına 1997 yılında 26,591; Almanya'da 21,779 ve İspanya'da 13,424 tren düşerken Türkiye'de bu oran 5,389'dur.

TCDD mevcut araç parkı; 586 adet dizel lokomotif, 68 adet elektrikli lokomotif, 93 adet elektrikli dizi, 57 adet dizelli dizi, 1.046 adet yolcu ve 650.000 ton kapasiteli 16.989 adet yük vagonundan oluşmaktadır. Söz konusu araçların faaliyet dışı durumları uluslar arası standartların üzerindedir. Bunun en önemli nedeni, başta tekerlek takımı olmak üzere, dışa bağımlı yedek parça teminindeki güçlüklerdir. Ayrıca, çeken-çekilen araçlarda teknoloji yenilemesi finansman darboğazı nedeniyle gerçekleştirilememektedir. Buna karşın VIII. 5 yıllık kalkınma planında kısa vadeli çalışmalar kapsamında 60 adet elektrikli lokomotif imal ve temini düşünülmekte olup günümüze kadar gerçekleşmemiştir. Çeşitli nedenlerden dolayı 10 yıldır ray ithal edilememesi nedeniyle, yol yenileme çalışmaları durma noktasına gelmişti. Demiryollarının acil ihtiyacı olan rayın yerli üretimden karşılanması amacıyla Kardemir ile işbirliğine gidilmiştir. Bugüne kadar 18 metre uzunluğunda 15.000 ton ray temin edilerek, yol yenileme çalışmalarına başlanmıştır.(www.tcdd.gov.tr ; Ulaştırma Bakanlığı,2004, 8)

TCDD, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (KEİ) bünyesinde bölgede etkin bir taşımacılık sisteminin geliştirilmesi ve uyumlu hatlardan oluşan bir bölgesel ağın kurulması konusundaki faaliyetlere aktif olarak katılmaktadır. Ayrıca Birleşmiş Milletler/Asya Pasifik-Ekonomik Komisyonu (BM/ESCAP) tarafından geliştirilen ve Avrupa'yı Asya'ya bağlayan Trans Asya Demiryolu (TAR) koridorlarının geliştirilmesine yönelik çabaları da sürdürülmektedir. (www.traceca.org, www.unece.org)

Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (ECO),TCDD'nin büyük önem verdiği ve faaliyetlerine aktif olarak katıldığı bir bölgesel işbirliği organizasyonudur. ECO bünyesinde bölgesel taşımacılığı geliştirmek üzere doğu-batı arasında tarihi İpek Yolunu hayata geçirmeye yönelik olarak Trans-Asya ana koridoru üzerinde İstanbul-Tahran-Taşkent-Almaati arasında blok konteyner treni projesi başlatılmıştır. (www.ecosecretariat.org)

Ayrıca, söz konusu blok trenin İstanbul'dan Avrupa ülkelerine, Almaati'den Çin'e kadar uzatılması ile ilgili çalışmalar devam etmektedir. Birleşmiş Milletler/Avrupa Ekonomik Komisyonu(UN-ECE), bu projeye büyük ilgi göstermekte ve İç Ulaşım Komitesi toplantılarında Avrupa-Asya ulaşım bağlantıları başlığı altında konuyu değerlendirmektedir. Bu kapsamda, Türkiye-Almanya (İstanbul-Köln) arasında planlı blok yük tren işletmesi başlamış olup, sonuçta İstanbul-Almaati blok trenine bağlantısının sağlanması hedeflenmektedir.(www.unece.org)

Türkiye'de, Batı-Doğu ulaştırma koridorunda kesintisiz bir demiryolu ana koridoru oluşturularak, Avrupa-Asya arasında transit yük taşıma olanaklarının artırılması amacıyla öncelik verilen projeler şunlardır:

- İstanbul Boğazı Tüp Geçit Projesi: Proje sadece Avrupa ve Asya arasında kesintisiz bağlantıyı kurmakla kalmayacak, aynı zamanda İstanbul'da sona eren Pan-Avrupa IV. ve X. Koridorun Ekonomik İşbirliği Teşkilatı ve Asya Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Trans-Asya demiryolu hatları ile bağlantısını da sağlayacaktır. (www.traceca.org, www.bs-petra.org)

- Balışıh-Yozgat-Yıldızeli-Sivas Yeni Demiryolu Projesi : Projeyle Batı-Doğu koridoru 131 km kısalmış olacaktır. Projenin tamamlanması halinde bu hat

üzerinde saate 180 km hız yapabilen trenler çalıştırılarak İstanbul-Sivas arasındaki seyahat süresi 5 saate inecektir. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 9)

- Vangölü Kuzey Geçişi Projesi : Proje ile Avrupa ve Asya arasındaki trafiği kesintiye uğratan İstanbul Boğazı'ndan sonraki ikinci engel de ortadan kaldırılmış olacaktır. Yapımı planlanan yeni demiryolu hattı 259 km olup, proje maliyeti 500 milyon dolar olarak tahmin edilmektedir. Projenin tamamlanması ile Seyahat süresi ise 2 saatte düşecektir. (www.traceca.org, www.bs-petra.org)

- Kars-Tiflis Demiryolu Projesi : Proje, Türkiye-Gürcistan arasında doğrudan demiryolu bağlantısını sağlayacaktır. Bununla, Avrupa'dan Orta Asya'ya, Orta Asya ülkelerinden de Avrupa'ya emniyetli, süratli ve ekonomik yönden en uygun alternatif ulaşım koridorunun oluşturulması amaçlanmaktadır. Projenin gerçekleşebilmesi için 92 km si Türkiye topraklarında, 32 km si Gürcistan topraklarında olmak üzere toplam 124 km lik yeni demiryolu yapımı gerekmektedir. Ayrıca, Gürcistan tarafındaki 160 km lik mevcut Ahalkalaki- Marabda demiryolu hattının da rehabilite edilmesi gerekmektedir. Toplam proje maliyetinin yaklaşık 600 milyon dolar (400 milyon $ Türkiye tarafı, 200 milyon Dolar Gürcistan) olacağı tahmin edilmektedir. (www.traceca.org, www.bs-petra.org)

- Hopa – Sarp- Batum Demiryolu Projesi : Hopa-Sarp-Batum Projesi, hem yapımı planlanan Doğu Karadeniz Bölgesindeki yeni demiryolu şebekelerini (Giresun-Tirebolu, Trabzon-Rize-Hopa) Orta Asya Cumhuriyetlerine bağlanmasını sağlayacak, hem de Hopa limanını kullanarak Demiryolu+Denizyolu kombine taşımacılık modu ile Avrupa'dan gelen yükleri(özellikle Batı ve Kuzey Karadeniz limanlarında) Türkiye'den Kafkasya üzerinden Orta Asya Cumhuriyetleri ve Rusya'ya taşınabilecektir. Yapımı planlanan Hopa –Sarp-Batum hat uzunluğu toplam 33 km olup, proje maliyeti 260 milyon dolar olarak tahmin edilmektedir. (www.traceca.org, www.bs-petra.org)

Diğer uzun ve kısa vadede çalışması yapılacak projeler ise:

- Ankara-Sivas; Bandırma-İzmir Hattının Rehabilitasyonu,

- Ankara-Kayseri Hattının Rehabilitasyonu,
- Ankara-Polatlı-Afyon-İzmir,
- Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli-İnönü,
- Ankara-Konya, Güney Demiryolu Projesi,
- Kömürler-Osmaniye,
- Adapazarı-Ereğli,
- Çetinkaya-Elbistan-Kahramanmaraş,
- Ereğli-Zonguldak,
- Isparta-Burdur-Antalya,
- Trabzon-Tirebolu-Diyarbakır,
- Çarşamba-Terme-Ünye-Fatsa,
- Ankara-Aksaray-Ulukışla 'dır. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 10)

2.3.4.Havayolu Ulaştırma

Türk Sivil Havacılık sektöründe bugün itibariyle yurt içi ve yurt dışı tarifeli ve tarifesiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı yapmak üzere toplam 15 işletme yetkilendirilmiştir. Bu işletmeler bünyesinde toplam olarak 167 adet büyük gövdeli hava aracı, 30.228 koltuk ve 387.500 Kg kargo kapasitesi ile sektöre hizmet vermektedir. Ayrıca, Hava Taksi işletmeciliği yapmak üzere yetkilendirilmiş 50 işletme bünyesinde toplam 138 hava aracı bulunmaktadır. Türkiye'de son birkaç yıla kadar havayolu yük taşımacılığına yeterince önem verilmemiştir. Ancak 1990'lı yıllarla birlikte ürün etrafında örgütlenme ile başarı kazanılmaya başlanması sonucunda, bir çok büyük şirket hava kargo firmalarının önemli müşterileri haline gelmiştir.

Türkiye'deki dünya piyasalarının gereği olarak özel sektör kurumları Uluslar arası Hava Acentaları Derneği (IATA) üyesi olduğu gibi Türkiye'de gelişmiş ülkeler gibi Uluslar arası Havacılık Örgütü'ne üyedir. Bu kurum havaalanlarındaki uçuş güvenliği konusunda kriterleri belirlediği gibi uygun altyapı çalışmalarını da kontrol etmektedir.

2.3.5.Karayolu ve Demiryolu Terminalleri

Türkiye'de demiryolları ve 7 büyük liman Haydarpaşa, Mersin, İskenderun, Derince, İzmir, Samsun ve Bandırma TCDD tarafından işletilmektedir. Son 5 yılda, konteyner taşımaları çok artmış ve limanlardaki konteyner elleçlemesi genel kargo miktarını aşmıştır. Fakat, limanlardan yurtiçine ve yurtiçinden limanlara yapılan taşımaların % 95'i karayolu ile yapılmaktadır. TCDD İşletmesince, yurtiçindeki konteyner taşımalarının demiryoluna kaydırılması amacıyla, 1998 yılı içerisinde 13 merkezde yapılan fizibilite etütleri sonucunda, yapılabilir bulunan Ankara, Konya, Gaziantep, Kahramanmaraş, Denizli, Kayseri ve Balıkesir'de konteyner kara terminali kurulması planlanmıştır. Bu illerde arazi ve fiziksel planlama ve yer tespiti çalışmaları tamamlanmış olup proje çalışmalarına başlanılmıştır. İlk olarak Gaziantep'teki çalışmalar sonuçlandırılmış, ihale aşamasına gelinmiştir. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 7)

Daha sonra, Gaziantep ve Ankara Behiçbey'de Kara Konteyner terminalleri tamamlanmış olup Kayseri, Konya, Denizli ve Balıkesir'de ise istimlak ve benzeri çalışmalar devam etmektedir. Ayrıca, Adana Çimento'da iltisak hattı bitirilmiştir. Manisa, Eskişehir, Denizli, Kayseri Organize Sanayi Bölgeleri ile Gaziantep Serbest Bölge'de çalışmalar sürdürülmektedir. Kombine yük taşımacılığının artırılması amacıyla kara konteyner terminalleri açılması ve organize sanayi bölgelerine iltisak hattı yapılması konusunda TCDD tarafından bu çalışmalar devam ettirilmektedir. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 5)

Ülkemizde demiryolu ile Avrupa'dan konteyner taşıması son yıllarda gelişmekte olup, bu konudaki en önemli konteyner terminali Halkalı'dadır. Avusturya kombine taşıma şirketi OKOMBI, demiryolu ile Viyana-Avusturya/Halkalı-Türkiye arasında düzenli konteyner ve semitreyler taşıması yapmaktadır. Ayrıca, Mainz-Almanya/İzmir-Türkiye ile Sopron-Macaristan/Halkalı-Türkiye arasında da demiryolu ile düzenli konteyner taşıması yapılmaktadır. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 9)

Türkiye'de demiryolları terminallerinin yeni kurulmaya başlanmasına karşın karayolu terminalleri özel sektör tarafından genel ve özel antrepo alanları kapsamında çalışma göstermektedir. Fakat Türkiye'de bu hizmeti veren kaç özel

şirket olduğu, kaç m² üzerinde bu hizmeti verdiği ve Türkiye'nin hangi bölgelerinde kuruldukları konusunda kesin bilgiler bulunmamaktadır.

2.3.6.Hava ve Deniz Limanları

Denicilik Müsteşarlığı ve Devlet Liman Hizmetleri verilerine Türkiye'nin toplam 8.300 km'lik kıyı şeridinde, 149 adet liman ve iskele bulunmaktadır. Bu kıyı tesislerinde 1995 yılında konteyner hariç toplam 119 milyon ton yük elleçlenirken, bu rakam 2001 yılında 157 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 1995 yılında elleçlenen konteyner miktarı 765 bin TEU iken, bu miktar 2001 yılında 1.250 bin TEU olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'nin en büyük 7 limanı, bir kamu kuruluşu olan TCDD Genel Müdürlüğü tarafından işletilmektedir. TCDD Limanları, Türkiye kıyılarında elleçlenen toplam yükün beşte birini, konteyner miktarının da yaklaşık üçte ikisini elleçlemektedir. Bunun dışında yine bir devlet kuruluşu olan Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Genel Müdürlüğü, önemli yük ve yolcu limanlarından 15 adedinin altyapı sahipliğini sürdürmektedir. Bu 15 limandan 2 adedi halen TDİ Genel Müdürlüğü tarafından işletilmekte ve 13 adedi işletme hakkı devri yöntemi ile özelleştirilmiş bulunmaktadır. Ayrıca, özellikle Marmara ve Ege Bölgesinde tamamen özel sektöre ait büyük limanlar bulunmaktadır. Bunun dışında kalan liman ve iskeleler ise belediyelerce, sanayi kuruluşlarınca veya diğer özel sektör kuruluşlarınca işletilmektedir.

Türkiye'deki limanlarda elleçlenen yük miktarı AB'nin Akdeniz'deki limanlarıyla karşılaştırıldığında düşük seviyede kalmaktadır. Büyük ölçekli liman yatırımlarının zamanında gerçekleştirilememesi, artan ticaret talebinin zorlamasıyla birlikte küçük ölçekli liman ve iskelelerin yapımına gidilerek yük trafiğinin dağılmasına neden olmaktadır. Sonuçta, elleçlenen toplam yük miktarı düşük olmamasına rağmen, liman başına elleçleme miktarı düşük gerçekleşmektedir.(DPT, 2001,95)

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) tarafından işletilen havalimanı ve meydanlarının sayısı 21'i uluslararası statüde olmak üzere toplam 34'e ulaşmıştır. DHMİ tarafından işletilen hava meydanlarındaki yolcu trafiğinin yaklaşık yüzde 95'i Atatürk, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes, Dalaman, Bodrum/Milas, Adana ve Trabzon havalimanlarında gerçekleşmektedir.

Dolayısıyla bu meydanların kapasitelerinin artırılmasına yönelik yatırımlar ile hizmet standartlarının yükseltilmesi konusunda çalışmalar yapılmaktadır.(www.dhmi.gov.tr, www.dlh.gov.tr, Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 19)

Diğer taraftan, yıllardır problemleri ile baş başa bırakılan Havayolu Kargo Sektörünün problemlerine çözüm getirmek, Türkiye'deki hava kargo sektörünün canlandırılarak ülke ekonomisine katkıda bulunmasını sağlamak ve İstanbul Atatürk Havalimanı'nın Ortadoğu, Balkanlar ve Kafkasya'nın Hava Kargo Merkezi haline getirilmesine yönelik Ulaştırma Bakanlığı çalışmalar yapmaktadır. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 21)

2.3.7.Gümrük Kapıları

Türkiye'nin Batı yönünde Çeşme, Ambarlı, Derince ve Haydarpaşa Limanları ile karadan İpsala ve Kapıkule sınır kapıları çıkış noktaları olmasına karşın Doğu yönünde Cilvegözü, Dilucu, Gürbulak, Habur, Sarp ve Türkgözü sınır kapıları ve Rize, Samsun, Trabzon, Zonguldak Limanları önemli çıkış noktalarını oluşturmaktadır. Bu noktalar kombine taşımacılık kapsamında karayolu-denizyolu veya karayolu demiryolu bağlantılarını sağlandığı noktalardır. Ayrıca bu limanların dışında Mersin, İskenderun, İzmir Limanları'nda bulunan gümrük kapılarından Türkiye'ye mal giriş çıkışları gerçekleşmektedir. Karadan ise sınır kapılarındaki girişlerin dışında Halkalı'da demiryolları ile gelen araçların ve transit geçiş yapan araçların kayıtlarının yapıldığı bir gümrük kapısı bulunmaktadır. Ayrıca Türkiye'de konvansiyonel havacılığa açık havaalanlarında da gümrükler bulunmaktadır. Özellikle Türkiye'ye kargo giriş ve çıkışının gerçekleştiği İstanbul Atatürk Havalimanı'nda kargo bölümünde yolcu hizmetlerinden ayrı olarak, Türkiye'deki diğer hava limanlarında olmayan bir sistemde, gümrük idaresi bulunmaktadır.Fakat her bir sınır kapısından veya gümrük idaresinden yapılan dış ticaret işlemlerini miktarlarına ulaşılamamaktadır. (www.gumruk.gov.tr; DPT, 2001, 125)

RODER Derneği'nin verilerine göre doğu kapılarında gerçekleşen sefer sayısı batı kapısından gerçekleşen sefer sayısına göre 1999-2002 yılları arasında daha fazladır. Bu sefer sayıları içinde her iki kapı yönünde de Türk araçların sayısı ithalat ve ihracat işlemlerinde yabancı araçlara göre yüksektir. Batı'daki kapılardan gerçekleşen seferlerin toplam olarak doğu'daki kapılardan fazla olması da

Türkiye'nin sahip olduğu ticari ilişkilerin yönünü ve bu süreçteki ulaştırma işlemlerinde sahip olduğu pozisyonu göstermektedir. (www.roder.org.tr)

Türkiye'deki gümrük kapıları Gümrük Müsteşarlığı tarafından işletilip kontrol edilmektedir. Özellikle fiziksel altyapı olarak gümrük binaları gelişen ticaret hacmine göre yetersiz durumdadır. Yeni bir uygulama olarak Gürbulak Sınır Kapısı Uluslararası Nakliyeciler Derneği tarafından fiziksel altyapısını geliştirilmesi ve daha iyi hizmet verebilmesi için Gümrük Müsteşarlığı ile gerçekleştirilen protokole göre 2004 yılında yap-işlet-devret modeli kapsamında UND işletmeciliğinde ve Gümrükler Başmüdürlüğü kontrolünde çalışmaya başlamıştır. Böylece eksik olan altyapı hizmetleri özel sektörün katkısı ile gerçekleştirilmiştir. Bu modelin altyapı yatırımlarını sağlanması ve gümrüklerin hizmet kalitesini artması için diğer bölgelere de genişletilmesi gerekmektedir.(ww.und.org.tr)

Gümrüklerde teknolojik altyapı hizmetleri kapsamında e-gümrük uygulaması ile birçok kamu kuruluşuna göre AB standartlarını yakalamış durumdadır. Bu gelişmeler, 2004 yılında e-imzanın hukuki olarak kabulü ile daha da hızlanmış durumdadır. (www.gumruk.gov.tr, www.e-devlet.gov.tr)

2.3.8.Teknoloji ve Ekipman Altyapısı

Önümüzdeki yıllarda, iletişim teknolojisindeki gelişmelerin Türkiye'deki ulaştırmayı etkilemesi sonucu, yük taşımasında üretilen malların kullanılmadan bekleme sürelerinin kısalması, yani stok ömürlerinin çok azalmasından dolayı katma değer zincirinin üretim noktalarına gelme gereği olmaksızın gerçekleşmesi beklenmektedir.

Konu biraz açılacak olursa; eşya taşımasında; ister tüketim malı isterse ara mal olsun üretim yapanlar, bu gün olduğu gibi bunları önceden depolayarak hem kapital hem de depo alanı gereksinimlerini artırmak yerine etkin iletişim teknolojisi uygulayarak pazar isteklerinin ortaya çıkması ile malın teslimi arasında kalan kısa sürelerde ham maddeleri ve ara malları kendi üretim noktalarında teslim alma imkanına kavuşarak daha akılcı davranacaklardır. Bu Türkiye'deki kargo ulaştırma sektörünün gelişmesinde öncelikle sahip olduğu teknoloji ve ekipmana bağlı olacaktır.Bu yüzden sekötrün ihtiyaç duyduğu iletişim ve yazılım teknolojileri

altyapısı ve verilecek hizmetlerde duyulan ekipmanın üretim altyapısı büyük öneme sahiptir.

Türkiye bilgi ve iletişim teknolojileri (BİT) pazarının 2002 yılında bir önceki yıla oranla yüzde 12'lik büyüme ile 9,2 milyar dolar seviyesine ulaştığı tahmin edilmektedir. 2001 yılı içerisinde toplam 8,2 milyar dolar olan pazarın yüzde 85'lik bölümünü, yaklaşık 7 milyar dolar ile telekomünikasyon sektörü, geri kalan 1,2 milyar dolarlık bölümünü ise bilgi teknolojileri oluşturmaktadır. 2002 yılında kamunun BİT yatırımlarına tahsis etmiş olduğu ödenek, toplam 203 projede 190 milyon dolardır.

Sabit ses telefon altyapısında, özellikle son yıllarda büyük artış gösteren mobil telekomünikasyonun etkileri gözlenmektedir. Sabit telefon santral kapasitesi 2001 yılı sonunda 21,3 milyon iken 2002 yılı sonunda 21,2 milyon hata gerilemiş, sabit telefon abone sayısı ise sadece 10 bin yeni abone ilavesi ile 18 milyon 915 bine yükselmiştir. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 35)

2002 yılı sonu itibarıyla sabit telefon abone yoğunluğu yüzde 27'ye düşmüştür. Mobil telekomünikasyonda ise abone sayısı 23,4 milyona, abone yoğunluğu yüzde 33,3'e ulaşmıştır. Bu rakam diğer tüm aday ülkelerdeki abone sayılarından fazla olup, Türkiye bu durumda AB üyesi ülkeler arasında altıncı büyük pazar konumundadır. Kişisel bilgisayar kullanımı son yıllarda hızla artmasına rağmen 2002 yılında 100 kişiye düşen 4,1 bilgisayar ve yüzde 5,7 İnternet kullanıcı yoğunluğu ile Türkiye, AB adayı ülkeler arasında son sıralarda yer almaktadır. Türk-Telekom'un tekel olarak sunduğu ses iletimi hizmetinde 2004 yılında özelleştirmeye gitmesi ile bu sektörde meydana gelecek rekabetin ileti altyapısnı daha da geliştireceği tahmin edilmektedir.(DPT, 2003, 98)

Türk-Telekom'un internet yurt dışı bağlantılarında sahip olduğu tekel konumu ve İnternet erişiminde yaşanan düşük hız ve yüksek fiyat sorunu İnternet kullanımının yaygınlaşmasının önündeki önemli engellerden bazılarıdır. Bunun yanısıra Türkçe içerikli siteler, katma değer üreten ve İnternet üzerinden sunulan hizmetlerin yetersizliği İnternet kullanıcı yoğunluğunun diğer AB adayı ülkelere kıyasla daha düşük olmasının sebepleri arasındadır.(DPT, 2003, 95)

Teknolojik altyapı olarak yaşanan bu duruma karşın, altyapı kapsamında elleçleme ekipmanı ve ulaştırma araçları da verilecek hizmetler açısından önem taşımaktadır. Bu konuda hava ve deniz limanlarında bulunana elleçleme ekipmanları yurt dışından ithal edilmekte olup herhangi bir sorunda dışarıdan yedek parça ihtiyacı veya kapasite geliştirme de Türkiye dışından bilgi ihtiyacı doğmaktadır. Kara nakliye dernekleri üyeleri için çekici veya romörk kampanyaları ile fırsatlar yaratmaya çalışırken, havayollarında tamamen yabancı ekipmana ve ulaştırma aracına bağımlılık vardır. Bu bağımlılık konusunda demiryolları dışında Türkiye'de kendi ekipman ve aracını üretme girişiminde bulunan ulaştırma alt sektörü bulunmamaktadır.

Tüm dünyada demiryolu ulaşımının tercih edilmesine paralel olarak demiryolu sanayine olan talep de artmaktadır. Sadece Türkiye'de önümüzdeki 5-10 yıl içerisinde raylı sistemin 4-5 milyar dolarlık bir ihtiyacı doğacaktır. Komşu ülkelerde de demiryolu ulaşım sistemi gelişmektedir. Yine, Avrupa Birliği demiryollarına 35 Milyar Dolar yatırım yapmayı planlamaktadır. Bu potansiyeli değerlendirmek, çeken ve çekilen araçları Türkiye'de üretmek amacıyla çalışmalara başlanmıştır. TCDD'nin başlıca ortakları TÜVASAŞ ve TÜLOMSAŞ 'la işbirliği yapmak üzere yabancı yatırımcılarla görüşmeler devam etmektedir. Bu çabaların bir sonucu olarak, TÜLOMSAŞ'ta Lokomotif üretimi konusunda yabancı bir firma ile ortak üretim gerçekleştirilmektedir. Bunlarla ilave olarak, çeken ve çekilen araçları, metro ve hafif raylı sistem araçlarını, elektrikli trenleri ve hızlı tren setlerini Türkiye'de üretmek için TCDD arazisinde bir fabrika kurulması çalışmaları son aşamaya gelmiştir. Bu fabrika kurulduğunda Türkiye Ortadoğu'nun en büyük demiryolu sanayi merkezi haline gelecektir. (www.tcdd.gov.tr; Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 34)

Altyapı faaliyetlerinde bu çeşitliliğe rağmen kurumsal yapının organize olamaması ve aralarında koordinasyonun gerçekleşmemesi nedeniyle alınan sonuçlar bakımından etkin olamamaktadır.

2.4.TÜRKİYE'DEKİ İDARİ YAPIYA İLİŞKİN MEVCUT DURUM ANALİZİ

AB üyesi ülkelerin ulaştırma sektöründeki uzun dönemli politikalarını belirleyen ve 2001 yılında AB Komisyonu tarafından yayınlanan "The White Book-

European Transport Policy for 2010: Time to decide" adlı kitapta belirtilen en önemli problemler; taşımacılık modları arasındaki karayolu lehine dengesiz dağılım, ana kara ve demiryolu koridorlarındaki trafik sıkışıklığı ve karayolu ağırlıklı taşımalardan dolayı oluşan olumsuz çevresel etkilerdir. (DPT,2003,73)

Türkiye'nin ulaştırma sektöründeki ana stratejisi de, 2001-2005 dönemini kapsayan VII. Beş Yıllık Kalkınma Planında da yer aldığı şekilde; ekonomik ve sosyal gelişmenin ihtiyaç duyduğu ulaştırma hizmetlerinin ekonomik ve kesintisiz bir şekilde karşılandığı, ulaşım türleri arasında ülke gereksinimlerine uygun dengenin sağlandığı, maksimum can ve mal güvenliğinin temin edildiği ve çevreye verilen zararların en aza indirildiği, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılan, uluslararası hukuk ve kurallara uyumlu bir ortamda ulaşımın konforlu, kesintisiz ve kısa sürede sağlanmasıdır. (DPT,2003,64)

Bu kapsamda temel amaçlar:

- Türkiye'nin stratejik konumundan daha fazla yararlanabilmesi için Trans-Avrupa, Avrupa-Ortadoğu eksenlerindeki ulusal güzergahlar ve bu güzergahların bağlandığı limanlar belirlenecek, projelerin yabancı sermaye ve kamu-özel sektör ortaklığıyla finansmanı sağlanacaktır.
- Ulaştırma hizmetlerinin verilmesinde olabildiğince kamu işletmeciliğinden uzaklaşılacaktır.
- Ulaştırma yatırımlarının seçiminde ilave talep yaratacak projeler yerine mevcut altyapının kapasitesini artıracak, bilgi işlem teknolojilerinin kullanıldığı sistemlere yatırım yapılacak, sistem güvenliği artırılacaktır.
- Karayolları ağırlıklı taşımacılığın modlara dengeli dağılımını ve darboğazları gidererek kesintisiz, güvenli ve konforlu taşımacılığı sağlamak için özellikle yük taşımaları demiryolu ve denizyoluna kaydırılacaktır. Bunun için, karayollarında trafik güvenliği artırılacak, demiryollarının piyasa ekonomisine geçişi için gerekli hazırlık işlemleri tamamlanacak, ana koridorlardaki demiryolları çift hatlı hale getirilip rehabilite edilecek, deniz güvenliği artırılacak ve ana limanlar tevsii edilerek limanlara gelen karayolu ve demiryolu bağlantıları güçlendirilecektir.
- Yeni ulaşım yapılanmasında idari düzenlemelere de önem verilecektir.
- Liman işletmeciliği yapan ve demiryolu veya karayolu ayağında da (lojistik) hizmet verebilecek Türk ve yabancı özel sektör şirketlerinin oluşabilmesi için

bürokratik işlemleri azaltan, Türkiye'ye yabancı sermaye girişini kolaylaştıran mevzuat düzenlemeleri vakit kaybetmeden hayata geçirilecektir. (DPT,2003,120)

Belirlenen bu amaçları sağlamak için öncelikler:

- Karayolu güvenliğinin artırılması,
- Trans-Avrupa ve Avrupa-Ortadoğu ulaştırma ağları ile ulusal ağların bütünlüğünün sağlanması için bir teknik etüd (TINA) yapılarak, önümüzdeki dönemde AB yapısal fonlarından yararlanabilecek önemli projelerin tespiti, AB ulaşım ağı içinde etkin hizmet verecek şekilde liman kapasitelerinin geliştirilmesi ile ana limanların oluşturulması ve deniz güvenliğinin sağlanması,
- Demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılması kapsamında çeken ve çekilen araç bakım onarım hizmetlerinin özel sektöre devredilmesidir. (DPT,2003,120)

Yukarıda Belirtilen önceliklere ulaşılması durumunda:

- Yıllık kaza ve yaralı sayısı azalacaktır.
- TINA çalışmasının tamamlanması ile, Trans-Avrupa ve Avrupa-Ortadoğu ile Türkiye arasındaki kesintisiz ulaşımı sağlayacak güzergahlar ve bu güzergahların bağlandığı limanlar belirlenecektir.
- Limanların teknolojik gelişmelere uygun ekipman ihtiyacının karşılanması ve anahtar personelin eğitimi ile limanların daha etkin işletilmesi sağlanacak, daha fazla gemiye hizmet verilecektir.
- Türk bayraklı gemilerin alıkonma oranı 2001'de yüzde 24'ten 2006'da yüzde 10'a düşecektir.
- Türkiye'deki liman devleti kontrolü oranı 2001'deki yüzde 7,5'den 2006'da yüzde 15'e çıkacaktır.
- TCDD'nin bağlı ortaklıkları yerli özel ve yabancı sermayeye açılacaktır.
- TCDD'nin 99 adet olan depo ve atölye sayısı azaltılarak 22'ye indirilecek ve bu 22 atölye özel sektöre kiralama, işletme hakkı devri veya başka bir yöntemle devredilecektir. (DPT,2003,126)

Bu belirlenen amaçlara ulaşılamsında belirlenen plan kapsamı içinde Devlet Planlama Teşkilatı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Emniyet Genel Müdürlüğü,

Ulaştırma Bakanlığı Denizcilik Müsteşarlığı, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığı koordineli bir şekilde çalışması gerekmektedir.

Bakanlıklar ve bağlı kuruluşların kuruluş yasaları, sektördeki örgütsel dağınıklığı belirleyen ana çerçeveyi oluşturmaktadır. Kurumların yasalarla düzenlenen yetki ve sorumluluk alanları bazan çakışma ve dolayısıyla sürtüşmelere yol açarken, bazen de çeşitli alanların boş veya tanımsız kalmasına yol açmaktadır.

Bir makinanın çarkları gibi uyum içinde çalışması gereken ulaştırma sektörünün birer parçası olan yatırımcı ve işletmeci kuruluşlardan -Karayolları Genel Müdürlüğü, Denizcilik Müsteşarlığı ve ilgili kuruluşlarl gibi- bazılarının ayrı bakanlıklar ve müsteşarlıklar altında örgütlenmiş olması önemli eşgüdüm sorunları yaratmaktadır. Bu olgu, yönlendirici ve politika belirleyici tek bir otoritenin bulunmayışı sonucu, sektörde verimsiz bir yatırım ve işletme düzenin yerleşmesine yol açmaktadır. Ulaştırma sektöründeki kuruluşlar aynı çatı altında toplanmadığı sürece bu verimsizliğin sürmesi beklenmektedir.

Ulaştırma sektöründe, alt sistemlerin birbirlerini tamamlayıcı bir yapı içerisinde gelişebilmesi ve diğer sektörlerin taşıma gereksinimlerinin yerinde, zamanında, en ekonomik ve en güvenli biçimde karşılanabilmesi için sistemin bir bütün olarak ele alınmasını sağlayacak bir ulaşım ana planı mevcut değildir. Bu durum ulaştırma alt sektörlerinin hemen hepsinde plansız, birbirinden bağımsız, kısa vadeli çözümlere yönelinmesine neden olmakta, sektörde verimliliğin arttırılması, mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanılması, öncelikle yeni kapasitelerin doğru tespit edilerek eşgüdüm içerisinde programlanması, alt yapının güvenli ve ekonomik bir hizmeti eksiksiz olarak yerine getirilebilmesine yönelik yapısal düzenlemelerin yapılması, ulaştırma türleri arası gerekli işbirliği ve koordinasyonun temini gibi temel konularda beklenen gelişmeler sağlanamamaktadır.

Yıllık programlara alınan projelerin çoğunun yapılabilirlik etüdü bulunmamaktadır. Bu durum projelerin tek tek ele alınması, ekonomik bakımdan herbiri verimli görülseler bile, genel önceliklerin gözden kaçırılmasına, dolayısıyla keyfi proje seçiminin ön plana çıkmasına yol açmaktadır. Diğer taraftan, yapılabilirlik etüdleri tamamlanmış projelerin bir araya getirilmesi, bir ana planın yerini tutmamaktadır.(DPT,2001, 47)

Ayrıca, ulaştırmanın hizmet verdiği diğer sektörlerin çoğunun fiziki planlarının olmaması geleceğe dönük taleplerin kestirilmesini, dolayısıyla sağlıklı plan elde edilmesini engellemektedir.

Ulaştırma sektöründe görülen verimsizlik ve sistemlerin dağılımındaki çarpıklıkların önemli bir bölümü (fonlar gibi bütçe dışı kaynakların kullanılması nedeniyle) bütçe disiplininin yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Bu tür fonların varlığı ve dolayısıyla fon gelirlerinin, öngörülen veya öngörülecek ağırlıklara göre ulaşım türleri arasında dağıtılması yerine, otoyollarda ve bazı havaalanı yapımlarında olduğu gibi belirli özel projelere ayrılması, bütçe etkinliğinin yitirilmesine yol açmaktadır.(DPT,2001,36)

Finansman yapısı ise sektörde üç farklı yapıda gelişmktedir:

- Kamu tarafından finanse edilen projelerde nakit akışı yeterli şekilde sağlanamamakta bu husus yüklenicileri müşkül durumda bırakmakta olduğundan, yükleniciler bu olasılıklara karşı önlem alarak fiyatları artırmakta veya işin gereğine değil finansmanı kolay kısımlarına yönelmektedirler.
- Kamu kuruluşlarının ana finansman kaynağı, devlet bütçesinden verilen ödeneklerdir. Çoğu kamu kuruluşuna tahsis edilen kaynaklar giderek küçülmüş ve yetersiz bir hale gelmiştir. Projeler, bazen süslenerek, yabancı yatırımcıların dikkati çekilip dış finansman sağlanmak istenmektedir. Sağlanan bu dış finansman da Türkiye'nin kaynaklarından karşılanacağından sonuçta yine işin başına dönülmektedir. Devlet bütçesi borç ödemeye ayrıldığından kaynak bulunamamaktadır.
- Yapılabilirliği ciddi etütlere dayanmayan projeler programa alınıp finanse edildiğinden, sınırlı kaynaklar nedeniyle gerekli yatırımlar yapılamamaktadır. Farklı ulaştırma türlerinin yatırım, bakım-onarım ve işletilmesinde eşit rekabet koşullarının var olmayışı da, bu türler arasında dengesizlik yaratmakta, bu dengesizlik sektörün yapısına aynen yansımaktadır. (DPT,2003,135)

Karayolu ulaşımı başta olmak üzere pek çok ulaşım türünde kullanıcıların altyapı bakım-onarım masraflarına katılımı sınırlı iken, demiryolu gibi ulaşım türlerinde sistem bakım-onarım masrafları işleticiler tarafından karşılanmaktadır.

Teknik tercihlere bağlı olarak hazırlanan planlama, programlama ve yönlendirmelerin siyasi tercihlerden uzak bir şekilde uygulanması gerekmektedir. Plan, bir yandan diğer sektörlerdeki yatırım kararlarının yaratacağı taleplerle uyumlu olmalı, fakat bu kararların ulaştırmada darboğazlar veya verimsizlikler yaratacağının belirlenmesi halinde bu kararların değiştirilmesini sağlamalıdır. Bu alandaki ilke, standart ve politikaları belirleyip uygulama ve denetleme yükümlülüğü taşıması gereken Ulaştırma Bakanlığı, gündelik siyasi baskılardan bu görevini yeterince diğer kurumlarla eşgüdümlü olarak yerine getirememektedir. Ayrıca bilgi toplama sisteminde bozukluklar, özel kesim taşımaları bilgilerinin elde edilmesindeki zorluk, eşya başlangıç-bitiş yerlerinin bilinmemesi gibi etmenler sağlıklı bir plan yapımını olumsuz yönde etkilemektedir. Karayolu, havayolu ve denizyolunda özel sektör kuruluşlarından yapılan taşımalar konusunda bilgi edinme neredeyse olanaksızdır. Fakat sağlıklı bir planlama sağlıklı bir bilgi sistemi ile mümkündür.(DPT,2001, 65)

Ulaştırma ana planı, ancak kamu ve özel sektörün işbirliği ile gerçekleştirilebilir. Bu işbirliğinde, teknik çalışmaların özel sektör ve üniversitelerce, politika seçmelerinin siyasi otoritelerce ve bilgi sağlama çabalarının kamu kuruluşlarınca yapılması uygun bir çözüm olmaktadır. Plan çalışmalarının, siyasi otoriteyi temsilen bakanlıkların tercihen müsteşarlar düzeyindeki üst düzey bürokratlardan oluşan bir "Yönlendirme Komitesi" tarafından izlenmesi, hem politikaların doğru bir biçimde plana yansımasını, hem de sonuçta çıkan kararların siyasilerce daha kolay benimsenmesini sağlayacaktır. Ulaştırma Ana Planı çerçevesinde Ulaştırma Bakanlığınca ilk etapta "Ulaştırma Ana Planı Stratejisi" çalışmaları başlatılmıştır. Bu çalışmalar çerçevesinde, mevcut durumun tespitine yönelik birinci ara rapor tamamlanmıştır. Durum analizi, gelişme öngörüleri, sorunlar ve çözümlerine yönelik değerlendirmelerin yer aldığı ikinci bölüm çalışmaları ise halen devam etmekte olup önümüzdeki yıl sonuna kadar bitirilmesi hedeflenmektedir.

Kamu projelerinden bazılarının fonlar gibi- bütçe dışı kaynaklardan karşılanması yıllık bütçe ve program denetimini zedelemektedir. Bu, yapılacak ulaştırma ana planında ortaya çıkacak ağırlıkların giderek bozulmasına yol açabilecektir. Sektördeki verimsizlik ve çarpıklıkların başlıca nedeni bütçe disiplininin bulunmayışıdır.

Kamu tarafından yoğun ve ileri teknoloji gerektiren projeler dışında, anahtar teslimi projelerden kaçınılmalıdır. Böyle bir yöntem beraberinde proje tutarında denetimsiz artışlar getirme riskini taşımaktadır. (DPT,2001, 78)

Diğer taraftan yeterli kaynak sağlanmadan çok sayıda projenin programa alınması ve ihale edilmesi yapım ve program tekniği yönünden çözümsüzlükler yaratmaktadır. Yapımı çok uzun süren ulaştırma projelerinde olması gereken proje karakteristiği bu süre içinde değişiklik gösterdiği gibi maliyetin de önemli ölçüde arttığı gözlemlenmektedir. Yatırım programına alınan projeler uygulanmaya başlamalı ve programına uygun olarak mümkün olduğu kadar hızlı tamamlanmalıdır. Ülkemiz şartlarında ekonomik yapım süresinin 3-4 yıldan fazla olmaması gerekmektedir. Fizibilite etüdü ve uygulama projesi olmayan projelerin ihale edilmesi yönteminden de vazgeçilmelidir. (DPT,2004,143)

Mevcut özel ve kamu kuruluşlarının görev ve yetki sahaları arasında yeniden düzenlemelerin yapılması zorunluluğu doğmaktadır. Ekonomik içerikli, sosyal içerikli, özel amaçlı ulaşım hatlarının yapım, bakım ve işletme sorumlulukları gerek finansman gerekse örgütsel olarak birbirinden ayrılmalı, çağın ve teknolojinin getirdiği değişimlere uygun olarak yeniden tanımlamalar getirilerek büyük kaynak israfının önüne geçilmelidir. Bu nedenle;Sektörde teknik standartların oluşturulması, politika ve ilkelerin belirlenmesi ve benzer konularda çalışmalar yaparak siyasi otoritelere önerilerde bulunmak üzere ulaştırma ve trafik konularında araştırma yapmakla yükümlü bir "enstitü" kurulması gereklidir. (DPT, 2001,73) Bu enstitü gerek duyduğu veri ve belgeleri ait olduğu kurumdan doğrudan alabilmelidir. Kurumun gelirleri konu ile ilgili özel ve devlet kurumlarının kaynaklarından yapılacak yasal düzenlemelerle belirlenecek orandaki paylarla karşılanmalıdır.

Ulaştırmada maliyetler taşıtana, taşıyana ve ülke ekonomisine göre değişik şekilde algılanır. Bu nedenle, yeterli yasal ve idari altyapı hazırlanmadan ve kontrol mekanizmaları kurulmadan özelleştirmeye gitmek sektörde önemli sorunlar çıkarabilir. Her bir ulaştırma türünde faaliyetlere göre özelleştirmenin kurumsal yapısını ve yasal düzenlemelerini öngören çalışmalar yapılmalı, kamu yararı gözetilerek uygun denetleme mekanizmaları kurulmalıdır.

Maliyet altı taşımalar ile güvenlikten fedakarlık yapılarak gerçekleştirilen taşımaların izlenerek gerekenlerin yapılması zorunludur. Öte yandan, taşımacı kartellerinin yakından izlenmesi ve kartellerin alacağı kararların ülke çıkarlarına etkisi irdelenmelidir. Burada DB Deniz Nakliyatı A.Ş. nin özelleştirilmesi ile Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında kendi bayraklı gemileriyle gerçekleşen ihracatta azalma şeklinde sonuçlar vermiştir. Bu durumda bir an önce "Taşıtıcılar Birliği" kurulması veya İhracatçı Birlikleri benzeri kurumların bu süreçte aktif rol alması gerekmektedir.

Kurumların bu süreçte rol alabilmesi için çok önceden kurulması gereken bilgi sistemlerinin önce güvenlik ve pazarlamada, sonra da yatırımların yönetilmesinde kullanımı sağlanmalıdır. Ulaştırma Lojistiği (Transportation Logistics), İşletme Enformasyon Sistemi (Management Information System-MIS), Küresel Enformasyn Sistemi (Global Informaition System- GIS) veya benzeri çalışmaların yapılabilmesi için gereken ortamların oluşturulmas gereklidir.

"Türkiye'nin ulaşım sisteminin deniz taşımacılığı ve demiryolu işletmeciliği öncelikli olmak üzere, hazırlanmakta olan ulaşımm ana planı çerçevesinde kara ve hava ulaşımı ile de bir bütünlük içerisinde ele alınarak ulaşım sistemleri arasında gerekli dengenin sağlanması, iletişim alanında ise serbestleştirme ve özelleştirme çalışmalarına ve sektörle ilgili mevzuat düzenlemelerine hız verilmesi, her türlü haberleşme ve iletişim imkanlarının Türkiye'nin her yerleşim birimine ulaştırılması" günümüzde hükümetin öncelikli hedefleri olarak Ulaştırma Bakanlığı'nın 2004 Temmuz ayında yayınladığı "Sektörler Bazında Faliyetler" adlı yayında belirtilmiştir.

Bu çerçeve içinde özellikle Türkiye'nin AB adaylığının gerçekleşmesi nedeniyle AB koşullarına uyum konularının özenle ele alınması gerekmektedir. Avrupa Birliği çerçevesinde tüm kararların uygulanmasında olabilecek esneklikler araştırılarak, bunların Türkiye'nin çıkarları doğrultusunda kullanılması sağlanmalıdır. Bu çalışmaya paralel olarak, AB'ye adaylık sürecinde, AB ülkeleriyle ve genel olarak AB'ye ortak olmayan ülkeler ile ilişkiler bu yeni gelişmelerin ışığında ele alınarak çözümlenmelidir.

2.4.1.Doğu-Batı Ulaştırma Koridoruna Yönelik Türkiye'deki İdari Yapının Mevcut Durum Analizi

Özellikle AB, Dünya Ticaret Örgütü(WTO) ve Birleşmiş Milletler Ticareti Geliştirme Bölümü(UNCTAD) ile Akdeniz Bölgesi'nin 2010 yılında Serbest Ticaret Bölgesi haline gelmesini desteklemektedir. Bu sayede AB'ye üye Akdeniz'e kıyısı olan ülkeler, AB'ye üye olmayan ama Akdeniz'e kıyısı olan ülkeler ile belirlenen İndirimli Gümrük Kotaları veya belirli ürünlerde Gümrük Vergisi olmadan ticaret gerçekleştirebilecekler. Bir bakıma AB'nin Türkiye'ye uyguladığı ve sermaye ile ticari emtianın AB sınırları içinde serbest dolaşım hakkını kazandığı Gümrük Birliği uygulaması Akdeniz'e kıyısı olan ama AB üyesi olmayan ülkelere de genişletilecektir. Bu gelişme AB'nin çeşitli kurumlar ile desteklediği ve Batı-Doğu Ulaştırma Koridoru kapsamında gelişimini kapsayan ulaştırma ağları ile de altyapı olarak desteklenmektedir. Böylece Ortadoğu bölgesine kadar AB'nin ürünleri serbest dolaşım hakkına kavuşacaktır.

Türkiye'nin AB'ye üyelik sürecinde olması ve Gümrük Birliği kapsamı içinde olması nedeniyle Euro bölgesinin gelişmekte olan ekonomisinin doğuya açılan yolu üzerinde önemli bir geçiş noktası oluşturmaktadır. Bu durumda, Batı-Doğu ulaştırma koridorunda uluslararası kurumlarla olan ilişkiler ve bu kurumların karar mekanizmalarına katılma sorunları çözümlenmesi ve bu kurumaların çalışmalarının takibi önem kazanmaktadır. Bu süreçte yapılması gerekenler Türkiye tarafından politikalar olarak planlanmalı ve yaşama geçirilmelidir.

Avrupa-Asya demiryolu bağlantısının Türkiye üzerinden geçişinin sağlanması konusunda uluslararası çabalar Ulaştırma ve Dışişleri Bakanlığı koordinasyonu ile dikkatli bir şekilde sürdürülmelidir. Örneğin demiryolları taşımada AGTC (Uluslar arası Önemli Kombine Taşımacılık Hatları ve Bağlantı Tesisleri Avrupa Anlaşması), AGC (Uluslar arası Ana Demiryolu Hatları Avrupa Anlaşması), TER (Trans-Avrupa Demiryolu), TAR (Trans-Asya Demiryolu) kapsamındaki uluslararası hatlar ve bu hatları şekillerindiren anlaşmalar incelenerek bu anlaşmaları oluşturan kurumların yönetim mekanizmalarında Türkiye tarafında aktif rol alınmalıdır.(www.unece.org)

Çeşitli platformlarda faaliyetleri sürdürülen uluslararası altyapı projelerinin Birleşmiş Milletlerin Avrupa ve Asya örgütleri (ECE ve ESCAP) kapsamında

değerlendirilerek bütünleştirilmeli, Batı-Doğu ulaştırma koridorları kapsamındaki ağlarınının sadeleştirilmesi konusunda çalışmaları sürdürülmeli, uluslararası platformlarda bu doğrultuda karar geliştirilmesini sağlayacak girişimler Türkiye tarafından başlatılmalıdır. (www.unece.org, www.unescap.org)

Türkiye için alt sektörler bazında Batı-Doğu koridorunda uluslararası taşımacılık ağları belirlenirken Avrupa-Asya transit taşımacılığının sadece karayoluyla olması halinde ortaya çıkacak olumsuzluklar göz önünde tutularak, bu koridor için demiryolu, karayolu ve denizyolu ile kombine taşımacılık terminali haline getirecek projeler geliştirilmelidir. Türkiye'nin henüz taraf olmadığı, uluslararası sözleşmelere taraf olunması yönünde çalışmaların hızlandırılması ve en kısa zamanda sonuca ulaşılması sağlanmalıdır.

Batı-Doğu ulaştırma koridorunda Trans-Avrupa ulaştırma ağları ile ulusal ağların bütünlüğünün sağlanması için bir teknik etüd (TINA) yapılarak önümüzdeki dönemde AB yapısal fonlarından yararlanarak gerçekleştirilecek önemli projelerin tespiti sağlanacaktır. Türkiye'nin AB'ye üye olmasıyla bir parçası olacağı Trans-Avrupa Ağına potansiyel bağlantılarını ortaya koyacak olan TINA çalışmasının, 2003 yılı sonuna kadar AB Komisyonu tarafından ihale edilmesi ve 2004 sonunda tamamlanması beklenmektedir.(Edmunds ve O'Brien, 2003, 3-5)

TINA çalışması sonucunda, Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunda Trans-Avrupa Ağlarına bağlanması için izleyeceği strateji ve yapması gereken yatırımlar belirlenecektir. Bu yatırımların gerçekleşebilmesi için öncelikli projeler ve finansman planlamasının yanısıra, idari kapasitede yapılması gereken değişiklikler de çalışma sonucu ortaya çıkacaktır. Bu çalışmayla özellikle yük için hızlı, kesintisiz, sürdürülebilir hareket imkanı sağlanması hedeflenmektedir. Önemli güzergahlardaki darboğazlar giderilecek, ulaşımda verimlilik ve etkinlik artırılacaktır. Azalan ulaşım maliyetleri ve zaman kazancı, tarım, turizm ve sanayide gelişmeyi artıracaktır. Ulusal Programda da yer alan bu önceliğin hazırlanmakta olan Ulaştırma Ana Planı ile ilişkilendirilmesi sağlanacaktır. TINA çalışmasının AB Ulusal Program kapsamında finanse edilmesi öngörülmüştür. Bu nedenle Ulusal Kalkınma Planında TINA çalışması için kaynak ayrılmamıştır.(DPT,2003, 54)

PETrA programı Pan-Avrupa koridorları ile TRACECA ağları arasında önemli bir rol oynama fırsatına sahip iken çok az bir etki göstermiştir. Bunu başarması için TRACECA'nın anlaşmalarındaki kısa süreli kriterlere göre hem teknik hem de politik olarak desteklenmesi gerekmektedir. Bu amaçla Türkiye'nin PETrA programı kapsamında poltikasını yeniden yapılandırması ve TINA programı ile gerekli olan teknik altyapıyı oluşturması lazımdır.

Batı-Doğu ulaştırma koridorunda TRACECA ile aynı bölge içinde Dünya Bankası (Worldbank-WB), Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası (European Bank for Reconstruction and Development-EBRD), Amerikan Birleşik Devletleri Uluslararası Gelişim Ajansı (The United States Agency for International Development-USAID), Ağa Kağan Geliştirme Ağı (Aga Khan Development Network-AKDN), Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (United Nations Economic Commission for Europe-ECE), İpekyolu Bölgesi Geliştirme Programı (The Silk Road Area Development Programme-SRADP), Asya Kalkınma Bankası (Asian Development Bank-ADB) altyapı faaliyetlerini destekleyici uluslararası organizasyonlar olarak faaliyet göstermektedirler. Türkiye'nin bu organizasyonların gerçekleştirmek istediği faaliyetler hakında bilgi alıp programlarının oluştururken kendi politikaları hakkında bilgi sunmalıdır.

Türkiye'nin sahip olduğu jeostratejik konum, PETrA programının içeriği olan TRACECA'nın ve Pan-Avrupa Ulaştırma Ağlarının Karadeniz'i kapsayan devamı olarak hem Batı-Doğu yönlü ana ulaştırma koridorunda hem de Kuzey-Güney yönlü ulaştırma koridorunda aktif rol oynamasına olanak sağlamaktadır.

2.4.2.Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoruna Yönelik Türkiye'deki İdari Yapının Mevcut Durum Analizi

Türkiye stratejik konumundan yararlanarak, Avrasya coğrafyasında bağımsızlıklarını kazanan bir çok ülkeye gerek siyasi, gerek ekonomik açıdan model konumunda olması nedeniyle; Kafkas ve Orta Asya ülkelerinin ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesinde Türkiye'nin çıkarları açısından da önemli olduğu görülen, TINA teknik yardım desteğini sağlamalıdır. Diğer taraftan Ortadoğu bölgesinde Irak Savaşı'ndan sonra başlayan ve gün geçtikçe hızlanan yeniden yapılanma sürecinde bu bölgeye olan ulaşım ağları tekrar aktif hale gelmeye

başlamaktadır. Bu bölgedeki ulaştırma sistemlerinin canlanması için Türkiye'nin Ulaştırma ve Dışişleri Bakanlıkları tarafından yeni politiklar oluşturması gerekmektedir.

TINA çalışması sonucunda, Türkiye'nin Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda Avrupa-Ortadoğu ağlarına bağlanması için izleyeceği strateji ve yapması gereken yatırımlar da belirlenecektir. Bu çalışmayla özellikle bu koridorda da yük için hızlı, kesintisiz, sürdürülebilir hareket imkanı sağlanması hedeflenmektedir. Böylece önemli güzergahlardaki darboğazlar giderilecek, ulaşımda verimlilik ve etkinlik artırılacaktır. (www.traceca.org)

Türkiye'nin Doğu Avrupa'dan Ortadoğu, Afrika'nın Doğusu, Güney Asya ve Okyanusya hedefli kuzey-güney yönlü taşıma koridorunda, dünyadaki Batı-Doğu ulaştırma koridoru kapsamındaki ticaretin bu koridordaki genel ticaretin oranına göre yüksek olmasına karşın, Rusya'nın ekonomisinin diğer piyasalarla ilişkileri ile büyüme potansiyeli ve İran'ın AB ile ticaret ilişkilerini geliştirme çalışmaları ile bu koridor gittikçe önem kazanmaktadır. Bu amaçla Rusya ile İran arasında ortak çalışmalar başlamış olup Türkiye bu çalışmalara dahil edilmeyerek Hazar Denizi üzerinden bu koridorun geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Özellikle İran'ın yaptığı araştırmalarda Rusya'dan Hindistan'a olan ticarette artış olacağı ve bu artışın Kuzey-Güney taşıma koridorundaki ulaştırma ağının geliştirilmesini gerektireceği belirtilmektedir. (UND, 2002,13)

PETrA programı Türkiye için Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunda önemli bir rol oynama fırsatına sahip olduğu gibi aynı özelliğe Kuzey-Güney Koridorunda da sahiptir, fakat Türkiye'nin Kuzey ülkeleri ile taşıma sitemleri arasındaki farkların giderilmesinde politik ve idari olarak büyük bir etki göstermemiştir. Bu durumun gelişmesi, bölgede bulunan yeni AB üyeleri ve aday ülkeler kapsamında, PETrA'nın durumu, Karadeniz Ekonomik İşbirliği (Black Sea Economic Cooperation-BSEC) organizasyonu sürecinde ve desteğinde düşünülmelidir. BSEC kapsamındaki ulaştırma politikalarının AB'nin çalışmalarını temel alması, günümüze kadar BSEC'in ulaştırma politikları çalışmaları bakımından bölgede etkin bir rol oynayıp Rusya ile Körfez Bölgesi ve Afrika arasındaki Kuzey-Güney Koridorunda etkin bir rol alamamıştır. Türkiye'nin BSEC'in kurucusu ve başkanı olarak ulaştırma politikalarının üye ülkeler bazında oluşturulması sürecinde PEtrA ve TRACECA

programlarına uygun ve kendi ulaştırma planı staratejilerini destekleyici yapıda liderlik etmesi gerekmektedir. (Edmunds ve O'Brien, 2003, 8-10)

Bu koridor üzerinde diğer etkin bir organizasyon ise Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (United Nations Economic Commission for Europe UN-ECE)'dir. 1975 yılında hazırlanan Avrupa Uluslararası Ana Trafik Arterleri Anlaşması, 1985 yılında Avrupa Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Anlaşması ve 1991 yılında hazırlanan Avruapa Önemli Uluslararası Kombine Taşımacılık ve Bağlı Kurulumları Anlaşması ile Moskova'nın doğusuna ve Türkiye'nin güneydoğu bölgesine kadar devam eden E-karayolu ağlarını oluşturmuştur. Bu süreçte altypı hizmetleir bakmından karayoolarında gelişme sağlanmasına karşın uluslrarası demiryolu anlaşmalarınının gereklerini Türkiye tam yerine getirememiştir. (Edmunds ve O'Brien, 2003, 8-10)

2.4.3.Karayolu Ulaştırma

Bir yandan Türkiye'nin geniş bir ülke, sert iklim ve çetin topografya koşulları yolların yapım, bakım ve onarım güçlüğünü artırırken diğer yandan trafiğin özellikle ağır taşıtların ve izin verilen yüklerin gereksiz ve tekniğe aykırı olarak arttırılması karayollarının süratle bozulmalarına yol açmaktadır. (DPT, 2001, 34)

Karayollarında yük taşımacılığının içinde bulunduğu darboğazın en önemli nedenlerinden biri olan "teşvik" politikasının yeniden gözden geçirilmesi ve sektöre girişlerin "mesleki yeterlilik" ön şartına bağlanması kaçınılmaz hale gelmiştir. Bunun yanısıra, yaş sınırlaması nedeniyle, firma envanterlerinden çıkarılan taşıtların ihracını kolaylaştırmak üzere teşvik politikaları geliştirilmelidir. (DPT, 2003, 52)

Bakım ve işletme çalışmalarında ihaleli işlere ağırlık kazandırılarak ülkede bakım faaliyetini nitelikli olarak yerine getirebilecek, özel sektör firmalarının örgütlenmesi teşvik edilmelidir. Bu amaçla, Karayolları Kuruluş Kanunu'nda bakım ve işletme hizmetlerinin 10 yıla kadar belirlenecek şekilde ihale edilebilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Karayolu ağı üzerinde trafik kazalarının yoğunlaştığı kara noktaların giderilmesi çalışmaları hızlandırılarak güvenli trafik akışı sağlanmalıdır. Tespit edilmiş olan kara noktalarla ilgili iyileştirme çalışmalarının bir program dahilinde öncelikle bitirilmesi sağlanmalıdır. (DPT, 2003, 47)

Yol ağının tümünde trafik güvenliğinin arttırılmasına yönelik çalışmalardan yatay ve düşey trafik işaretlemeleri öncelikle sağlanmalıdır. Karayollarının planlanan ekonomik ömürleri boyunca, can ve mal güvenliği yönünden iyi durumda bulundurulması esastır. Bunu sağlamak ve diğer alt sektörlere karşı haksız rekabeti önlemek üzere etkili ve yurt çapında yaygın bir ağırlık kontrolü yapılması gerekmektedir. Ağırlık kontrol istasyonları projelendirilerek hızla uygulamaya geçirilmeye başlanmıştır. Bu durum ölçüm, kalibrasyon, kalite, akreditasyon, test ve belgelendirme konularındaki mevzuatın aşamalı olarak kendi iç mevzuatına aktarma çalışmalarını sürdürmektedir. Bu çalışmalar sonucunda Türkiye Akreditasyon Konseyi Kanunu (TÜRKAK) 1999 yılında yürürlüğe girmiş bulunmaktadır. Bunun gerektirdiği yükümlülüklerin titizlikle yerine getirilmesi, ülkemizin kısa ve uzun dönemli çıkarları açısından önem taşımaktadır. Türkiye, uluslararası mal ticaretinin serbestleşmesinin sağlanması için ticarette teknik engellerin kaldırılmasına yönelik uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmesi ile beraber AB-Türkiye arasında Gümrük Birliği kapsamında AB standardizasyon çalışmaları yapılmaktadır.(DPT, 2003, 67)

Karayoluyla yük taşımacılığı yapılan bir çok ülke , kendi taşımacılarının taşıma kapasitesinin düşüklüğünü gerekçe göstererek taşıtlarımıza geçiş belgesi tahsisinde gerekli kota artışına razı olmamaktadır. Bu konuda Avusturya, İtalya, Rusya belirgin örnekler olarak karşımıza çıkmaktadır. Geçiş belgesi kısıtlamalarının yanı sıra bazı ülkeler de yüksek geçiş ücretleri talep ederek taşıma maliyetlerinin artmasına, taşımacılarımızın rekabet gücünün zayıflamasına neden olmaktadır. Geçiş ücretlerinin maliyetleri en fazla etkilediği ülkeler arasında Romanya ve Macaristan öncelikli olarak yer almaktadır. (www.und.org.tr)

Karayolu taşımasını düzenleyecek bir taşıma kanunu tasarısı hazırlığı tamamlanmış ve tasarı TBMM'ne sevkedilip 19 Temmuz 2003 tarihinde " Karayolu Taşıma Kanunu" halini alarak yasal bir zemine kavuşturulmuştur. Ayrıca karayolları trafik kanununa yapılan ilavelerle, trafikle ilgili kuruluşlar arasında koordinasyonun sağlanması, kazaların azaltılması ve trafik güvenliğini arttırıcı önlemlerin belirlenmesi amacıyla "Karayolu Trafik Güvenliği Yüksek Kurulu" ve "Karayolu Güvenliği Kurulu" adı ile iki kurul oluşturulmuştur. Ayrıca, bu kanunun uygulanmasına ilişkin "Karayolu Taşıma Yönetmeliği" ile "Kamu Kurum ve

Kuruluşları Personel Servis Hizmeti Yönetmeliği" de Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanarak 25 Şubat 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu kanun ve yapılan mevzuat düzenlemeleri ile;

- Az sayıda özmal taşıta sahip verimli işletmecilik yapamayan firma yerine; güçlü, organize olmuş çok sayıda özmal taşıta sahip verimli işletmecilik yapan firma,
- Bireysel taşımacılık yerine; kurumsal taşımacılık,
- Mevcut atıl kapasitenin azaltılması ve bir süreç sonunda yok edilmesi,
- Hizmetin vatandaşın ayağına götürülmesi düşüncesinden hareketle, karayolu taşımacılık faaliyetlerini denetimi ile ilgili yetkilerin yerel yönetimlere bırakılması,
- Avrupa Birliği müktesebatına uygun olarak mesleki saygınlığa, mesleki yeterlilik ve mali yeterliliğe sahip, hizmet kalite ve standardı ile verimi daha yüksek, düzenli, güvenli, seri, ekonomik ve diğer taşıma modları ile entegre olmuş bir karayolu taşımacılık sektörü,
- Taşımacılıkla ilgili hususlarda güçlü, yetkili, yeterli ve denetleyen-yönlendiren, taşımacılık alanında vizyon sahibi bir kamu otoritesinin oluşturulması, hedeflenmiştir.(DPT,2003, 68-69)

Türkiye'deki karayollarının yapım, bakım ve onarımı ile ilgili işlemler Bayındırlık Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir. Bu durum Ulaştırma Bakanlığı'nın planlama konusundaki çalışmalarında yetki karmaşasına yol açmaktadır. (www.karayollari.gov.tr, www.ubak.gov.tr)

Ekonomik olarak kendi kendini finanse edebilen veya böyle olduğu iddia edilen yollar özerkleştirilerek her türlü maddi ilişkileri kamu bütçesinden çıkarılmalıdır. Özellikle erişme kontrollü ve paralı olan bu yolların tarifeleri kontrol edilmeli ve finansal yapısı daha yakından izlenmelidir.

Merkezi otoritenin görev alanı daraltılmalı, ana yol ağından sorumlu, gerekli kaynak tahsislerinin yapıldığı, teknik yardım ve kontrol hizmetlerini gerçekleştiren bir kuruluş haline getirilmelidir. Karayolları İdaresi ülkeyi komşu ülkelere bağlayan, il merkezlerini birbirine bağlayan ve bu yolları önemli uluslararası hava alanlarına ve limanlara bağlayan 40 000 km.'yi geçmeyen şimdiki devlet yolu ağına eşdeğer bir yol ağından sorumlu olmalıdır. Yol boyu hizmet tesislerine ait standartlar geliştirilmeli

ve işletmesinde daha etkin bir denetim yapılmalıdır. Proje Denetiminin (Project Auditing) uygulamaya geçirilmesi sağlanmalıdır. (www.karayollari.gov.tr)

Taşımacılığın ağırlıklı olarak karayoluna dayandığı Türkiye'de, karayollarında can ve mal güvenliğinin sağlanmasında önemli sorunlar yaşanmaktadır. Yurtiçi yük taşımalarının yüzde 91'inin karayolu ile gerçekleştirilmesi, karayolu trafiği içinde ağır taşıt oranının yüzde 30-40'lara ulaşması, altyapının geometrik ve fiziki standartlar açısından yetersiz kalması, kavşak düzenlemeleri ve gerekli sinyalizasyonların tesisi, transit trafiği yerleşim yerlerinin dışına çıkaracak yolların yapımı ve ağırlık denetimleri için sabit ve seyyar kontrol sistemlerinin kurulması gibi karayolu güvenliği ile ilgili yatırımların yeterli düzeyde yapılamaması nedenleriyle karayollarında trafik güvenliği yetersiz kalmaktadır.(DPT,2001, 26)

2.4.4.Denizyolu Ulaştırma

Türkiye'yi Batı-Doğu ekseninde ulaşım koridoru ve transit uğrağı haline getirmesi amaçlanan bir yapılanmada deniz ticaret filosunun etkin katkıları bulunacaktır. Türk Deniz Ticaret filosunun nicel ve niteliksel olarak taşıma talepleri ile uyumlu, dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun bir yapıya kavuşturulmasına önem verilmelidir.

Avrupa Birliği ülkeleri, Yunanistan dışında kabotaj tekeli uygulamasını sona erdirmiştir. Yunanistan'a tanınan geçici süre de 2004 yılı sonunda sona erecektir. Türkiye, Avrupa Birliğine tam üye olduğunda kabotaj tekelini sona erdirmek durumunda kalacaktır. Bu nedenle, adaylık döneminde kabotaj konusunda gerekli yönlendirmeler yapılarak Türkiye içinde yük taşımacılığının kara taşımacılığından denizyoluna kaydırılmasının temini amacıyla kabotaj taşımacılığı yapan yük gemilerine liman hizmetleri ve yakıt konusunda destek verilmesi için gerekli önlemler alınıp AB görüşmeleri sürecinde Yunanistan'a tanındığı gibi olabildiğince uzun süreli istisna uygulaması (en az tam üyeliğe kadar) Türkiye'nin talebi olarak gündeme getirilmelidir.(DPT,2001, 44)

Mevcut düzen içerisinde denizcilikle ilgili 57 Kanun, 1 KHK, 29 Tüzük, 41 Yönetmelik ve 18 Kararname ile yönlendirilen denizcilik sektöründe, yetkilerin çeşitli kurum ve kuruluşlar arasında dağıtılmış olması nedeni ile yetki karmaşası

yaşanmakta ve Türkiye'nin menfaatleri için önem arz eden projelerin hayata geçirilmesinde gecikmeler yaşanmaktadır. Bu nedenle, bütün denizcilik faaliyet ve hizmetlerini bünyesinde toplayacak bir Denizcilik Bakanlığı kurulması istenmektedir. (DPT,2001,86) Diğer taraftan diğer ulaştırma modları tarafından tüm yetkilerin Ulaştırma Bakanlığı kontrolünde toplanması talep edilmektedir. Fakat yetkilerin toplanacağı bir "bakanlığın" en kısa zamanda Türkiye'deki projelerin tam olarak uygulanması için oluşturulması gerekmektedir.(DPT,2001, 84)

Liman devleti kontrollerine ilişkin Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmelerin yanı sıra daha sonra geliştirilecek tadil ve protokollerin hükümetçe onaylanması sağlanmalıdır. Bu sayede etkin bir kontrol ve denetim mekanizması kurulacaktır. Liman Devleti Denetiminin Denizcilik Müsteşarlığı'nca daha etkin olarak yapılması sağlanmalıdır. Türkiye, bayrak devleti ve liman devleti kontrolü konusunda AB standartlarının altındadır. Türkiye'nin deniz güvenliği konusunda birinci önceliği bayrak devleti ve liman devleti kontrollerini iyileştirmektir. Bu amaçla, AB Mali İşbirliği kapsamında bir proje başlatılmış ve denizyolu güvenliğinin iyileştirilmesi konusunda bir Eylem Planı Taslağı hazırlanmıştır. Halihazırda AB Mali İşbirliği kapsamında yürüyen 2,7 milyon Euroluk bir proje bulunmaktadır. Proje kapsamında merkezi bir güvenlik veritabanı kurulması, bayrak ve liman devleti kontrolü görevlilerinin eğitimi, simülatör ve kontrol için çeşitli ekipman alımı planlanmaktadır. Mevcut proje, deniz güvenliğinin sağlanması için gerekenlerin küçük bir kısmını kapsamakta, bundan sonraki çalışmalara baz oluşturmaktadır. (DPT, 2001, 126)

Denizcilik uluslararası yapıdadır. Uluslararası sözleşmeler bu sektörü şekillendirmektedir. Sözleşmeleri başından izleyerek ve etkin katılımda bulunarak ulusal çıkarları bu sözleşmelere yansıtmak, artık gerekli hale gelmiştir. Bunun için de IMO, ILO ve UNCTAD gibi örgütlerle düzenli, etkin ve gerekli koordinasyonu sağlamış sürekli gruplarla temsil şekli bir an önce sağlanmalıdır. (DPT, 2001, 102)

Denizcilik mevzuatının Avrupa Birliği mevzuatı ile uyumlu hale getirilmesi sağlanmalıdır. Türk deniz ticaret filosunun işletme maliyetlerinin azaltılması ve yeni çalışma alanlarının yaratılmasını temin için AB ülkeleri ve diğer ülkelerle ikili anlaşmaların yapılması teşvik edilmalidir. Diğer taraftan denizcilikle ilgili yapılacak tüm ikili anlaşmalar ve taraf olunacak uluslararası sözleşmeler konusunda ilgili meslek kuruluşlarının görüş ve önerileri alınarak değerlendirilmektedir.

Türkiye'nin dış ticaret yüklerinde sanayi malları yüzde 40'lık paya sahiptir. Ancak, Türk deniz ticaret filosu layner (tarifeli sefer) hizmeti verebilecek gemilere yeterince sahip bulunmamaktadır. IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde Ro-Ro, konteyner (full veya semi), kombine layner, petrol tankeri, LPG, LNG gemi tipindeki ticaret gemilerinin satın alınması, yurtiçinde yaptırılması, olanın yenilenmesi hususları gerekli finansman kolaylıkları da sağlanarak desteklenmeli ve destek araçlarından azami ölçüde yararlandırılmalıdır. Bu tip gemilerin taşıyacağı cinsteki yüklerin Türk Bayraklı gemilere uzun vadeli kontratlarla verilmesiyle finansman kolaylığı yaratılabilir. Öte yandan kabotaj taşımacılığında olası AB rekabetine hazırlıklı olmak amacıyla koster filosu da güçlendirilmelidir. Filo hedeflerinin takibi ve gerçekleştirilmesi aşamasındaki karar mekanizmalarının içinde öncelikle Denizcilik Müsteşarlığı'nın da yer alması gereklidir. Türk filosundaki gemiler için alınmış olan kredilerin süresi içinde ödenerek milli servet haline gelişine kadar donatanların direkt veya dolaylı olarak yük temini şeklinde desteklenmesi sağlanmalıdır. Özellikle ihraç yüklerimizin, yurtdışında yapılan yatırımların veya verilen kredilerin karşılığında ortaya çıkan taşımaların ve Milli Savunma Bakanlığı taşımaları ile kamu kuruluşlarına ait dış ticaret yük taşımalarının Türk bayraklı gemilerle yapılmasına öncelik verilmelidir. (DPT, 2001, 95)

Başta finansal kiralama mevzuatı olmak üzere denizcilik mevzuatında müteşebbislerin gemi edinmelerini ve işletmelerini kolaylaştıracak şekilde gerekli değişiklikler yapılmalıdır. Deniz ticaret filosunun gençleştirilmesi ve yenilenilerek geliştirilmesi için GİSAT Fonunun yeterli düzeye getirilmesi gibi gerekli finansman modelleri uygulamaya konulmalıdır. Yeni gemi inşasında uluslararası alanda yürürlülükte olan dolaylı desteklerin uygulanması amacıyla gerekli mevzuat değişiklikleri yapılmalıdır. Finansman sorununun çözümünde, denizciliğin desteklenmesinde ve destek kararları içinde Denizcilik Müsteşarlığı öncelikle yer alması gereklidir. (DPT, 2001, 68)

Kaptanlık mesleğinin gelişmesine katkıda bulunmak, dünya deniz ticareti sektöründeki gelişme ve değişmelerin zamanında izlenmesini sağlamak ve Türk ticaret kanununun meslek disiplinine ilişkin hükümlerine işlerlik kazandırmak amacıyla Gemi Kaptanları Meslek Odası kurulması gereklidir. (DPT, 2001, 97)

Özelleştirme kapsamında bulunan denizcilik sektöründeki KİT'lerin uzun zamandan beri özelleştirilememelerinin nedenleri göz önüne alınarak, hem özelleştirme kapsamındaki KİT'lerin, hem de özelleştirilmesi düşünülen diğer Kamu Kuruluş ve İşletmelerinin her biri için en kısa zamanda birer özelleştirme projesi hazırlanması gerekldir. Hazırlanan projelerin sonucunda özelleştirilebileceği tespit edilen kuruluşlar/işletmeler belirlenen en uygun yöntemlerle özelleştirilmelidir. Özelleştirme stratejileri değerlendirilirken, ulusal özelleştirme amaçları, yönetimin etkinliği, sektör kullanıcıları ve çalışanların ihtiyaçları, ülkenin dış ticaret ve ekonomi politikası, sektörle ilgili kuruluşlar ve sektörü etkileyecek diğer unsurlar dikkate alınmalıdır. (DPT, 2001, 64-65)

Özelleştirme projeleri sonucunda özelleştirilemeyeceği tespit edilen kuruluşlar veya kuruluş birimleri, özelleştirme çalışmalarının dışında tutularak faaliyetlerine devam etmek üzere yeniden yapılandırılarak en kısa sürede ilgili Bakanlığa bağlanmalıdır. Öte yandan denizcilikle ilgili unsurların özelleştirilmesinde, gerek ihale şartnameleri hazırlanırken, gerekse ihale sürecinde ve devir ve/veya satış sözleşmeleri hazırlanırken Denizcilik Müsteşarlığı görüş ve katkılarının sağlanması; ileride doğabilecek idari, teknik ve hukuki problemlerin asgariye indirilmesi açısından son derece faydalı olacaktır.

Avrupa Birliği tarafından 01 Temmuz 1996 tarihinde başlamak üzere kademeli olarak tüm dünya denizlerinde seyreden ticaret gemilerine Uluslararası Güvenlik Yönetim Sertifikası (International Safety Management- ISM) bulundurma şartı getirilmiştir. Bu sertifikayı bulundurmayan gemilere Avrupa Limanları kapatılmıştır. Aynı şekilde Güvenlik Kod'u (International Ship and Port Security - ISPS) uygulaması tüm akit devletlerce kabul edilerek 1 Temmuz 2004 yılından itibaren gemilerin uğrak limnalarında zorunlu hale gelmiş ve bu güvenlik kriterlerini sağlamayan limanlardan gelen gemiler için diğer limanlar kapatılmıştır. Bu güvenlik yönergesine göre limanlardaki uygulamayla aynı şekilde güvenlik sertifikası olmayan gemiler de yabancı limanlara alınmayacaklardır. Yapılan çalışmalar sonunda, uluslararası trafiğe açık önemli tüm Türk limanları ile uluslararası taşımacılık yapan önemli Türk bayraklı gemilerin sertifikalandırılması sağlanmıştır. Bu kapsamnda Türk bayraklı 663 gemi ve Türkiye kıyılarındaki 154 liman ISPS Güenlik Kod'u yugulama sertifikası almıştır.(Ulaştırma Bakanlığı, 2004,15)

Dünya denizcilik sektöründe artan toplam kalite anlayışının Türk denizcilik filosunun uluslararası piyasada rekabet avantajını koruyabilmesi için bu politikaların aktif olarak hükümet tarafından özel sektöre zorunlu kılınması ve uygulanması gerekmektedir. (DPT, 2001, 75)

Boğazlardaki trafik ve geçişi düzenleyen 98/11860 karar sayılı yeni "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" , Resmi Gazete'de 6.11.1998 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Tüzükteki en önemli değişiklik, Boğazlardaki geçişe ilişkin hukuki rejim konusunda hiçbir şekilde tartışma yaratılmaması için Türkiye'nin egemenlik haklarını açıkça belirleyen "Türk Boğazları" kavramının kullanılması olarak kabul edilebilir. Türk Boğazları'ndan geçmek isteyen ve zararlı madde taşıyan gemilere çeşitli zorunluluklar da getirilmiştir. Yeni tüzükte büyük gemi ve derin su çekimli gemi boyutları yeniden belirlenmiştir. Rapor verme periyotları da gemi boylarına göre kategorize edilmiştir. Bunların yanı sıra görüş uzaklığına ilişkin kriterler yeniden belirlenerek, Boğazlar'da gemilerin acenteyle temas bölgeleri ve süreleri tehlike oluşturmayacak şekilde yeniden düzenlenmiştir. Montreux Sözleşmesi ve uluslararası deniz hukuku kuralları göz önüne alınarak askeri savaş ve yardımcı gemileri ile ticari amaçlı kullanılmayan devlet gemilerine ilişkin hükümler Tüzük kapsamına alınmıştır. Tüzük, Boğazlar'dan daha çok gemi geçişine göre ayarlanmamış, "daha güvenli geçiş" amaçlanmıştır. Tüzükte "çevre güvenliği" kavramından bahsedilmektedir, ancak tanımlar kısmında bu kavram açıklanmamıştır. Bu kavramın tanımlanması gerekmektedir. Bazı komşu ülkelerin, Tüzüğün, gemi geçişlerinde gecikmelere neden olduğu iddialarıyla tartışma konusu yapma girişimlerine karşın, Tüzüğün etkinliğini kanıtlamış olduğu ve müzakerelerin devamına gerek olmadığı hususu, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün 15-26 Kasım 1999 tarihlerinde yapılan 21. Genel Kurul Toplantısında oybirliği ile kabul edilmiştir. (DPT,2001, 43)

Türkiye'nin de üyesi olduğu Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından gemi ve liman tesislerinin güvenliğine ilişkin oluşturulan ve Denizcilik Müsteşarlığınca yürütülen Türk Boğazları bölgesinde seyir, can, mal ve çevreye ilişkin güvenlik tedbirlerini artırıcı bir sistem olan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Yönetim ve Bilgi Sistemi (VTMIS - GTYBS) Projesi 30 Aralık 2003 tarihinde devreye alınmıştır. GTYB Sisteminin devreye sokulduğu 6 aylık süreçte yapılan etkin trafik organizasyonu ve başarılı çalışmalar sonucunda Türk

Boğazları'nda seyir güvenliği tesis edilmiş, gemi beklemeleri ortalama 5 saate indirilmiştir. Geçen gemi sayılarında güvenlikten ödün verilmeden % 20 artış sağlanmıştır. Projenin her iki boğazın yanı sıra Marmara Denizini de kapsayacak şekilde geliştirme çalışmaları ise devam etmektedir. Bozcaada, Marmara Adası ve Armutlu mevkilerine tesis edilecek 3 ilave istasyon ile Marmara Denizi ve Ege Denizinin bir kısmında da gemi trafiğinin izlenmesi hedeflenmektedir. (DPT,2001, 38)

Türk Deniz Ticaret Filosu geliştirilerek güçlendirilmesi ve gemi inşa ve yat inşa sanayine yeni sipariş olanakları yaratılması için sektörün yaratacağı kaynakların da katkısıyla, bütçede mevcut bir fonun güçlendirilmesi veya yeni oluşacak bir "Denizcilik Fonu" kurulması gereklidir. (DPT,2001, 56)

Türk Kabotaj Yasası, ancak Türk Bayrağı taşıyan gemilerin limanlar arasında çalışabilmesine olanak vermekte olup, Türk Ticaret Kanunumuzun 823. maddesi ise sadece Türk vatandaşı olan hakikî veya hükmî şahısların malı olan gemilere Türk Bayrağı çekme hakkı tanımaktadır. Bu durumda, finansal kiralama yoluyla gemi almak isteyen bir Türk armatörünün, yurt dışındaki finans kuruluşundan kiralayacağı gemiye, mülkiyeti yabancı finans kuruluşuna ait olduğu dönem boyunca Türk Bayrağı çekmesi mümkün olmamaktadır. (DPT,2001, 86)

Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, finansal kiralama yoluyla gemi edinme ancak Türk Ticaret Kanunu'nun 824. maddesinde gerekli değişikliklerin yapılmasıyla işlerlik kazanabilecektir. Diğer taraftan Finansal Kiralama Mevzuatına göre kiracı armatörler asgari sözleşme süresi olan 4 yıldan önce bedelin tamamını ödeseler dahi, geminin mülkiyetini iktisap edememektedirler. Bu süre içinde leasing şirketinin başka armatöre kiraladığı bir gemiden dolayı ödenmeyen bir borç ortaya çıktığı takdirde alacaklılarca bu leasing şirketinin herhangi bir gemisi yabancı limanlarda tutulmaktadır. Bu durumda hiçbir kusuru olmayan ve borcunu da ödemiş olan armatör mağdur edilmektedir. Ayrıca armatör gemiyi ipotek ederek kredi kullanamamakta, mükerrer satış harcı ödeme durumunda kalmaktadır. (DPT, 2001, 69)

Türk Bayraklı gemilerin P&I sigortalarını düşürücü imkanlar ve bir milli P&I Club kurulması olanakları araştırılması gerekmektedir. Yapılacak ikili anlaşmalarla

T.C. bayraklı gemilerin yabancı limanlarda indirimli tarifelerden ve hizmet önceliklerinden yararlandırılması yönünde girişimlerde bulunulmalıdır.(DPT, 2001, 82)

Türkiye'nin taraf olduğu Akdeniz Liman Devleti ülkeleri ile işbirliğine gidilerek, İstanbul, İzmir ve İskenderun limanlarında ciddi bir kontrol sistemi kurulması gereklidir. Dolayısıyla halen pek çok memlekette yapılan ve Türk gemilerinin de tabi oldukları denetimlerin Türkiye'de de gerçekleştirilmesi için gerekli önlemler alınmalıdır. Akdeniz Ülkeleri-Liman Devleti Kontrolü (Memorandum of Understanding)MOU'ya katılan Türkiye sistem içindeki görevlerini bir an evvel yerine getirmesi mutlak zorunluluktur. Ayrıca, Türk Boğazlarından geçecek ve Türk karasularında seyredecek standart dışı nitelikte olan ve P&I sigortası olmayan gemilerin zararlı seyirlerini engelleyecek denetim tedbirleri alınmalı ve caydırıcı cezalarla kendiliğinden işleyen bir mekanizma kurulmalıdır. .(DPT,2001, 61)

Yabancı ülkelerde, Liman Devleti Kontrolüne tabi tutularak denetlenen ve kusurlu bulunan gemilerin adedi ve hangi ülkelere ait olduğu uluslararası kuruluşlara duyurulmaktadır. Bu çerçevede, Türk Bayraklı gemilerin yabancı limanlarda denetim eksiklikleri nedeniyle tutulmalarını önlemek amacıyla meslek mensuplarının bilgilendirilmesi, gerekirse uyarılması sürecine gidilmelidir. (DPT,2001, 98)

Türk Bayraklı Gemilerin başta AB ülkeleri olmak üzere yabancı limanlarda yapılan liman devleti denetimlerinde "Yüksek Riskli" kategoride ve "Öncelikli Denetim" listesinden çıkarılması amacıyla başlatılan "Denetim ve Eğitim Seferberliği"nin sonucunda, yabancı limanlarda Türk bayraklı gemilerin tutulma oranı 24 Haziran 2004 tarihi itibariyle 2003 yılına göre % 36.4 azalmıştır.(www.denizcilik.gov.tr)

Diğer taraftan, OECD ülkeleri yaptıkları bir çalışma ile, deniz çevresini korumak, can ve mal güvenliğini sağlamak gerekçesiyle standart dışı gemilere limanlarda hizmet vermemeye, sigorta etmemeye, P&I olanaklarını sınırlamaya çalışmaktadırlar. ISM Sertifikası alamayan, Liman Devleti Kontrolunda genelde kusurlu bulunan gemilerin sahipleri için bu yaptırımlar büyük ekonomik sıkıntılara neden olacaktır. Armatörlerin standart dışı gemilere uygulanacak yeni yaptırımlara

karşı tedbirli olmaları önem taşımaktadır. Bu kapsamda denizcilik mevzuatının Avrupa Birliği mevzuatı ile uyumlu hale getirilmesi sağlanmalıdır. .(DPT,2001, 109)

Türkiye, VIII.BYKP dönemide dahil olmak üzere, taşımada, özellikle de denizcilik sektörüne yön veren ILO, UNCTAD, IMO, OECD gibi uluslararası örgütlerce konulan standartları yakalamada geride kalmaktadır. Uluslararası sözleşmelere yürürlük kazandırma süreci Türkiye'de çok uzun olmuştur. Sözleşmelerin hazırlanma sürecine müdahale edilerek, gerektiğinde ülke çıkarları doğrultusunda yönlendirme yapılabilmesi konusunda pek başarılı olamamıştır. Bunun da temelinde "temsil ve izlemede yetersizlik" yatmaktadır. Sonuçta, Türkiye uluslararası ilişkilerin sonuçlarını kabullenmek durumunda kalan bir denizci ülke olma görüntüsüne bürünmüştür. Bu bağlamda öncelikle yapılması gereken, bugüne kadar çıkarılmış konvansiyon, yönerge (guideline) gibi tüm teknik ve hukuki metinlerin Türkçeleştirilip yayınlanarak sektörün bilgilendirilmesi ve olası önlemler konusunda bilinçlendirilmesi, uluslararası organlarca hazırlanacak sözleşmeler için etkin ve yetkin katılımların sağlanması açısından bu işle görevli düzenli ve sürekli kurulların ve sekreteryanın oluşturulması ve bu işler için sektördeki ilgili kuruluşların katılımıyla ve Denizcilik Müsteşarlığı koordinatörlüğünde sürekli bir fon oluşturulmasıdır.(DPT,2001, 125)

Kabotaj hattında çalışan gemiler ile balıkçı gemilerine " Vergisiz Yakıt " verilmesi projesi, Bakanlar Kurulunun aldığı bir kararla 1 Ocak 2004 tarihinden itibaren uygulamaya konmuştur. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 11)

01 Ağustos 2003 tarihinden geçerli olmak üzere Fener Ücretlerinde % 30 oranında indirim yapılmıştır. Yolcu gemileri için turizmi teşvik amacıyla ilave % 20 oranında yapılan indirimle % 44'lere ulaşan indirimler sonucunda Türk limanlarını ziyaret eden gemi sayısında giderek yükselen bir artış görülmektedir. Ayrıca, gemi sağlık resmi tarifelerinde de; kabotaj hattında çalışan gemilere, Türk limanlarına gelen özel yatlara, bilimsel araştırma gemilerine ve turistik amaçlı gemilere % 50 indirim yapılmaya başlamıştır. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 13)

Bu çalışmaların yanında Türkiye'nin önemli ve başlıca tersane bölgesi olan Tuzla'nın "Revizyon İmar Planı" hazırlanmıştır. "Denizcilik İhtisas Mahkemeleri" kurulmasına karar verilmiştir. Türk Bayrağı çekebilme ve Türk Bayraklı Gemilerin

yurt dışında yabancılara satılabilmesi konularında kolaylaştırma sağlanmış, gemilere ipotek konulması hususunda yenilikler getirilmiştir. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 12)

Türkiye'nin de taraf olduğu "Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW)" gereği olarak hazırlanan ikinci ülke raporu öngörülen 1 Şubat 2004 tarihinden önce Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreterliğine intikal ettirilmiş olup, IMO 'nun yaptığı inceleme Mayıs 2004'te sonuçlanmış ve Türkiye tekrar beyaz listede kalımıştır. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 14)

2.4.5.Demiryolu Ulaştırma

Demiryollarının yönetim ve örgüt yapısının çağdaş kavramlarla yeniden oluşturulması amaçıyla yeniden yapılanma çalışmaları gerçekleştirilmelidir. Buna göre, ana planla öngörülmüş işlevleri, pazar gereklerini ve müşteri memnuniyetini gözeterek ve açıkça tanımlanmış performans hedeflerine erişmek üzere, kuruma işletme düzeyinde, siyasal müdahalelere karşı korunmuş bir şekilde, yönetsel ve finansal özerklik içinde fakat yönetimin her türlü sonuçlarından doğrudan sorumlu olarak etkin ve verimli bir işletmenin gereklerini yerine getirme olanağını sağlayan, etkin bir yönetim için altyapı ile işletmenin ayırımını öngören örgütsel bir yapılanma ve saydam bir yönetim biçimi verilmesi hedeflenmelidir. (DPT, 2001, 26)

Bu yaklaşımdan hareketle, yeniden yapılanma hukuki çerçevesini belirleyen "Demiryolu Kanunu" ile tamamlanmalıdır. Demiryolu altyapısı ile işletmesinin birbirinden ayrılarak altyapının rehabilitasyonu çalışmalarının başarılabilmesi için yeni bir Genel Müdürlük oluşturulması uygun bulunmuştur. TCDD'nin yeniden yapılandırılması çalışmaları ve bu bağlamda Demiryolu Kanunu çalışmaları sürdürülmektedir. (DPT, 2001, 28)

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (TCDD) ve Türk demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılması amacıyla 2003 yılında Türkiye-AB Mali işbirliği çerçevesinde bir proje başlatılmıştır. Türk ve AB demiryolu taşımacılığı sistemleri arasındaki farklılıkları belirleyen bir farklılık analizi çalışması yapmış ve TCDD bu çalışmanın sonuçları ışığında 2003-2008 yıllarını kapsayan bir Yeniden Yapılanma Eylem Planı hazırlamıştır. Türk Demiryolu

Sektörünün Yeniden Yapılandırılması ve TCDD'nin yeniden organizasyonu amacıyla 4,7 milyon Euro tutarında bir projenin 2003 yılı Türkiye-AB Mali İşbirliği Programı kapsamında desteklenmesi kararlaştırılmıştır. Yeniden yapılandırma programının temel amaçlarından birisi de özel sektör kaynaklarından azami oranda yararlanılması ve TCDD'nin özel sektöre açılmasıdır. Bu çerçevede TCDD'nin çeken ve çekilen araç bakım onarım tesislerinin KİT olmaktan çıkıp özel sektöre devri planlanmaktadır. (DPT, 2003, 42)

Türkiye'de kentlerarası demiryolu ulaşımı konusundaki görev, yetki ve sorumluluklar, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde yapımcı bir kuruluş olan Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları (DLH) İnşaatı Genel Müdürlüğü ile işletmeci bir kuruluş olan ve Kamu İktisadi Teşebbüsleri hakkındaki 233 sayılı KHK esaslarına bağlı olarak faaliyet gösteren Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) İşletmesi Genel Müdürlüğüne verilmiştir. TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün Hükümet düzeyindeki gözetimi, koordinasyonu ve ilişkileri ise Ulaştırma Bakanlığı kanalı ile yürütülmektedir. Bu aşamada, demiryollarının diğer taşıma türleriyle ile birlikte dengeli bir rekabet ortamı oluşturmasını sağlamak amacıyla TCDD Yeniden Yapılanma çalışmasını üç aşamada tamamlamayı planlamıştır. Bu üç aşama dahilinde yeniden yapılanma çalışmasının üç ana ilkeye dayandırılması öngörülmüştür. Bunlardan birincisi, yatırım ve işletmecilik konularının birbirlerinden ayrılmasıdır. İkincisi, ilişkiler ve koordinasyon gerekleri gözönüne alınarak işletmeciliğin sektörel bazda kar merkezleri halinde yeniden düzenlenmesidir. Üçüncü ilke, TCDD ile hükümet arasındaki ilişkilerin bir kontrat plan uyarınca yeniden düzenlenmesi ve açıklığa kavuşturulmasıdır. Bu sonuncu ilke bağlamında, bir yandan yönetim-bilişim sisteminin oluşturulması öngörülmekte, öte yandan da özelleştirme hazırlık çalışmaları ile uygulamalara yer verilmektedir. Özelleştirme konusunda bağlı ortaklıklar, travers fabrikaları ve limanlar öncelik taşımaktadır.(DPT, 2003, 41)

TCDD'ye bağlı üç bağlı ortaklık (imalat ve büyük bakım-onarımların yapıldığı tesisler) 1986 yılından itibaren KİT statüsüne kavuşturulmuştur. Bağlı ortaklıklar bağımsız gözükmekle beraber sipariş açısından TCDD'ye bağımlıdırlar. Bu bağlı ortaklıklar aşırı istihdam, ihracata yönelik bir organizasyon yapısına sahip olmamaları ve kararlarını bağımsızca alamamaları nedeniyle atıl vaziyette bulunmaktadır. TCDD ayrıca, depo seviyesindeki bakım-onarımlar için kurulmuş ve

şebekenin tümüne yayılmış durumda 99 adet depo ve atölyeye de sahiptir. Bu atölyelerin yer seçimi çoğunda yanlış ve teknik kabiliyetleri ise sınırlıdır. Ayrıca, sadece TCDD'ye hizmet verdikleri için atıl vaziyettedir. Bu plan kapsamında öncelikle atölyelerden başlamak üzere, TCDD'nin tüm imalat ve bakım-onarım tesislerinin özel sektöre açılması planlanmaktadır. Büyük kapsamlı bakım onarımlar dışında özellikle 99 adet depo ve servis şefliğinin kiralama veya iş bazında kontratlar yapılarak yöre yan sanayine açılması, bu depo ve servis şefliklerinin vagon ve lokomotif bakım onarımı yanında diğer iş alanlarında kullanılması, yöredeki gençlerin belirli bir eğitim programından geçirilerek buralarda istihdam edilmesi demiryollarının bölgesel gelişmeye katkı yapmasını sağlayacaktır. Ayrıca, bu açılım TCDD'nin bakım onarım ihtiyaçlarının daha esnek ve daha düşük fiyatlarla karşılanmasını da temin edecektir.(DPT, 2001,35)

Yapısal değişim süreci içinde demiryollarının hem kendi yapıları hem de devletle ilişkileri sorgulanmakta ve yeniden düzenlenmektedir. Dünya demiryollarının hemen hemen tümünde yeniden yapılanma çalışmaları çeşitli biçimlerde sürdürülmektedir. Günümüzde, demiryolu sektörünün sadece diğer ulaştırma sistemleri karşısında rekabet gücünü arttırmaya değil, aynı demiryolu altyapısı üzerinde birden fazla işleticinin faaliyetine imkan vererek sektör içinde rekabet yaratılmaya çalışılmaktadır. Sektör içinde rekabetin yaratılması, demiryolu altyapısının kullanım kurallarının belirlenmesi ve bu kuralların ülkeler arasında uyumunu gündeme getirmiştir. Teknik değişim süreci içinde ise demiryollarının uluslararası entegrasyonu amacıyla teknik altyapının (özellikle sinyalizasyon, telekomünikasyon, çeken-çekilen araçlar ve ekipmanlar) birbirine uyumluluğu (interoperability) sağlanmaya çalışılmaktadır. (www.unece.org, www.europe.int)

Avrupa'da demiryolu politikaları çeşitli platformlarda ele alınmakla beraber temelde ana stratejileri Avrupa Birliği oluşturmaktadır. Avrupa Birliğine aday bir ülke olarak AB politikalarının yakından takibi gerekmetedir.Avrupa Birliği'nde demiryolu politikaları:

- Demiryolu kuruluşlarının özerkliği,
- İşletme ile altyapının birbirinden ayrılması,
- Yeni işleticilere hatlara erişim hakkı sağlanması,
- Altyapı kullanım bedellerinin ayrımcı olmayan bir şekilde belirlenmesi,

- Demiryolu kuruluşlarının mali yapısının düzeltilmesi, esaslarına dayanmaktadır.(www.unece.org; DPT, 2003, 145)

Avrupa Birliği, demiryolu sektörünün yeniden yapılanmasını veya yürütülmekte olan yapılanma çalışmalarının tamamlanmasını öngörmektedir. Avrupa'daki birçok ülkede başlatılan yeniden yapılanma çalışmaları kapsamında gerek demiryolu sektörü içinde gerekse diğer sektörler arasında rekabet edebilir bir düzeye erişmek amacıyla demiryolu kuruluşlarının mali yapısını iyileştirmek öncelikli hale gelmiştir. (DPT, 2003, 142)

Bu değişikliklerin yürürlüğe girmesi 5-6 yıl alacak olsa da, Türkiye gibi aday ülkeleri etkileyecek olan kararlardır. Söz konusu değişiklikler yürürlüğe girdiğinde kısmen halen uygulanmakta olan RIV(Uluslararası Trafikte Yük Vagonlarının Karşılıklı Kullanımına İlişkin Anlaşma) ve RIC(Uluslararası Trafikte Yolcu ve Bagaj Vagonlarının Karşılıklı Kullanımına İlişkin Anlaşma)'nın yerine geçecektir. Bu değişiklikler COTIF'le (Demiryolu ile Uluslararası Taşımalara İlişkin Sözleşme) ilgili ülkelere yaygınlaştırılacaktır.(www.unece.org)

Yeniden yapılanma, ana planla öngörülmüş işlevleri, pazar gereklerini ve müşteri memnuniyetini gözeterek ve açıkça tanımlanmış performans hedeflerine erişmek üzere kuruma işletme düzeyinde, siyasal müdahalelere karşı korunmuş bir şekilde, yönetsel ve finansal özerklik içinde ve fakat yönetimin her türlü sonuçlarından doğrudan sorumlu olarak etkin ve verimli bir işletmenin gereklerini yerine getirme olanağını sağlayan, etkin bir yönetim için altyapı ile işletmenin ayırımını öngören örgütsel bir yapılanma ve saydam bir yönetim biçimi olarak açıklanmaktadır.

TCDD'nin yeniden yapılanma çalışması sonucunda fonksiyonel ve hiyerarşik bir yapıdan müşteri odaklı 4 iş birimi oluşturulması önerilmiştir.

- 2 ana iş birimi; yolcu, yük
- 2 destek iş birimi; atölyeler, altyapı

Bu bölünme hizmetlerin sübvanse edilmesini kolaylaştıracak olup söz konusu iş birimleri faaliyetlerini yürütmeleri için gerekli tüm kaynaklara sahip olacaklardır. Bu birimlerden "yolcu", "yük" ve "atölyeler" birimleri 1999 yılı içinde oluşturulmuştur.

Fakat altyapı destek iş birimi ise 2000 yılı sonuna kadar oluşturulması sağlanlamış ancak, altyapı idaresinin tek elden yürütülmesini sağlamak amacıyla, VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı (BYKP) döneminde Demiryolu, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün Demiryolu Bölümü ile altyapı biriminin birleştirilerek yeni bir Genel Müdürlük oluşturulması günümüze kadar gerçekleştirilememiştir. (www.tcdd.gov.tr)

Merkezde ise stratejileri oluşturmak, iş birimlerinin performansını izlemek, kuruluşun mali işlevlerini ve Hükümetle ilişkileri yürütmek amacıyla küçük bir kurum hizmetleri birimi ile Genel Müdürlük birimi oluşturulması planlanmıştır.

1959 yılında TCDD'nin %100'e kadar ulaşan gelirin gideri karşılama oranı son 15 yılda hızla gerilemiştir. Toplam gelir içinde gelir gruplarının payı incelediğinde ise, kompozisyonunun tamamen değiştiği görülmektedir. Asli görevler olarak anılan yolcu ve yük taşıma gelir payları 1980'li yıllara kadar önemini korurken, 1980'li yıllarda sübvansiyonların hızla arttığı, 1985'ten itibaren ise, liman gelirlerinin büyük ağırlık kazandığı görülmektedir. 1990'lı yıllarda talep edilen sübvansiyonların Hazinece verilememesine de bağlı olarak liman gelirleri en önemli gelir kalemini oluşturmaya başlamıştır.(DPT, 2001, 32)

TCDD Organizasyon yapısına bakıldığında 16 Daire Başkanlığı ve 7 Bölge Başmüdürlüğü'nde yaklaşık 90'ı Başkan-Başmüdür Yardımcısı, 350'si Müdür olmak üzere 400'ün üzerinde orta kademe yöneticisi çalışmaktadır. Giderek yataylaşan organizasyonların yaygınlaştığı günümüzde bu durum karar verme sürecinde etkinliği azaltıcı en önemli nedenlerden biri olarak ortaya çıkmaktadır. Böylece üretim odaklı bir yapıyı benimseyen demiryolları, altyapıdaki yetersizliğin de sonucu işletmecilikte etkinliğini yitirmiş, müşteri taleplerini cevaplayabilecek gerekli vizyonu oluşturamamış ve sonuç olarak zaman içinde önemli mali sorunlar ile karşı karşıya kalmıştır. (DPT, 2003, 93)

Yenilenme planıyla güdülen ana amaç, demiryollarının hem teknik hem de ekonomik açıdan çağdaş bir nitelik kazanarak ülke kalkınmasını en etkin biçimde destekleyen, uluslararası gelişmelere uyuma olanak sağlayan ve aynı zamanda tüm dışsal etkileri de içermek üzere ülkeye en ucuza mal olan bir ulaştırma sisteminin oluşmasında üzerine düşen işlevleri yerine getirebilecek yönde geliştirilmesidir.

Kısa dönemli amaç, nitelikli faal personel eksikliği, vagon yetersizliği gibi kısa sürede çözülebilecek sorunlar nedeniyle cevap verilemeyen talebin ve harekete geçirilmesi beklenen potansiyel talebin karşılanması için mevcut olanakların değerlendirilmesi ve bu yönde gerekli önlemlerin alınmasıdır. Ayrıca bu dönemde, uzun dönemli amaçların gerektirdiği yapısal dönüşümler ve hukuki düzenlemelerin hazırlık çalışmalarının yapılması gereklidir. (DPT, 2003,91-92)

Uzun dönemli amaç ise, gecikilmeden hazırlanacak dinamik ve esnek planların kararlılıkla uygulanması sureti ile yurtiçi taşımalara çağdaş koşullarla katkıda bulunmak ve AB demiryolu ağı ile AB kriterlerine uyumu ve bütünleşmeyi sağlamak üzere gerekli plan ve eylemlerin gerçekleştirilmesidir. (DPT, 2003,91-92)

Kısa ve uzun dönem amaçlarına göre belirlenecek ilke ve politikalar doğrultusunda kombine taşımacılığı destekleyen esnek ve dinamik bir ulaştırma planının hazırlanması ve kararlılıkla uygulanması gerekmektedir. Bu konu her fırsatta gündeme getirilmektedir. Daha fazla gecikmeden gereken çalışmalar sonuçlandırılmalıdır. (DPT, 2003, 90)

Ulaştırma alt sistemlerinin, amaçlar ve planlar doğrultusunda birbirlerini tamamlayacak biçimde tek elden yürütülmeleri halinde etkin hizmet sunmaları sağlanabilir. Türkiye'de ulaştırmayı yönetmekle yükümlü Ulaştırma Bakanlığı'nın, ulaştırmanın % 95'ini yürüten karayolu üzerinde söz sahibi olmadığı sürece, görevini yerine getirmesi olanaksızdır.(www.ubak.gov.tr)

Yeniden yapılanmada, Genel Müdür ve Yönetim Kurulunun belirli süreler için atanmaları ve bu süre içinde başarı kriterlerinin dışında hiçbir gerekçe ile görevden alınamamaları önem taşımaktadır. Yeniden yapılanmanın hukuki çerçevesi "Demiryolu Kanunu" ile tamamlanmalıdır.

Bir ulaştırma yolunun planlanması sırasında değerli arazi ve doğal kaynaklara zarar verilmemesine özellikle dikkat edilmesi gerekmektedir. Bu ayrıntılar üzerinde yeterince durulmaması, "ekolojik dengeyi" bozmakta hem de ekonomik kayba neden olmaktadır. Doğal kaynakların yanlış kullanımı, Türkiye'nin Avrupa Birliği adaylığının kesinleşmesi sonucu oluşan yeni durumda; AB'nin yapısal ve

teknik normlarına ve politikalarına uyum sağlayabilmek için kapsamlı bir program başlatılmasını gerekli kılmaktadır.

Kombine taşımacılığı (vagonla TIR taşımaları da dahil olmak üzere) teşvik ederek kapıdan kapıya taşımacılık arttırılmalı ve yürütülmekte olan kara terminalleri çalışmaları bitirilerek hizmete sokulmalıdır. Kombine taşımacılığın en ekonomik şeklinin denizyolu-demiryolu olduğu ve halen liman hinterlandına yapılan taşımaların yaklaşık % 95'inin karayolu ile gerçekleştirildiği dikkate alınarak; denizyolu-demiryolu kombine taşıma sisteminin geliştirilmesi yönünde gerekli önlemler alınmalıdır. (DPT, 2001, 21)

Bir vagondan yılda yaklaşık 16.000 $ kazanılmaktadır. Bu gelirin yaklaşık olarak 7.000 $'ı bakım ve onarıma harcanmaktadır.Bahsedilen maliyetleri taşıtıcılarla paylaşmak ve taşımayı hızlandırmak için sahibine ait vagonlarla yapılan taşımalar teşvik edilmektedir. Sahibine ait vagonlarla yapılan taşımalarda %60'a kadar indirim yapılmaktadır. (DPT, 2001, 29)

2004 yılında TCDD'nin Ana Statüsünde gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özel sektörün demiryollarında kendi trenini çalıştırabilmesine imkan sağlanmıştır. Bu uygulamayla bir taraftan özel sektörün getireceği dinamizm ile demiryolu taşımacılığının gelişmesi, rekabetin artması ve daha kaliteli hizmet sunumu sağlanırken, diğer taraftan da özel sektöre yeni bir faaliyet alanı açılmış olmaktadır. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 9)

Yük taşımalarında demiryolu taşıma sisteminin ara/yardımcı hizmet ihtiyacının giderilebilmesinde acentalık sistemi önemli görevler üstlenebilecektir. Yük taşıma acentalıkları daha önceki yıllarda verilmeye çalışılmış, ancak uygulama, TCDD'yi acentaların taşeronu durumuna sürüklemiş ve hedeften sapılmasına neden olmuştur. Konuya ilişkin çalışmalar daha önceki uygulamalarda yaşanan sıkıntılar dikkate alınarak devam etmektedir.Acenta faaliyetlerinin TCDD'nin öngöreceği alanlarla sınırlandırılması ve indirim uygulaması gibi önlemler planlanmaktadır. (DPT, 2001, 13)

Şebekenin modernleşmesi ve 21. yüzyılın ilk çeyreğinde Batı Avrupa düzeyinde standartla Türkiye'nin başlıca merkezlerini birleştirecek olan optimum

şebekenin oluşturulması amacı ile gerekli önemli yatırımlar ve diğer önlemlerle ilgili görüşler aşağıda verilmiştir.

- Türkiye'de Batı-Doğu doğrultusunda transit taşımalara olanak sağlayacak bir demiryolu ana ekseni oluşturulması amacıyla öncelikle Ankara-İstanbul hızlı demiryolu ve Ankara-Sivas hızlı demiryolu hatlarının yapılması ve bu eksenin sürekliliği için Demiryolu Boğaz geçişinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Çalışma aşamasında olan Boğaz demiryolu tüp geçişinin yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda Ankara-İstanbul hızlı demiryolunun Arifiye'den İstanbul'a doğru kuzeyde yeni bir koridorla geçilerek Söğütlüçeşme'de Boğaz tüneline bağlanması ve ayrıca tünelde uluslararası geçiş için özel hatlar ayrılması zorunlu bulunmaktadır. Bu sorunlar Boğaz demiryolu geçişi etüd ve uygulama projeleri aşamasında çözüme kavuşturulmuştur.
- Güney Anadolu Projesi (GAP)'nden beklenen yararın sağlanabilmesi için bu proje çerçevesindeki demiryolundan yararlanılması için gerekli önlemler alınmalıdır.
- Bir çok uluslararası anlaşmanın tarafı olarak; özellikle de AB'ye adaylık statüsünün kazanılması nedeniyle; Avrupa-Asya bağlantısı transit geçişinde Türkiye'nin söz sahibi olabilmesi için demiryollarının uluslararası bağlantılarla ilgili hatları kısaltan yatırımların en kısa zamanda gerçekleştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu konuda yitirilecek zaman TRACECA kapsamında alternatif güzergahların benimsenmesi ve Türkiye'nin çok büyük potansiyele sahip Avrupa-Asya transit taşımacılığının dışında kalmasına yol açacaktır. Bu bağlamda; Türkiye ile Gürcistan demiryolu bağlantısını sağlayacak Kars-Tiflis bağlantısının yapılması, Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda Rusya ve İran üzerinden geçen mevcut hatlara göre daha kısa olmanın ötesinde Azerbaycan ve Türkmenistan üzerinden Çin'e kadar ulaşacak en kısa alternatifi yaratacaktır. Bu amaçla Kapıkule-Gürcistan arasının bir koridor olarak algılanıp bu koridorla ilgili işletmeye ilişkin ve yatırım gerektiren (örneğin Malatya-Narlı arası tünellerin) tüm sorunların bütünlük içinde ele alönması, pazarlama konusuna önem verilmesi ve ulaştırma maliyetlerinin azaltılması için ara işlemlerin (yükleme, boşaltma, aktarma v.b.) minimum düzeye indirilmesi sağlanmalıdır.

- Demiryolu ağırlıklı kombine taşımacılığın gelişimini sağlamak üzere yürütülmekte olan kara terminalleri çalışmaları bitirilmelidir. Kombine taşımacılıkta, özellikle konteyner taşımacılığında kara terminalleri yapımında ve işletmesinde özel girişimin katılımı sağlanmalıdır.
- Avrupa-Asya demiryolu bağlantısının Türkiye üzerinden geçişinin sağlanması konusunda uluslararası çabalar Ulaştırma ve Dışişleri Bakanlığı koordinasyonu ile daha dikkat ve özenle sürdürülmelidir.
- Sürdürülebilir bir kalkınma stratejisi içinde sürdürülebilir ulaştırma politikaları ve planlarının yaşama geçirilmesi için karar vericiler üzerinde kamuoyu baskısını sağlayacak toplumsal bilincin yerleştirilmesine çaba gösterilmelidir.(DPT, 2001, 35-36)

Başlangıçta belirtilen, gecikilmeden hazırlanması gereken dinamik ve esnek ulusal ulaştırma ana planı kararlılıkla uygulanmalıdır. Bu bağlamda uzun süreli amaç, yurtiçi taşımalara çağdaş koşullarla katkıda bulunmak ve AB demiryolu ağı ile AB kriterleri bağlamında uyumu ve bütünleşmeyi sağlamak üzere gerekli plan ve eylemlerin gerçekleştirilmesi olmalıdır.Ulaştırma Bakanlığı 2004 yılı Temmuz ayında yaptığı açıklamada AB ile uyum bağlamında AB ulaştırma politikalarının gereklerini yerine getirmek, AB koşullarında yeterli bir ağ oluşturmak ve Asya ile bağlantısı üzerinde yer almak önem kazanacağından, bu konudaki çabalara öncelik verileceklerini belirtmişlerdir.

2.4.6.Havayolu Ulaştırma

Türkiye'de Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, sektörün güvenli, düzenli ve verimli işleyebilmesi için ülke içindeki tüm sivil havacılık faaliyetlerinin planlanmasından, koordinasyonundan ve kontrolünden sorumludur. Devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki her türlü faaliyeti ulusal çıkarlar ve uluslararası ilişkilere uygun bir şekilde düzenlemek ve esaslarını belirlemekle yükümlüdür. Bu ifadeden de anlaşılabileceği gibi SHGM, Türkiye'de sivil havacılık alanındaki en sorumlu ve yetkili otoritedir. (DPT, 2001,164)

Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık

Kanunu ve ilgiyi yönetmelikler ile uluslararası taraf olduğumuz anlaşmalardan doğan görev ve sorumlulukları yerine getirmekle yükümlüdür. Türk Sivil Havacılığına gerekli ivmenin kazandırılması, can ve mal güvenliğinin sağlanabilmesi için havacılıkta kuralları koyacak, denetleyecek ve sertifikalandıracak idari yönden özerk, kadrosunda kalifiye eleman istihdam edebilen bir teşkilatın yapılandırılması temel sorundur. Bu sorunun giderilmesi için hazırlanan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılanmasına ilişkin kanun taslağı ilgili Bakanlıkların görüşüne sunulmuş olup, biran önce yasalaşması gerekmektedir. (DPT, 2001,65)

Ulusal ve uluslararası yapıya uygun Sivil Havacılık Otoritesinin yeniden yapılanması AB yolunda gelişme sürecinin ilk adımı olacaktır. AB pazarında Türkiye'nin rekabet edebilmesi için sektördeki uçakların kategori III'e dönüştürülmesine çaba gösterilmelidir. (DPT, 2001,46)

Türkiye Hava Alanlarının işletilmesi ile Türkiye Hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğünce yerine getirilmektedir. DHMİ'nin amaç ve faaliyet konuları, sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, hava alanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamaktır. (DPT, 2001,34)

Özellikle uçucu personeli ilgilendiren Hava İş Kanunu düzenlenerek en kısa zamanda yasalaştırılmalıdır. Bu sayede havacılık konusunda oluşacak ihtilaflarda daha sağlıklı kararlar alınabilecektir. (DPT, 2001,192)

Uçuş güvenliği için haberleşme ve seyrüsefer sistemleri ile Türkiye'deki havaalanlarındaki altyapının güçlendirilmesi yönünde gerekli yatırımlar yapılmalıdır. Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu (EADUK) üye sayısının artırılarak sivil havacılık güvenliği eğitimlerinin, eğitimde alt yapı çalışmalarını tamamlamış bir üniversite çatısı altında veya yeni oluşturulacak bir birimin bünyesinde gerçekleşmesi gerekmektedir. Ayrıca, Kurulun gerek merkezde, gerekse taşrada çalışmalar yapan bir kurum olması nedeniyle ulaşım, araç-gereç ve hizmet kolaylığı açısından bazı olanaklara kavuşturulması, kendi kuruluşlarının izinleri ve bürokratik

düzenlemeleri içerisinde yürütülen ve tıkanmalar yaratan çalışma sistemine farklı bir yapı kazandırılması gerekmektedir. (DPT, 2001,106)

Havaalanları çerçevesindeki hızlı ve kontrolsuz yapılaşma ilgili belediyelerce engellenerek uçuş güvenliği için bir tehlike unsuru olmaları önlenmelidir. (DPT, 2001, 26)

Hava taşıyıcılarının mecburi hizmet aldığı yakıt ve yer hizmetleri kuruluşlarının yeterince rekabete açılmaları için gerekli düzenlemelerin yapılarak, bu konuda faaliyet göstermek isteyen işletmelere gerekli kolaylıklar sağlanmalıdır. Havacılığın dinamizmine uygun olarak gümrük mevzuatının hava aracı, yedek parça ve yedek motorlarının ithal ve ihracı ile ilgili maddelerinin yeniden düzenlenerek ulusal hava taşıyıcılarına gerekli düzenlemeler sağlanmalıdır.

Türkiye'de ilk planda yeni havaalanları yapmak yerine mevcut havaalanlarının fiziki ve alt yapılarında ICAO düzenlemelerine uygun olarak gerekli iyileştirme çalışmaları yapılmalı; bu doğrultuda havaalanı yapım ve işletim esaslarının belirlendiği bir yönetmelik hazırlanmalıdır. DHMİ'nin meydan işletmesi ile ilgili bölümlerinin geliştirilmesi ve modernize edilmesi amacıyla özellikle kara tarafı tesislerinde yap-işlet-devret çalışmaları sürdürülmelidir. (DPT, 2001,137)

Hava seyrüsefer ve muhabere sistemleri teçhizatı temin ve modernizasyonu, uçuş güvenliğine yönelik proje kapsamında, DHMİ bünyesindeki tüm hava liman ve meydanların ihtiyacı olan muhabere, meteoroloji, terminal sistemleri ve hava seyrüsefer yardımcı cihazlarının temin, tesis ve modernizasyonun gerçekleştirilmesi planlanmaktadır. (DPT, 2001,164)

Havayolu Kargo Sektörünün problemlerine çözüm getirmek, kargoculuk sektörünün canlandırılarak ülke ekonomisine katkıda bulunmasını sağlamak ve İstanbul'un, Ortadoğu, Balkanlar ve Kafkasya'nın "Hava Kargo Merkezi" haline getirilmesine yönelik çalışmaları Ulaştırma Bakanlığı tarafından yürütülmektedir. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 18)

İhracatı arttırma yönünde önemli katkılar sağlayabileceği düşünülen ve bugüne kadar çeşitli nedenlerle ihmal edilmiş bulunan kargo taşımacılığı mutlaka desteklenmeli ve gelişmesi sağlanmalıdır.

Yap İşlet Devret Modeli ile işletilen hava meydanlarının, özel güvenlik teşkilatından hizmet satın almaları veya kendi özel güvenlik teşkilatını kurmaları gerekmektedir. Böylece polisin asli görevine dönmesi sağlanırken, sadece adli, pasaport ve yabancılar polisinin denetim ve gözetiminde ICAO, ECAC ve MSHGE Programı çerçevesinde eğitim görmüş personelle çalışması gerekmektedir. Bu nedenle, Özel Güvenlik Teşkilatı personelinin Sivil Havacılık Güvenliği alanında eğitime tabi tutulmalarının sağlanması, bunun için bir sistem oluşturulması veya bu eğitimlerin bir üniversite çatısı altında faaliyette bulunan eğitim kurumu tarafından verilmesi sağlanmalıdır.

Havaalanlarının özelleştirilmesi yerine özerkleştirilmeli ve YİD uygulamaları bu felsefe içinde ele alınmalıdır. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 20-21)

Türk hava sahasında uçuşların standartlar uyarınca güvenlik, sürat ve ihtimamla yapılması amacıyla, 30.673 km.lik kontrollü bir uçuş yolu şebekesi tesis edilmiş bulunmaktadır. Ulaştırma Bakanlığınca yürütülen Hava Sahası düzenlemeleri çalışmaları kapsamında, ICAO, EUROCONTROL ve IATA'nın desteği ile yeni hava koridorlarının açılması konusunda Yunanistan ile 30 yıldır çözülemeyen Ege Denizi Hava Koridorlarının kullanılması konusundaki ihtilaf çözümlenerek anlaşma sağlanmıştır. Türkiye'nin seyrüsefer alanındaki güç ve bölgesel etkinliğinin ispatlandığı bu koridorların açılması ile yaklaşık Yüz Milyon Euro'luk bir gelir artışı beklenmektedir. Diğer taraftan, 13 Mayıs 2004 tarihinde ise Suriye ve Türkiye arasındaki yeni Hava Koridorları hizmete verilmiştir. Bu hava koridorlarının açılması ile Ege ve Akdeniz üzerinden körfez bölgesine akan hava trafiğinin Türkiye'nin hava sahasından geçmesi sağlanmıştır. Ayrıca Irak Hava Sahasının yeniden yapılandırılması çalışmalarına bölge ülkeleri, ABD ve Uluslararası Havacılık Örgütleri ile birlikte Türkiye aktif olarak katılmaktadır. Bu çerçevede yürütülen diğer önemli bir çalışma; Uluslararası Havacılık örgütlerinin desteğiyle Tek Avrupa Hava Sahası Konsepti içinde Güney Doğu Avrupa bölgesinde yer alan Türkiye, Bulgaristan, Romanya ve Moldova arasında hava trafik

hizmetlerindeki işbirliğinin sağlanmasına yönelik İşbirliği Muhtırasının 2003 yılında imzalanmasıdır.(Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 21-23)

Avrupa Birliğine girme sürecinde olan Türkiye'nin tam üye olabilmesi için gerekli olan şartlardan bir tanesi de JAA'e tam üyeliktir. Bu nedenle başta Sivil Havacılık Otoritesi olmak üzere sektörde hizmet veren ilgili kurum ve kuruluşların JAA kuralları olan JAR'ları benimsemeleri gerekmektedir.

Sivil Havacılık alanında Avrupa ile entegrasyonun sağlanması amacıyla Avrupa'da coğrafi sınırları bulunan ülkelerin üye olabileceği yeni bir teşkilat olarak Havacılık Otoriteleri Birliği-JAA oluşturulmuştur. Uçuş emniyetini arttırmak amacıyla ortak standartlar belirlemek üzere kurulmuş bulunan ve 11 Ağustos 1997 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla aday üyesi bulunduğumuz bu teşkilata tam üyelik çalışmaları devam etmektedir. Ancak, tam üye olmak için JAA tarafından belirlenen ve JAR' lar olarak nitelendirilen JAA standartlarının üyelik talep eden ülke tarafından aynen kabul edilmesi ve bu standartların yürürlüğe konulması gerekmektedir. Ülkemiz havacılık faaliyetlerinin oldukça büyük çoğunluğunun Avrupa Birliği (AB) ülkelerine yapılıyor olması ve AB standartları olarak JAR'ların aynen kabul edilmiş olmaları, JAR'lara uyumu mecbur kılmakta ve JAA'e tam üye olmayı kaçınılmaz hale getirmektedir. JAA'e tam üyelik; AB'ye üyeliğin koşuludur.(DPT, 2001, 78)

Diğer taraftan son zamanlarda Avrupa'da yapılan başka bir çalışma ile Avrupa Havacılık Emniyeti Otoritesi (EASA) adı verilen yeni ve etkin uluslararası bir teşkilat kurma çalışmalarına başlanmıştır. Başlangıçta JAA'e tam üye devletlerin üye olabileceği böyle bir teşkilatın dışında kalmak ülkemiz menfaatleriyle pek bağdaşmamaktadır. Bu sebeple de, JAA'e tam üye olmak zorunluluk arz etmek olup, JAA standartlarını uygulayacak SHGM'de yapılanmaya gidilmesi gerekmektedir.(DPT, 2001, 69)

VII. Beş Yıllık Kalkınma Planındaki hedef ve politikalar ile VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planındaki hedef ve politikalar karşılaştırıldığında çok fazla bir değişiklik olmadığı gözlenmektedir. Bu durum Türkiye'nin havacılık politikaları belirlenirken yapılan çalışmaların yeterince gözönüne alınmadığını göstermektedir. Özel İhtisas Komisyonu çalışmalarının havacılık konusunda alınacak kararlarda dikkate alınması

Avrupa Birliği'ne girmek üzere olan Türkiye'nin Avrupa ülkelerinin gelişmişlik standardına ulaşmasında önemli kolaylıklar sağlayacaktır. (DPT,2001, 34)

1986 yılından itibaren "devletin asli görevlerine dönmesi ve ticari işletmecilikten çekilmesi" yaklaşımı ile birlikte, Türkiye'nin gündeminde "özelleştirme" olgusu da ortaya çıkmıştır. Havayolu ulaştırma sektörünü kapsar şekilde gelişmiş olan özelleştirme çalışmaları çeşitli düzenlemelerle günümüze kadar devam etmiştir. (DPT, 2001, 32)

Havayolu ulaştırma sektöründe milli havayolu ve bayrak taşıcıyı konumunda bulunan Türk Hava Yolları A.O.'daki %98.2 oranındaki devlet hisseleri de 1990 yılından itibaren özelleştirme çalışmaları kapsamında yer almaktadır. 1990 yılında %1.8 oranındaki hissenin "halka arz" yöntemi ile gerçekleştirilen kısmi özelleştirmesini takiben, şirket hisselerinin özelleştirilmesine yönelik çalışmalara devam edilmiş olmakla birlikte, gerek şirketin içinde bulunduğu durum, gerek piyasa şartları nedeniyle bugüne kadar özelleştirme çalışmaları istenilen ve planlanan şekilde gerçekleştirilememiştir.(www.thy.com.tr)

Türkiye'de havaalanlarının işletmeciliğini yapmakta olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün yapması gereken fonksiyonların neler olduğunun yeniden tanımlanarak, günün değişen şartlarına göre yeniden yapılandırılması gerekmektedir. Ulaştırma sektöründe, havayolu ulaştırmasının da içinde yer aldığı alt sistemlerin birbirlerini tamamlayıcı bir yapı içinde gelişebilmesi ve diğer sektörlerin taşıma gereksinimlerinin yerinde, zamanında, en ekonomik ve en güvenli biçimde karşılanabilmesi için sistemin bir bütün olarak ele alınmasını sağlayacak bir "Ulaşım Master Planı" mevcut değildir. Bu sorun, tüm diğer ulaştırma alt sektörlerinin olduğu gibi, havayolu ulaştırması sektörünün de birincil sorunudur.(www.dhmi.gov.tr)

Havayolu sektörü ekonomik ve sosyal dalgalanmalardan çok çabuk etkilenen bir sektördür. Ancak havayolu işletmelerinin ve ilgili kamu kuruluşlarının bu krizlerin aşılmasına yönelik olarak kriz planları mevcut değildir.

Bölgesel havayolu taşımacılığını geliştirmek amacıyla başlatılan projelerde öncelik ve ekonomik yapılabilirlik kriterlerine uyulması gereklidir.

Son yıllarda Türkiye'de sivil havacılık sektörünün hızla gelişmesi, her ile bir havaalanı politikası sonucunda, havaalanları sayısının her geçen gün artması, özel eğitim almış yeterli sayıda güvenlik görevlisinin havaalanlarında görevlendirilmesinde zorunluluğu DHMİ Genel Müdürlüğüne çok büyük bir maddi külfet yüklemiştir. Havaalanlarının yapılması sırasında bunların güvenliğini sağlamakla ilgili birimlerin görüşü alınmadığından daha sonra işletilmesi sırasında güvenlik sorunlarıyla karşılaşılmaktadır.(www.dhmi.gov.tr, www.ubak.gov.tr)

ICAO, 1995-2005 yılları arasındaki kargo trafiğinin ortalama yıllık %7 oranında artacağını tahmin etmiştir. Düşük tahmin oranının ise %5 olacağı belirtilmiştir. Dış hat kargo taşımacılığının, hızlı bir biçimde büyüyen uluslararası ticarete bağlı olarak, iç hat kargo taşımacılığında daha hızlı bir biçimde büyüyeceği tahmin edilmektedir. Ton olarak taşınacak yük miktarındaki artışın taşınacak tonkilometre artışından daha az olmasının nedeni ortalama uçuş uzunluğunun gelecekte artacak olmasıdır. Taşınacak yük miktarının bölgelere göre dağılımında en yüksek artışın Asya/Pasifik Bölgesinde en az artışın ise Afrika Bölgesinde gerçekleşmesi beklenmektedir. (DPT, 2001, 145)

Boeing firması ise, 1999-2008 yılları arasındaki dönemde ton-km olarak kargo trafiğinin ortalama yıllık %5.9 oranında artacağını tahmin etmektedir. Airbus firmasının 1999-2018 yıllarını kapsayan 20 yıllık dönem için yaptığı tahminde de, yıllık ortalama kargo trafiğinin artış oranı ton-kilometre olarak, ortalama yıllık %5.9 olarak verilmektedir. Havayolu kargosunda en önemli pazarın Avrupa ve ABD'yi Asya/Pasifik Bölgesine bağlayan hat olduğu ve bu pazarın toplam hava kargo pazarının %40'ını oluşturacağı tahmin edilmektedir. (DPT, 2001, 148)

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne aday üye olmasının gelecekte birçok faktörü olumlu yönde etkileyeceği düşünülmektedir. Türkiye, 2004 yılı sonunda tam üyelik müzakerelerine oturmayı hedeflemektedir. AB'ye olan sürecin Türkiye ekonomisinin canlanmasına yardımcı olacağı beklenmektedir. Avrupa-Türkiye arasındaki iş bağlantılarının bu sayede artacağı ve bunun da özellikle kargo trafiğini artıracağı öngörülmektedir. Gelecekte Gümrük Birliği ve Avrupa Birliği'ne üye olan bir Türkiye'nin tarihi, kültürel ve etnik bağlarının bulunduğu Türki Cumhuriyetleri'ne açılacak bir kapı durumuna geleceği düşünülmektedir. Bu ise Türkiye ile bu ülkeler

arasındaki direkt ve bağlantılı havayolu trafiğini artıracaktır. Bu ülkelerle özellikle kargo trafiğinde önemli artışların olacağı tahmin edilmektedir.

Bakım hizmetlerinin yurt dışındaki kaynaklardan sağlanmasının direkt bakım maliyetlerini artırdığı ve özellikle programsız bakımlar için gereğinden fazla ücretlerin ödenmesine neden olduğu düşünülmektedir. THY uçaklarının C bakımlarının yurt içinde yapılmasını sağlayacak ve tüm havayolu işletmeleri tarafından kullanılabilecek bir bakım tesisinin kurulması bu problemlere çözüm olabilecektir. Çünkü havayolu işletmelerinin C tipi bakımlarını daha az maliyetle yapacak imkanlara sahip oldukları, ancak kapalı hangarlarının olmayışının buna engel teşkil ettiği düşünülmektedir. C ve D bakımlarının yurt içinde yapılması durumunda direkt bakım maliyetleri azaltılırken buna karşın uçakların kullanım oranları artırılabilecektir. THY'nin mevcut bakım hangarı ise, şu anda kendi ihtiyaçlarını bile karşılamakta güçlük çekmektedir. Bununla birlikte, THY'nin 2002 yeni bakım hangarına geçmesiyle bu sorun ortadan kalkmıştır. (DPT, 2001, 57;Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 17)

VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda geleceğe yönelik yatırım ve iyileştirme çalışmalarından birisini oluşturan yeni hangara geçilmesi ve mevcut hangarın yeniden düzenlenmesi 2002 yılında gerçekleştirilmiştir. Yeni hangara geçişle birlikte çevre standartlarına uygun olarak uçakların boyanması da mümkün olmuştur. Diğer yandan THY, gerek Türkiye'deki özel havayolu işletmelerine gerekse Türki Cumhuriyetlerindeki havayolu işletmelerine talepleri doğrultusunda verilen motor, komponent ve periyodik bakım hizmetlerinin geliştirilmesini hedeflemektedir. Yeni hangara geçişle birlikte dışarıya verilen bakım hizmetlerindeki kapasitenin ve dolayısıyla da söz konusu faaliyetlerden elde edilecek gelirlerde artış görülmüştür. Diğer taraftan lojistik desteği İstanbul'dan sağlanmak üzere Ankara'da da bir bakım merkezinin kurulması da planlanmaktadır. THY'nin havayolu işletmelerinin bakım hizmeti taleplerini uygun şartlarda karşılayabilmesi durumunda özel havayolu işletmelerinin de rahatladıkları görülmüştür. Ayrıca Kurtköy-Sabiha Gökçen Havaalanı'nda kurulması düşünülen ve D tipi bakımların da yapılabileceği bakım kuruluşunun hizmete girmesiyle birlikte söz konusu sorunların tatamen çözüleceği düşünülmektedir. Diğer yandan THY'nin yeni bakım hangarı ve Kurtköy-Sabiha Gökçen Havaalanı'nda yapılması düşünülen bakım kuruluşu bakım faaliyetlerini dış

kaynaklardan sağlayan ve gittikçe büyüyen bir pazar olan Türki Cumhuriyetlerinin filolarına da hizmet verebilir. (DPT, 2001, 114)

2.4.7.Karayolu ve Demiryolu Terminalleri

Demiryolların kara terminalleri ile iligili idari çalışmalar hakkında demiryolu ulaştırma bölümünde belirtilmiştir. Türkiye'deki özel sektör tarafından işletilen kara terminallerinin idari yapısı kapsamında birbilgiye ulaşılamamıştır.

2.4.8.Hava ve Deniz Limanları

Günümüzde taşımacılık, alt taşıma sistemleriyle bütünleşen bir taşıma zinciri durumuna gelmektedir. Bu durumda, Türkiye'deki limanları geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin arttırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde trafiğin geçiş koridoru olma özelliğini kazanmak Türkiye'nin hedefleri arasındadır. Bu kesitte limanlar dünya ulaşım yolları ağı içinde Türkiye'den ulaşım arteri oluşturacak biçimde büyüklük, yönetim biçimi, hizmet anlayışı gibi ölçütler yönünden yeniden yapılandırılmalıdır. Çalışmaları tamalanmış olan "Limanlar Master Planı"nda bu gelişme ve değişmeler dikkatle alınmıştır.

Eskinin limandan - limana olan taşıma anlayışı, artık fabrikadan-mağazaya (kapıdan-kapıya) şekline dönüşmüştür. Dolayısıyla taşımacılık, alt taşıma sistemleriyle bütünleşen bir taşıma zinciri durumuna gelmektedir. 21. Yüzyılın taşıma tarzı olma yolundaki kombine (çoklu) taşımacılık, transiter ülke durumundaki Türkiye'yi de limanlar ve diğer ulaşım altyapısı yönünden etkileyecektir. Bu nedenle, Türkiye'nin ithalat ve ihracat yüklerinin elleçlenmesine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde limanların geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin arttırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde (limanlarda konteynerlerin odaklandığı, ana konteyner gemilerinin uğrak odağı haline geldiği) trafiğin geçiş koridoru olma özelliğini kazanmak, ülkenin hedefi şeklindedir. (DPT,2001,62)

TCDD Genel Müdürlüğünün limanlarında liman operasyonları otomatize edilmeli, limanları birbirine ve merkeze bağlayacak bir bilgi işlem ağı kurulmalıdır. Limanda faaliyet gösteren birden fazla otorite arasındaki bağlantıyı sağlayan,

böylece bütün idari işlemlerin ve alınacak izinlerin kısa sürede gerçekleştirilmesini temin eden; geminin kalktığı limandan gemi ve yükü ile ilgili bilgilerin önceden temin edilerek varış limanında planlamanın daha etkin yapılmasını sağlayan, müşterinin işini kolaylaştıran otomasyon sisteminin TCDD Limanlarına getirilmesi planlanmaktadır. Bu amacı gerçekleştirebilmek için TCDD limanlarının günümüz teknolojisine uygun şekilde işletilmesi için ihtiyacı olan ekipman ve sistemlerin temini gerekmektedir. Ayrıca, bu limanlardaki anahtar personel, başarılı limanlardaki işletmecilik yöntemlerini de içerecek programlarla eğitilmelidir.(DPT, 2001, 26)

Kamu limanlarının daha ekonomik ve rasyonel çalışmalarını teminen yeniden yapılanma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Amaç, limanların; Türkiye'nin bu gün ve gelecekteki ihtiyaçlarına cevap verebilecek AB limancılık stratejisi ile uyumlu bir işletme politikası izlenerek iş kapasitelerinin arttırılması, mevzuat ve teknolojik gelişmelere uygun olarak rasyonel ve bölgesel limanlarla rekabete dayalı çağdaş işletmecilik esasları içerisinde çalıştırılması ve hizmeti iyileştirecek esaslardan hareketle karlılığın ve verimliliğin sağlanması olacaktır. Limanların yönetiminde en uygun stratejiyi belirlemek amacıyla, limanların Türk ekonomisine olan etkileri ve yukarıda belirtilen gerekçeler de dikkate alınarak her bir limanın alt ve üst yapı işletme ve finansman şartlarını içine alacak şekilde birer birer tüm fonksiyonlarının incelenmesi gerekmektedir. İlgili kuruluşlarca koordineli olarak yürütülecek söz konusu çalışmaların sonucunda her bir liman için otonomi ve/veya özelleştirme modellerinden hangisinin uygulanacağı belirlenebilir. Liman işletmeciliğinin uluslararası rekabete hazır hale getirilmesi için gerekli idari ve hukuki düzenleme çalışmaları gerçekleştirilmelidir. .(DPT, 2001, 89)

Otonom limanların temel özelliği, limanın müşterilerinin (yani limandan yararlananların) yönetimde görev almalarıdır. Göreve gelme seçimle olmaktadır. Çok fonksiyonlu bir liman için en iyi yönetim şekli, otonomidir. Limanın mali özerkliğinin bulunması yüzünden, iyi hizmet veren ve kar eden bir limanın zarar eden diğerinin yükünü sırtlaması gibi istenmeyen bir durum söz konusu değildir. Otonom limanlarda kılavuzluk, stevedorluk, romorkörcülük, ardiyecilik v.b. hizmetler genelde özel kuruluşlara bırakılmıştır. Liman yönetimi böyle kuruluşlardan gelir sağlamaktadır. Ne var ki, hizmetin temel kazancı doğrudan bu kuruluşların olmaktadır. (DPT, 2001, 84)

Türkiye limanlarının yaklaşık 150 gemilik yanaşma yeri kapasitesi vardır. Yine buralarda açık depolama etkindir. Türkiye'deki toplam 125 ha'lık depolama alanlarının neredeyse beşte dördü açık depolamaya uygundur. Türkiye limanları, özde konvansiyonel taşımalara göre donatılmışlardır. Yükleme boşaltma işlemlerini yürütmek için donatılmış olan elleçleme araçlarının kompozisyonu bu tabloyu ortaya çıkartmaktadır. (DPT, 2001, 82)

Türkiye'de yıllardır "her ile bir liman" politikası uygulanmaktadır. Bu yüzden de ana işlevi "yük toplamak ve yük dağıtmak" olan limanlar gemiler ve armatörler için cazip birer yük merkezi olmaktan uzaklaşmışlardır. Bunda da bölgenin yük potansiyelinin liman sayısı oranında bölünmesi etkili olmuştur. Hinterlandı İzmir ile örtüşen Bandırma Limanı gibi ölü yatırımlar ortaya çıkmıştır. Türkiye'de sağlıksız bir limancılık politikası vardır. (DPT, 2001, 88)

Türkiye AB ile entegrasyona girme arayışı içindedir. Bu konuda kararlılık da göstermektedir. Bu entegrasyonda Batı'nın Doğuya açılan kapısı görevini üstlenmesi beklenen Türkiye'de limanlara önemli görevler düşmektedir. (DPT, 2001, 81)

Limancılıkta stratejisini 50'li yıllarda belirlemiş ve yönetimde otonomiyi yeğlemiş Avrupa önünde, Türk liman endüstrisi, yönetim tarzı itibariyle Avrupa'ya farklı gelecektir. AB'nin temel felsefesi haklı ve gelişmeye açık rekabettir. Bu mantığa göre, bir ülkenin bir limanı bu ülkenin diğer limanıyla rekabet içinde olabilmelidir. Oysa, Türkiye'de bu mantık geçerli değildir. Hizmetler hala "tekel tarifesi" anlayışıyla yürütülmektedir. (DPT, 2001, 92)

Ayrıca, klasik limanların bünyesinde - hizmet amacı bir yüke ya da yük grubuna hizmet vermek olan - terminaller yapılması bir başka handikap oluşturmaktadır. Nispeten dar alan üzerine oturtulmuş klasik limanlarda daha geniş alan gerektiren terminallere yer verildiğinde büyüme sağlıklı olamamaktadır. Nitekim, bunun tipik örneğini Haydarpaşa konteyner terminalinde görmek olasıdır. Burada konvansiyonel ortamda verilen konteyner depolama hizmetleri ,trafik arttıkça terminal depolama alanının dışına taşmak durumunda kalmış; İç Erenköy, Merdivenköy gibi yerlerde "konteyner kara terminali" gibi adlar uydurularak

depolama alanları oluşturulmuştur. Bunun ekonomiye olan maliyeti hiç mi hiç düşünülmemiştir. (DPT, 2001, 95)

20. Yüzyıl'ın sonlarında ortaya çıkan globalleşme kavramı çerçevesinde ve durağan devlet yapısının aktif özel sektör olanaklarını yatırım programlarında yer alan faaliyetlerde önemli oranda kullanmasını sağlamak üzere "yap-işlet-devret" modeliyle bir takım projelerin hayata geçirilmesi mümkün olabilmektedir. Derince Konteyner Terminali ile Filyos Limanı Projeleri için bu yönde sözleşmeler imzalanmıştır. (DPT, 2001, 84)

Bununla birlikte, kamu tarafından işletilmekte olan limanların otonom bir yapıya dönüştürülerek kendi içinde özerk, ancak ülkenin genel alandaki ekonomik, politik ve sosyal hedefleri ile bağdaşır biçimde hizmet vermesinin Türkiye için en uygun yol olacağı düşünülmektedir. Bu hedefin gerçekleştirilmesinde, bu türden (kamu) limanlar, altyapısı kamuya ait olmak koşuluyla kamu yararı ve ulusal çıkarların gözetildiği liman yönetimi çatısı altında özerkleştirilerek terminal bazında ve hizmet esasına göre özelleştirilmelidir. Kılavuzluk, antrepoculuk, ardiyecilik, romorkörcülük, stevedorluk, terminal operatörlüğü vb. hizmetler özelleştirilecek olanlara örnektir. (DPT, 2001, 81)

Limancılık alanında hem kamu hem de özel kesim çıkarları dengeli biçimde korunmalıdır. Mevcut ve yeni limanların ülkenin ekonomik ve ulaştırma ana hedefleri doğrultusunda stratejik olarak planlanması, işletmecilik konusunda ise rekabetçi ortamın korunması için bir liman üst kurulu oluşturulması üzerinde durulması gerekli hususlar olarak ortaya çıkmaktadır.

Gerek özel sektör, gerekse kamu tarafından yapılacak yatırımlarda kıyı kullanımı en iyi biçimde planlanarak, küçük tesisler yerine bölgesel ölçekte hizmet verebilecek kombine yatırımlara gidilmesi hedeflenmeli ve yönlendirilmelidir.

Türkiye, jeopolitik konumunun getirdiği üstünlükleri değerlendirmek durumundadır. Bu yapılamazsa Avrupa-Asya-Ortadoğu üçgenindeki ticaret hareketinde komşu ülkeler tarafından by-pass edilen ve yalnızca feeder hizmeti verebilecek bir ülke konumunu gelecekte de sürdürme olasılığı yüksek bir ülke olmaya adaydır. Bunu değiştirebilmek amacıyla altyapı, işletmecilik, mevzuat vb.

açılarından gerekli reformlar yapılarak Türkiye'yi ve Akdeniz'i geçen ana konteyner arteri üzerinde bir odak noktası ve transit trafiğin geçiş koridoru olma noktasına taşımak en önemli amaç olmalıdır. (DPT, 2001, 86)

Bu doğrultuda, yeni ve organize liman yatırımları ile liman işletmeciliği standardının "otonom yönetim" yoluyla çağdaşlaştırılması ve bu meyanda eksik teslim ve hasarlı teslim oranlarının düşürülerek hizmet kalitesinin yükseltilmesi, atılması gereken adımların önemlileridir. "Türkiye Ulusal Limanlar Master Planı", bu hedefe ulaşmanın önemli altyapısını oluşturmaktadır. (DPT, 2001, 84)

Özelleştirme kapsamında bulunan denizcilik sektöründeki KİT'lerin uzun zamandan beri özelleştirilememelerinin nedenleri göz önüne alınarak, hem özelleştirme kapsamındaki KİT'lerin, hem de özelleştirilmesi düşünülen diğer Kamu Kuruluş ve İşletmelerinin her biri için en kısa zamanda birer özelleştirme projesi hazırlanmalıdır. Hazırlanan projelerin sonucunda özelleştirilebileceği tespit edilen kuruluşlar/işletmeler belirlenen en uygun yöntemlerle özelleştirilmelidir. Özelleştirme stratejileri değerlendirilirken, ulusal özelleştirme amaçları, yönetimin etkinliği, sektör kullanıcıları ve çalışanların ihtiyaçları, ülkenin dış ticaret ve ekonomi politikası, sektörle ilgili kuruluşlar ve sektörü etkileyecek diğer unsurlar dikkate alınmalıdır.

Kamu limanlarının daha ekonomik ve rasyonel çalışmalarını teminen yeniden yapılanma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Amaç, limanların; Türkiye'nin bugün ve gelecekteki ihtiyaçlarına cevap verebilecek bir işletme politikası izlenerek iş kapasitelerinin arttırılması, mevzuat ve teknolojik gelişmelere uygun olarak rasyonel ve çağdaş işletmecilik esasları içerisinde çalıştırılması ve hizmeti iyileştirmek esaslarından hareketle, kârlılığın ve verimliliğin sağlanmasıdır.

Türkiye'deki limanların özelleştirilmesiyle ilgili çalışmalar devam ederken, girilebilecek ataletin limanların daha kötü duruma getirmemesi için, gerekli tedbirlerin zamanında alınmasına çalışılmalıdır. Yeni limanların projelendirilmesiyle birlikte eskiler de modernize edilmelidir. Diğer taraftan özelleştirilen limanların "Özelleştirmenin Ruhuna ve Amacına" uygun işletilmelerini sağlayacak yapılanmanın temini yolunda çalışmalar yapılmaktadır. (DPT, 2001, 85)

Diğer taraftan Ro-Ro taşımacılığının geliştirilmesi için liman tarifelerinde yapılması gerekli düzenlemeler:

- Ro-Ro gemileri manevra kabiliyeti yüksekliğinden dünyanın her yerinde römorkör alma mecburiyetleri yoktur. Ancak Türkiye'de diğer konvensiyonal gemiler gibi römorkör hizmeti mecburi tutulmaktadır. Bu uygulamanın tarifelerde % 50 indirim olmasına rağmen diğer ülkelerde olduğu gibi bu özelliklere sahip Ro-Ro gemileri için geçerli olmaması gerekir.
- Liman hizmet tarifeleri birçok ülkede Ro-Ro gemilerine 1969 Tonaj Sözleşmesi çerçevesinde değişen tonajlar üzerinden değil, eski milli tonajı üzerinden uygulanmaktadır. Türkiye'de de 1969 Tonaj Sözleşmesinin uygulanmaya başlandığı tarihten önce inşaa edilen ve/veya kızağa konulan Ro-Ro gemileri, 1969 Tonaj Sözleşmesi ile değişen tonajları üzerinden değil eski milli tonajları üzerinden liman tarifelerine tabii tutulmalıdırlar.
- Bütün dünyada, düzenli hat seferi yapan gemilere ticaretin ana kuralları çerçevesinde, iş hacmi ve yapılan sefer sayısına bağlı olarak liman tarifelerinde çok ciddi indirimler uygulanmaktadır. Türkiye'de dış ticarete çok büyük katkısı olan Ro-Ro taşımacılığının geliştirilebilmesi için benzer uygulamaların,aktif hale getirilmesi gerekmektedir.(www.roder.org.tr)

Devletçe işletilen genel amaçlı 12 kamu limanından, demiryolu ile bağlantılı olan Haydarpaşa, Derince, Bandırma, İzmir, Mersin, İskenderun ve Samsun Limanları Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD), İstanbul, Trabzon, İzmir (Feribot) Limanları ile, Gökçeada, Kabatepe, Çanakkale, Güllük, Marmaris, Alanya Kıyı tesisleri Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi (TDİ) tarafından işletilmektedir. (DPT, 2001, 87)

Denizyolu taşımacılığının önemli bir ayağını teşkil eden Türkiye'nin Marmara Bölgesinde Haydarpaşa, Derince, Bandırma; Ege Bölgesinde İzmir; Akdeniz Bölgesinde Mersin ve İskenderun; Karadeniz Bölgesinde Samsun Limanı olmak üzere, 7 büyük limanı Liman Dairesi ve Liman İşletme Müdürlükleri tarafından işletilmektedir. Ayrıca, 1. sınıf gümrük kapısı olan TCDD Limanları tüm ülkemizin demiryolu şebekesiyle bağlantılı olmalarının yanısıra, devletin ana karayolu ağı üzerinde olmaları ve uluslararası hava alanlarına yakınlıkları dolayısıyla denizyolu-

demiryolu kombine taşımacılığı için mükemmel konumdadır. Avrupa'dan Türkiye ve Ortadoğu ülkelerine yönelik demiryoluyla yapılan transit taşımaların Sirkeci ile Haydarpaşa Limanı arasında işletilen demiryolu feribotları ve Yüksek Planlama Kurulunun 17.3.1988 tarihli kararı ile TCDD'ye devredilen Vangölü İşletmesindeki feribotlar ile Asya-Avrupa bağlantıları sağlanmaktadır.

Her yıl Türkiye'de artış eğilimi göstermekte olan konteyner elleçleme talebini karşılayabilmek amacıyla üçü "Limanlar Rehabilitasyon Projesi" çerçevesinde olmak üzere bazı limanlara konteyner terminali inşa edilmiştir. Bu terminaller; Haydarpaşa, İzmir, Mersin, ve Trabzon'dur. İstanbul ve Marmara'da en büyük konteyner terminali durumunda olan Haydarpaşa, özellikle depolama alanları, alt ve üst yapısı ve ulaşım arterlerine bağlantısı açılarından ihtiyacı karşılayamamaktadır. Bu nedenle Haydarpaşa Limanı'na alternatif olacak bir limanın belirlenmesi amacıyla Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA)'nın 1996 yılında başlattığı ve ilgili bakanlık ve kuruluşlarla birlikte yaptığı çalışmalar sonucunda 2005 ve 2015 yıllarına kadar olan dönemleri kapsayan "Marmara Denizi'ndeki Limanların Gelişimiyle ilgili Master Plan" hazırlanmıştır. Buna göre; Haydarpaşa Konteyner Terminalinin Geliştirilmesi, Trakya'da yeni bir konteyner limanı inşa edilmesi ve Bandırma Limanı'nın konteyner terminaline dönüştürülmesi öngörülmektedir. (DPT, 2001, 93)

Türkiye limanlarının düşük maliyet ve yüksek hizmet performansıyla işletilmesi bu alandaki en önemli konudur. Bu konuda limanlarda genel olarak yapısal ve işletmeden kaynaklanan yetersizlikler vardır. Türkiye'de limanlardaki sistem yetersizliğine ilişkin çözüm önerileri aşağıda verilmiştir:

- Limanların gerek kapasite, teknik imkanlar, makine ve teçhizat, gerekse işletmecilik yönünden geliştirilmesi gerekmektedir.
- Şehir içinde kalan ve büyütülmeleri olanaksız gözüken limanlara ek olarak aynı kentte ve şehir dışında yeni limanlar yapılmalıdır.
- Rıhtımların su derinlikleri büyük ve çok büyük tonajlı gemilerin yanaşmalarına elverecek boyutlara kavuşturulmalı, kış koşulları ağır olan limanlarda mendirekler gereksinimi karşılayacak düzeye getirilmelidir.
- Limanların yönetimleri iyileştirilmeli, limanlar arasında sağlıklı bir koordinasyon sağlanmalı, liman personelinin eğitimi "Denizcilik Eğitimi Master Planı" içine alınmalıdır.

- Kılavuz kaptanların sayısı artırılarak, gemilerin yanaşma yerlerindeki sorunlar önlenmelidir.
- Limanlarla ilgili yasalar yeniden gözden geçirilmeli, günün ve geleceğin gereksinimlerini de karşılayacak tarife sorunlarını çözecek duruma getirilmelidir.
- Liman tüzük ve yönetmeliklerinde belirtilen römorkör çekme gücü hükmü kaldırılarak, geminin tonajına göre adet bazında römorkör verilmesi esası getirilmelidir.
- Gümrük elemanları denizcilik konularında yetiştirilmeli, gümrük muhafaza kontrol servislerinde kontrol memurları çoğaltılmalıdır.
- Limanlarda tahmil-tahliye edilen yüklerdeki hasar ve kayıplarla ilgili sorumluluk konusunda çıkan ihtilafların önlenebilmesi için bağımsız sörvey kuruluşlarının çalışmalarının teşviki gözden geçirilmelidir.
- Bazı önemli limanlarda konteyner terminalleri yapımını sağlayacak projeler kısa sürede ele alınarak bu limanların ülke ekonomisine katkıları arttırılmalıdır.
- Gerek dış finansman, gerekse iç malî kaynaklar kullanılarak limanlar ihracat, ithalât ve yurtiçi taşımaların ihtiyaçlarını karşılayacak kapasiteye yükseltilmeli, alt yapı eksiklikleri giderilmeli, gerek teknolojik, gerekse idari açıdan iyileştirilmeli ve işletmecilik yönünden daha verimli bir yapıya kavuşturulmalıdır. Limanların milli güvenliğin öngördüğü kurallar göz ardı edilmeden otonom ve özerk bir yapıya kavuşturulması ve liman hizmetlerinde özel teşebbüse şans verilmesi uygun görülmektedir.
- Limanların iç pazarlara demiryollarıyla bağlanması gerekrmektedir.
- Yapılanmasını sürdüren Orta Asya Cumhuriyetleri ile yapılacak ekonomik işbirliği çerçevesinde ülkemizin bu alanda daha etkin bir rol üstlenme amacına yönelik olarak Karadeniz limanlarının geliştirilmesine önem verilmelidir. Akdeniz'de ve Ege'de ana liman konumunda bulunan İzmir ve Mersin limanlarının tevsii ve GAP projesiyle entegre olmak üzere Mersin ve İskenderun limanlarının kapasitelerinin arttırılması sağlanmalıdır.
- Tesis, alan, araç, makine ve yükleme-boşaltma bakımından yetersiz olan Gemlik ve Mudanya iskelelerinin yük taşımacılığına uygun hale getirilmesiyle Bursa ihracatı deniz taşımacılığına kaydırılabilecektir.

- Türkiye'nin dünya ticaretindeki etkinliği için rekabet gücünün geliştirilmesi gerekir. Bu nedenle Türkiye'nin Akdeniz ve Ege Limanlarında gereken iyileştirmeler yapılmalıdır.
- Düzenli hat taşımacılığı açısından, limanlardaki altyapı imkanlarının geliştirilmesi, limanlardaki bekleme sürelerinin Avrupa standartlarına çekilmesi sağlanmalıdır. Ayrıca Acenteler/armatörler ile liman ve gümrük işletmeleri arasında elektronik bilgi akışı düzenlenmelidir.
- Avrupa Birliği çerçevesinde düzenli hat taşımacılığını önümüzdeki dönemde daha da önem kazanacağı beklenmektedir. Bu nedenle gemilere uygun limanlar bulma ya da iyi organize olmamış liman işletmelerinde konteyneri takip etme problemlerinin çözülmesi gerekmektedir.
- Türk deniz ticaret filosunun taşımadaki boş kapasitelerin doldurulmasında serbest bölge limanlarının işlevleri önemlidir.Serbest bölgelerin kullandığı limanlar Mersin, Antalya, Toros - Gübre, İzmir, İstanbul ve Trabzon'dur.
- Taşımacılıkta entegrasyonun gerçekleştirilebilmesi için liman altyapılarının, terminal imkanlarının ve ana ulaşım arterlerinin bağlantılarının yetersizlikleri giderilmelidir. Limanların geri saha bağlantıları, yük akışında dar boğaz yaratmayacak şekilde düzenlenmelidir. Denizler, iç sular, karayolu ve demiryolları birbirine bağlanarak kombine taşımacılık ulaşım ağı kurulmalıdır.
- Çok eski olan liman mevzuatı (Örneğin 618 sayılı Limanlar Kanunu, 815 sayılı Kabotaj Kanunu) günün şartlarına göre gözden geçirilmeli ve güncelleştirilmelidir. İhtisaslaşmış bir deniz gümrüğü kurulmalıdır. Konteyner taşımacılığına yönelik tedbirler alınmalıdır. Konteyner terminalleri ile entegre çalışma imkanı verecek ve yeterli kapasitede konteyner kara terminalleri oluşturulmalıdır.
- Türkiye'deki limanların su derinliklerinin muhafazası için belli periyotlarda ve devamlı olarak tarama yapılıp büyük tonajlı gemilerin yanaşmalarına uygun hale getirilmelidir.
- Limanlarda otomasyona geçilmelidir. Limanların teçhizat ve ekipmanları kapasite ve nitelik olarak yeterli düzeye getirilmelidir. Limanlardaki altyapı imkanları geliştirilerek gemilerin bekleme süresi Avrupa standartlarına getirilmelidir. (DPT, 2001, 86-89)

Yukarıda değinildiği üzere liman faaliyetlerinde çağdaş bir işletmecilik yapısına kavuşturulması gerekmektedir. Hızla gelişen konteyner taşımacılığı, Türkiye limanlarındaki sistem değişikliğini gerektirmektedir.

Deniz limanlarındaki idari yapılanmada ihtiyaç duyulan bu gelişmeler benzer şekilde hava limanlarında da talep edilmektedir. Fakat hava limanlarının belirli süreler için de "yap-işlet-devret" modeli ile geliştirilmesi süresi deniz limanlarında yaşanan problemlere göre sorunları azaltmaktadır.

DHMİ Genel Müdürlüğünce halihazırda 38 havalimanı ve meydanı işletilmektedir. Atatürk, Esenboğa, A. Menderes, Antalya, Dalaman, Adana ve Trabzon, Milas-Bodrum, Isparta ve Nevşehir/Kapadokya havalimanları, Bursa, Çardak, Erzurum, Gaziantep, Kars, Samsun, Sinop, Çorlu, Kayseri ve Van havaalanları olmak üzere ilk 20 havaliman ve meydanı uluslararası seferlere açık olup,diğer havaalanlarına ise yalnızca iç hat uçuşları yapılmaktadır. Bu havalimanlarından ve meydanlardan 24'ü sivil kategoride olup, kullanımı DHMİ'ye aittir. Bursa, Çanakkale, Denizli/ Çardak, Diyarbakır, Elazığ, Erzincan, Erzurum, Malatya, Muş, Balıkesir-Merkez, Çorlu, Kayseri, Uşak ve Sivas havaalanları ise, sivil askeri ortak kullanımlı havaalanlarıdır.

DHMİ'nin teşkilatının bulunduğu bu 38 havaliman ve meydanı, gerek uçak hareket sahalarını teşkil eden pist ve apronların boyutları, mukavemetleri, kaplamaları ile uçak park sahaları, aydınlatma sistemleri ve görsel yardımcıları, genel maksatlı ve kar mücadele vb. meydan hizmet, kaza-kırım ve yangın söndürme araçları enerji kaynakları bakımından, gerekse terminal binaları ve hizmet birimleri bakımından iç hat ve dış hat sivil hava ulaşımının güvenle yapıldığı kategori ve standartlara sahip bulunmaktadır. (DPT, 2001, 165)

Özellikle 11 Eylül Terör Saldırıları sonrasında Uluslararası Sivil Havacılığın öncelikle üzerinde durduğu hususlardan biri haline gelen Hava Liman / Meydanlarının Güvenliği konusunda çalışmalar Ulaştırma Bakanlığınca gerçekleştirilmektedir. Bu kapsamda, Atatürk, Esenboğa, Antalya, Adnan Menderes, Adana, Dalaman, Milas-Bodrum, Trabzon Hava Limanları ile Kayseri, Diyarbakır Hava Alanlarına tahsis edilmek üzere Bomba Koklama Dedektörleri teminine yönelik

çalışmalar tamamlanmıştır. Ayrıca, %100 bagaj taramaya yönelik son teknoloji ürünü güvenlik sistemi olan EDDS sistemleri yeni yapılacak tüm Yap-İşlet-Devret projelerine dahil edilmiş olup, 2005 yılından itibaren de Atatürk ve Antalya başta olmak üzere söz konusu sistem Türkiye'deki tüm büyük limanlara temin ve tesis edilecektir.(Ulaştırma Bakanlığı,2004, 22)

Havaalanlarının, artık sistem bütünlüğü içinde ele alınması suretiyle hazırlanacak havalimanı/havaalanı master planına göre inşa edilmesi gereği vardır.

Bakım ve onarım tesislerinde akılcı bir eşgüdümle kaynak savurganlığı önlenecek, mevcut yapı; sektörün tüm katılımcıları tarafından çok iyi öğrenilerek aynı amaçlı tesislerin yapımının tekrarlanması yerine mevcutların geliştirilmesini gerektirecektir.

Türkiye'deki mevcut havaalanlarının; planlamasında, tasarımında ve işletmesinde ICAO'nun belirlediği uluslararası standartlara azami özen gösterilmesi gerekmektedir. Ancak, havaalanlarının yapım ve işletimindeki yetki ve sorumlulukların değişik kuruluşlarda toplanması nedeniyle havaalanlarının ICAO standartlarına ve milli mevzuata uygunluğunun takibi ve denetiminde problemler yaşanmaktadır. (DPT, 2001, 163)

Diğer yandan THY dışındaki havayolu işletmelerinin bakım hangarı yapabilecek güçleri olsa bile Atatürk Hava Limanı'ndaki yer sorunu bu yatırımlara engel olmaktadır. Türkiye'de Sivil Havacılığın gelişiminin teşviki amacıyla alınan kararların, tüm illeri havaalanına kavuşturmak olarak algılanması sonucunda belirtilen uluslararası kriterlere uygunluğu tartışılır yerleşim ve tarım alanlarında havaalanı yapılması talepleri, yoğun olarak artmaktadır. Bugüne kadar çeşitli gerekçelerle inşa edilen bazı havaalanları yolcu potansiyeli olmaması veya işletme için gerekli teknik personelin sağlanamaması gibi nedenlerle işletilememekte ve atıl kalmaktadır. Politik kararlarla verilen her ile havaalanı projesi ülke kaynaklarını israf etmektedir. (DPT, 2001, 168)

Radar sistemlerinin geliştirilmesi ve modernizasyonu Projesi kapsamında temin ve tesis edilecek sistemler ile, Türkiye Hava Sahası ikili, hatta üçlü ve dörtlü radar kaplamasına sahip olacak ve uçuş güvenliği en üst seviyelere taşınacaktır.

2.4.9.Gümrük Kapıları

Gümrük Yasası'ndaki ulaştırma sektöründe uzun süredir sorunlara neden olan konularla ilgili öneriler Şubat 2000'de yürürlüğe girmiş olan 4458 sayılı Gümrük Kanununa bağlı mevzuata dahil edilmiştir fakat etkin olarak ihtisas gümrüklerinde yapılanma olmadığından kullanılamamaktadır. Özellikle deniz ulaştırmada manifesto noksan ve fazlalıklarının takibatıyla ilgili Madde 237'yi, bakım ve onarım için tersanelere alınan yabancı bayraklı gemilerin ve hangarlara alınan uçakların teminatlarıyla ilgili Madde 129'u ilgilendiren düzenlemeler yapılmalıdır.

Ayrıca deniz taşımada navlun alacaklarının temliki niteliğinde yeni bir teminat türünün leasing şirketlerince kabulünün mümkün olup olmadığı ve bunun hukukî temeli yeni kanun kapsamında oluşturulmalıdır. Benzer durum hava taşımadaki uçakların bakım-onarım süreçlerinde doğan borçlar içinde oluşmaktadır.

2000 yılında kabul edilen yeni Gümrük Kanunu ile gümrük kapıları elektronik isteme geçerek ulaştırma sistemlerinin süreçi içindeki gümrük prosedürleri ve bekleme süreci azalmıştır. Fakat gümrük kapılarındaki personel sıkıntısı nedeniyle idari uygulama etkin olrak gerçekleştirilememektedir.

Türkiye'nin idari yapsında gerçekleştirilen çalışmaların gerçekleşmesinde her bir ulaştırma sisteminde belirtilen kurumların gerekli gördüğü mevzuat düzenlemeleri ile AB adaylık sürecindeki mevzuat düzenlemeleri eşgüdümlüdür. Bu yüzden organizasyon olarak altyapı ve işletme olarak ayrılmış olan kurumların Ulaştırma Bakanlığı kapsamında koordine olması sistemlerin aktif ve etkin idaresini mümkün kılacaktır. Diğer taraftan bu idari sistemin insan kaynakları, çevre ile uyumluluk ve araştırma-geliştirme çalışmaları ile ulusal ve uluslar arası boyutta desteklenmesi gerekmektedir.

2.5. TÜRKİYE'DEKİ DESTEKLEYİCİ İŞLEVLERE İLİŞKİN MEVCUT DURUM ANALİZİ

Türkiye'nin lojistik üs olarak Batı-Doğu ulaştırma koridoru ve Kuzey-Güney ulaştırma koridoru üzerinde sahip olduğu jeostratejik konumunu değerlendirebilmnesi için arz, talep, altyapı ve idari yapı dışından bu dört ögeyi

destekleyici işlevlere ihtiyaç vardır. Bu işlevler varolan 4 ögenin etkin bir şekilde ulaştırma koridorları üzerinde Türkiye'nin pozisyonuna yardım etmektedirler. Destekleyici işlevler Türkiye'deki insan kaynakları ve eğitimi, toplam kalite yönetimini, araştırma-geliştirmeyi ve uluslararası tanıtım faaliyetlerini kapsamaktadır. Destekleyici işlevlerin mevcut durum analzinde koridorlara özel olarak bilgiye ulaşılamadığından mevcut durum genel olarak alınmıştır.

2.5.1. Türkiye'de Ulaştırma Sektörü için İnsan Kaynakları ve Eğitimin Mevcut Durum Analizi

Türkiye'de ulaştırma sektörü için kalifiye eleman sıkıntısı bulunmaktadır. Türkiye'de farklı ulaştırma sistemleri için özel veya devlete bağlı çeşitli eğitim kurumları olmasına karşın tüm süreçlerin öğretildiği kurumlar bulunmamaktadır. Bu kurumlar denizyolu ve havayolu ulaştırma sektörleri eğitimleri konusunda uluslararası standartlar kapsamında imkanlar sunmasına karşın, özellikle Türkiye'de daha yoğun olarak kullanılan karayolu taşıma için böyle bir eğitim fırsatı bulunmamaktadır. Bu yüzden yaşanan eleman sıkıntısı var olan insan kaynağının eğitimi ile giderilmektedir.

Yetişen az sayıdaki nitelikli personel, çoğu kez gereksinme duyulan doğru yerlerde istihdam edilememektedir.Bugün hizmetler az sayıdaki teknik personelin özverili çalışmaları ile üretilmektedir. Ancak büyük sorumluluklar taşıyan teknik personelin verdiği hizmetin bedeli olarak ödenen ücretler bu hizmetin karşılığı olmaktan uzaktır. Bu durum nitelikli personelin, ayrılmasına ve yerinin doldurulamaması nedeniyle hizmetin aksamasına sebep olmaktadır. Ulaştırmanın etkinliği ve sağlıklı gelişimi, gerekli nitelikleri taşıyan yeterli bir kadronun oluşturulmasına bağlıdır. Böyle bir kadronun oluşturulması ise ancak eğitim desteğiyle sağlanabilir. (DPT,2001,15)

Ulaştırmada planlama, tasarım, yönetim ve denetim işlevlerinin herbiri için gerekli insan gücü niteliği birbirinden farklıdır. Öncelikle bu işlevler için personelin formasyonu tanımlanmalı ve gerekli personel sayısı öngörülmelidir. Bu görev, elbetteki öncelikle ilgili ulaştırma kurumlarınındır.

Gereksinimleri saptanan alanlarda öğretim yapan üniversitelerle işbirliği içine girilmeli, öğrenciler için burs desteği sağlanmalı ve uygun koşullarda istihdam güvencesi verilmelidir.

Ulaştırmanın yönetim ve denetiminde görev alacak elemanlar ön lisans öğretimi ile veya kurum içinde yetiştirilebilir. Tesis yapımı, taşıt üretimi, enerji beslenmesi ve sinyalizasyon gibi konulardaki sorunlar, mevcut mühendislerin bu alanlarda uzmanlaşması yoluyla çözülebilir. Planlama ve tasarım konularında ise, farklı formasyonlardaki elemanların lisans üstü öğretimi gereklidir. Bu konuların ulaştırma kurumları-üniversite işbirliği bağlamında geliştirilmesi gerekmektedir. (DPT,2001,16)

Ulaştırma kurumları içinde, personelin kuruma alışmaları için yeterli bir sürede gerçekleştirilecek ve yeni gelişmelere uyum sağlamaları amacıyla yapılacak eğitim çalışmaları önem taşımaktadır. Ayrıca, ulaştırma kurumlarının yeniden yapılandırma çalışmalarında personelin eğitimi özenle planlanmalıdır. (DPT, 2001, 13)

Özellikle AB ile ilişkilerde taşımacıların eğitimi önemli bir etken oluşturmaktadır. Taşımacılığın koşullara bağlanması sırasında ortaya çıkacak bu husus bazı üniversitelerde ön lisans eğitimi ile sağlanabilir. Bu çalışmalara girişilmesi gerekmektedir. (DPT,2001,13)

Türkiye'deki havalimanlarında gelişmeyle beraber gümrük, güvenlik, emniyet, meteoroloji hizmetleri ile temel hizmetlerin standardının netleştirilmesi, bu konuda sistemin tamamını kapsayan eğitim politikalarının geliştirilmesi gereksinimi ortaya çıkarmaktadır. İnsan kaynağı, sistemin vazgeçilmez elemanıdır. Bu nedenle uçucu personelden uçak hizmetleri işçisine kadar; eğitimin üniversitelerle birlikte belirlenmesi ve bu doğrultuda kısa, orta ve uzun vadeli personel planlaması yapılması önem kazanmaktadır. (DPT,2001,146)

Özellikle uçucu personeli ilgilendiren Hava İş Kanunu düzenlenerek yasalaştırılmalıdır. Bu sayede havacılık konusunda oluşacak ihtilaflarda daha sağlıklı kararlar alınabilecektir. (DPT,2001,145)

Türkiye'deki havaalanlarında yüksek iş yoğunluğu ve sorumluluğu altında çalışan, temininde güçlük çekilen hava trafik kontrolörlerinin ücretlerinde ve özlük haklarında gerekli iyileştirici düzenlemeler yapılmalıdır. Hava trafik güvenlik elektroniği teknik elemanlarının mesleki özellikleri nedeni ile uluslararası programlar doğrultusunda eğitilmeleri ve lisanslandırılmaları sağlanmalıdır. Hava trafik kontrolü eğitimi veren Devlet Hava Meydanları İşletmesi ile Anadolu Üniversitesi entegrasyonu sağlanarak uluslararası standartlarda, ihtiyacı karşılayacak oranda kontrolör yetiştirilmek suretiyle soruna müşterek çözümler getirilmeye çalışılmaktadır. (DPT,2001,146)

Anadolu Meteoroloji Meslek Lisesi mezunları için mecburi hizmet yükümlülüğünün tekrar getirilmesi hem bu okuldan mezun öğrencilerin mağduriyetini giderecek hem de sektör dışına kaçışlarını engelleyecektir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Eurocontrol'un ücretsiz olarak düzenlediği kurslara ilgili personelin katılımı sağlanmalı, bu katılım tasarruf tedbirleri dolayısıyla engellenmemelidir. (DPT,2001,145)

İngilizce Uluslararası Sivil Havacılığın ortak dilidir. Havadaki pilot ve kontrolör arasındaki muhabereyi kolaylaştırmak amacıyla ICAO tarafından geliştirilmiş İngilizce kalıplar mevcuttur. Ancak beklenmedik bir durumda İngilizce bilgisi seviyesi hayati öneme haizdir. Uçuş emniyetinin arttırılması için pilot, hava trafik kontrolörleri ve ilgili personelin İngilizce seviyesi sürekli arttırılmalı ve sürekli takip edilmelidir. (DPT,2001,144)

Uçuş güvenliği, sektördeki tüm çalışanların eğitim derecesi ve yetenekleri ile doğru orantılıdır. Bir başka deyişle sektör çalışanlarının eğitimi uçuş emniyetini belirleyen en temel faktördür. Bu nedenle çalışanların tazeleme eğitimleri ile mesleki düzeylerinin yüksek tutulması sağlanmalıdır.

Deniz İş Kanunu'nda yapılması öngörülen değişikliklerin denizcilik sektörünün menfaatlerine uygun biçimde yasalaşmasına çalışılmalıdır. Özellikle "Özel İşe Yerleştirme Büroları" kurulmasına ve sicil tutmaya imkan veren Deniz İş Hukuk Sözleşmesinin onanması yönünde çalışmalar yapılmalıdır. Diğer taraftan ILO'nun 147 No.lu "Ticaret Gemilerinde Minimum Standartlar" Sözleşmesinin

onanması sağlanmalıdır. Avrupa Birliği ülkelerinin ILO 180 Konvansiyonunu Haziran 2002'de imzalamışlardır ve bu konuda gerekli hazırlıklar Türkiye'de daha tamamlanamamıştır. Ayrıca özel istihdam büroları kurulması, buralarda personelin eğitilmesi ve Dünya Bankası'nın bu yöndeki kredisinden yararlanılmasına çalışılmalıdır. Deniz ticaretinde daha güvenli ve verimli çalışmayı sağlamak amacıyla uluslararası düzeyde birçok kuruluş görev yapmaktadır. Bu kuruluşlar dünya deniz ticaretinin vazgeçilmez müesseseleri olup, uluslararası ticaretin kolaylaştırılması ve geliştirilmesi için insan faktörünü ön plana çıkararak çalışmaktadırlar. Dünyanın denizcilikte gelişmiş tüm ülkeleri ve özellikle AB ülkeleri; IMO'nun sözleşmeleri, protokolleri ile teknik ve ticarî eğitim konularında belirlemiş olduğu yüksek düzeydeki standartlara ulaşmak amacıyla her türlü önlemi almışlar; gemilerini modern araç ve gereçlerle donatmışlar ve gemi personelini gerek denizde, gerekse karada hizmet için geliştirilmiş eğitim programlarına göre yetiştirmişlerdir. (DPT,2001, 83)

1978 STCW Konvansiyonu'nun hükümleri; 5 yıllık geçiş süresi bitimi olan Ağustos 1997'den itibaren bütün denizci ülkelerde uygulanmaya başlanmıştır. 20.4.1988 tarihli kanunla Türkiye'nin taraf olduğu STCW-78 Sözleşmesi'nin günün ihtiyaçlarına cevap vermeyişi, STCW-95 değişimlerinin yürürlüğe girişi de dikkate alınarak Gemiadamlarının Yeterliği ve Sayısı Hakkındaki 28.8.1995 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmeliğin 1.10.1996 tarihinde yürürlüğe girmesi kararlaştırılmışsa da, uygulamadaki aksaklıklar nedeniyle yürürlükten kaldırılmıştır. Bu konuda çeşitli kuruluş temsilcilerinin katılımıyla hazırlanan yeni yönetmelik 1.2.1997 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yönetmelik STCW-95 gereklerini karşılayacak şekilde hazırlanmıştır. Ancak Gemiadamları Yönetmeliği'nin sektörden gelen talepler de göz önüne alınarak yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Ayrıca olumsuz tutumları yaygın biçimde dikkati çeken gemi zabitanı ve mürettebat için gemiadamları sicili oluşturulmasına da çalışılmalıdır. (DPT,2001, 82)

Deniz felaketleri durumlarında müdahale edecek birimlerin dünya standartlarında ekipman ve personele sahip olmaları, sürekli olarak da kapasitelerini geliştirmeleri gereklidir.

Türkiye'nin ihtiyacının üzerinde gemiadamı gücü vardır. Türkiye, gemiadamı potansiyeli yönünden Filipinler'in ardından dünyada ikinci sıradadır. Dünyada

gemiadamı ihtiyacı olduğu da bir gerçektir. Türkiye, İş ve İşçi Bulma Kurumunun bu alandaki tekeline son vererek yurtdışına her seviyede gemiadamı gönderilmesi konusunu her yönden destekleyecek, turizm gelirlerine yakın döviz girdisi sağlamaya aday bu konu üzerinde titizlikle durulacak bir politika oluşturulmalıdır. (DPT,2001, 56)

Denizcilik eğitimi evrensel bir boyut kazanmış ve gemi adamları eğitiminde STCW Sözleşmesiyle milliyet ayırt edilmeksizin her ülke denizcisi için "standart eğitim" öngörülmüştür. Türkiye STCW Sözleşmesi'nin tarafı olarak bu kuralların hükümlerini uygulamaktadır. Ancak, bu alanda eğitim-öğretim yapan bir çok kurumun araç - gereç, simülatör vb. gereksinimi bulunmaktadır. STCW Sözleşmesinin eğitim kurumlarında aradığı bu türden teknik gereksinimler konusunda yapılanmasını tamamlayamamış eğitim kurumlarının bu gereklere tam uyumunu sağlamak ve ulusal ölçekte kaynak israfını önlemek amacıyla, yapılanmasını tamamlamış eğitim kurumlarının bu konudaki bölgesel ihtiyaçları karşılamaları sağlanmalıdır. (DPT,2001, 57)

Taşıt tekniği ile ilgili tüm hizmetler için bilirkişilerin tanımı, eğitimi, sınavları, yeminleri, görevi kötüye kullanmaları durumunda cezai hükümleri içeren bir bilirkişilik yasası çıkarılmalıdır. (DPT,2001, 83)

Büyük harcamalar gerektiren karayolu altyapısının gerçekleştirilmesi özel bilgi ve deneyim sahibi bir teknik kadroyu gerektirmektedir. Teknik personel ücretlerinin görev yetki ve sorumluluklara paralel olarak ve performans kriterlerine göre hak edilen düzeye çıkarılması suretiyle, mağduriyetinin giderilmesi ve dengeye kavuşturulması, hizmette var olması gereken verimlilik ve kalitenin sağlanması açısından gereklidir. (DPT,2001,17)

Ayrıca, öncelikle planlama, etüt ve proje gibi hizmetlerde çalışmalar olmak üzere tüm teknik elemanlar için teşvik edici önlemler alınarak nitelikli personel çalıştırılma yöntemleri geliştirilmelidir. Kamu kuruluşlarına gerektiği durumlarda belirli bir süre için eksik elemanı tamamlama ve kısa süreler için özel nitelikli uzman tutma imkanı sağlayacak gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır. (DPT,2001,16)

Standart gemiadamı, "becerileri ve yetenekleri itibariyle birkaç gemiadamının işlevlerini kendisinde toplaması amaçlanan kimse"dir. Bunu da teknoloji körüklemiştir. "Rasyonel gemiadamı" arayışının bir başka yönünü -özellikle pahalı emeğe sahip batılı ekonomiler açısından- ucuz ama "kaliteli" gemiadamı istihdamı oluşturmaktadır. Batıda gemiadamı maliyeti hayli yüksektir. Yakın geçmişteki istatistikler, gemiadamı giderlerinin gemi çalıştırma maliyeti içinde, yakıt ve anapara (kapital) maliyeti hesaba katılmadığında, yüzde 62 oranında payı olduğunu ortaya koymuştur. Bu olgu, Batılı armatörleri diğer bayraklardan ucuz gemiadamı sağlamaya yöneltmiştir. Batılı denizci ekonomiler "ucuz ama kaliteli" gemiadamına mahkumdur. Gemiadamı maliyetini aşağı çekme çabaları, denizciliğin yeşerdiği uluslararası alanda rekabet gücü elde etmek içindir. Nitekim İngiltere için yapılmış bir çalışma, milli gemiadamından Hintli gemiadamına yönelindiğinde, gemiadamı maliyetinde yüzde 270 tasarruf elde edildiğini göstermiştir. (DPT,2001,15)

Gemilerde kullanılan teknolojinin neden olduğu bu arayışın çözümü, "standart gemiadamı" ile olmuştur. Batının ucuz gemiadamına yönelmesinin nedeni ekonomik olduğu kadar, Batılı gemiadamlarının artık denizi bırakmalarının da sonucudur. Batılı denizci ekonomiler, eriyen ama ikame yoluyla dengelemeye çalışılan gemiadamı potansiyelini "standart gemiadamı" modeli oluşturarak koruma azmindedir. Bunun için de bir uluslararası konvansiyon oluşturulmuş ve konvansiyon dünya denizlerinde uygulama alanı bulmuştur. (DPT,2001,82)

STCW 78/95, denizlerden çekilen batılı gemiadamlarının yerine, Batı'nın aradığı standartta (yahut o standarda yakın) gemiadamı yetiştirilmesini hedeflemektedir. Sözleşmenin "perde arkası" amacı budur. Yapılmış araştırmalar dünya genelinde 409.000 zabitan, 823.000 tayfa potansiyeli olduğunu ortaya koymaktadır. Dünya deniz ticaret filosunun gemiadamı talebi ise 427.000 zabitan, 606.000 tayfa olarak toplamda 1.033.000 kişidir. Özellikle, son yıllarda bu filonun groston olarak yüzde 52.5'unu elinde tutan serbest bayrak ülkelerinin çoğunda gemiadamı piyasasının bulunmaması, dolayısıyla gemilerin yürütücü gücünü oluşturan gemiadamının yabancı kaynaklardan sağlanma zorunluluğu, bazı ülkeleri "gemiadamı ihracatçısı" olmaya yöneltmiştir. Bu bağlamda, en çok gemiadamı talebi olan bayrak Panama'dır. En çok gemiadamı ihraç eden ülkeyse Filipinler'dir. Gemiadamı açığı daha çok serbest (kolay) bayrak ülkelerinde söz konusudur. Bu

ülkeler dünya gemiadamı talebinin yüzde 27'sini, arzının da 14.6'sını ellerinde tutmaktadır. (DPT,2001, 82)

Türkiye gemiadamı potansiyeli yönünden dünyanın ilk iki ülkesinden biridir. Türkiye'nin gemiadamı ordusu 39.400 zabitan, 165.000 tayfa olarak toplamda 204.400 kişidir. Bu rakama Türk deniz ticaret filosu Haziran 1999 verilerine göre (150 gt ve üzeri) 565 gemiden ulaşılmaktadır. Bu filonun yük taşıma kapasitesi 9.8 milyon DWT'dur. Filonun ortalama gemi büyüklüğü de 17.000 DWT dolayındadır.

Filonun ağırlıklı hizmet kontratı döneminin 7 ay olduğu dikkate alınırsa filonun hizmetinin yürütülmesinde yüzde 30 gemiadamı ihtiyat payının kabul edilmesi hatalı olmayacaktır. Dolayısıyla filoyu çekip çeviren gemiadamı gücü için azami 21.000 kişi gereklidir, denilebilir. Sonuç olarak, gemiadamı potansiyelimizin neredeyse yüzde 10'u gemilerde çalışmakta; geri kalan yüzde 90'ı da "artık potansiyel" olarak değerlendirilmeyi beklemektedir.

Bu bakımdan Türkiye'nin önündeki konu, Türk gemiadamının dünya deniz ticaret filosu için pazarlanmasıdır. Bu konu, hükümetler tarafından ele alınmalıdır. Filipinler'de olduğu gibi, gemiadamı sicili oluşturulması, tutulması ve izlenmesi koşuluyla, Türkiye, deniz ticaret filosu gelirlerinin yarısına yakın döviz girdisini gemiadamlarını yabancı gemilerde istihdam ederek sağlayabilir. Ancak, sistemin iyi organize edilmiş olması ve gemiadamlarının piyasaya adaptasyonunu kolaylaştırmak için ön eğitimden geçirilmeleri gerekir. Böylece Türk gemiadamlarına yabancı gemilerde çalışma imkanı yaratılabilir. (DPT,2001,86)

Türkiye, dünya denizcilik piyasasında yaşanan bu gelişme ve değişmeleri sadece izlemiş ama değerlendirememiştir. Denize insangücü ihraç eden ülkeler kendilerine ticari, ticari olduğu kadar da diplomatik katkı sağlarken Türkiye bunu başaramamıştır. Ne International Transportworkers Federation ile ilişkiler sağlıklı yürütülebilmiş, geliştirebilmiş ve yabancı gemilerde çalışabilen Türk gemiadamlarının diğer uyruklardaki gemiadamlarına denkliği sağlanabilmiş; ne yurtdışına gemiadamı gönderme konusunda İş ve İşçi Bulma Kurumu'nun tekeli kırılabilmiş ne de gemiadamına Devletçe gereken önem verilmiştir. Denizcilik sektörünün yürütücü olan gemiadamlarının Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde özgün bir Genel Müdürlüğü dahi oluşturulmamıştır.

Devlet, ikili anlaşmalar yoluyla yabancı gemilerde çalışacak gemiadamlarının sosyal, kültürel ve ekonomik haklarını güvence altına almalıdır. Türk gemiadamlarının da yabancı gemilerde ITF skalasıyla çalışmaları için girişim başlatılmalıdır. Ayrıca Türk gemiadamlarının yabancı gemilerde çalışmaları ve böylesi çalışma ortamına seri uyumunu sağlayacak dil, yabancı gemide yaşam, işbaşı eğitimi, mesleki eğitim vb. konularda görsel ve yazılı eğitim programları geliştirilmelidir. Ayrıca, gemiadamı istihdam potansiyeli olan ülkelerle ikili anlaşmalar oluşturma yolları aranmalıdır. (DPT,2001,86)

Dünyada kaptanlık meslek örgütlerinin bir çoğunun üyesi olduğu uluslararası kaptanlar federasyonunun BM organlarından IMO'da sivil toplum kuruluşu bazında da temsil edildiği bir gerçektir. Bu nedenle, Türkiye'de kaptanlık mesleğinin gelişmesine katkıda bulunmak, TTK'nun meslek disiplinine ilişkin hükümlerini izlemek (TTK Genel Hükümler, m.1467-1472), bu bağlamda gemi kaptanlarının meslek sicillerinin tutulmasına olanak tanımak, kaptanların meslek kayıtlarını tutmak amacıyla meslek odaları paralelinde Gemi Kaptanları Odası kurulması ihtiyaç haline gelmiştir. (DPT,2001, 43)

Yeni dünya düzeninin getirdiği "insan odaklı" yönetim anlayışı yöneticilerin görevlerini yeniden biçimlendirmiştir. Artık, üst düzey yöneticiler için finansman ve üretim konularında çok uzmanlaşmış, değişime ayak uydurabilen, atak, fikir üretebilen ve ekip çalışmasına yatkın, personeli yönlendirerek ve koordine ederek çalıştırabilmek önemli hale gelmiştir. Bu nedenle, TCDD yönetici ve personelinin "yaşam boyu eğitim" anlayışı gereği sürekli eğitime tabi tutularak yenilikçi, araştırıcı, değişime açık ve uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir. Öte yandan, eksikliği duyulan faal personelin takviyesi gerekmektedir. TCDD İşletmesi 1988 yılında 52.848 adet personel ile faaliyetlerini sürdürürken, 1997 yılında personel sayısı 42.000'e kadar gerilemiş, Kasım 1999 itibariyle ise faal personeldeki azalmaya karşın özellikle özel koruma ve güvenlik elemanı alımları ile personel sayısı 42.263 adet olmuştur. 1997-1999 yılları arasında alınan özel güvenlik elemanı sayısının yaklaşık 2.000 olduğu düşünüldüğünde personel sayısındaki azalma daha da dikkat çekicidir. Son yıllarda emekli olan personelin yerine yenisinin atanması mümkün olmadığından; özellikle faal personel mevcudunun ihtiyaç duyulan seviyenin çok altında kalması sebebiyle yük trenlerinin personel yokluğu nedeniyle iptali dikkat

çekmektedir. Uluslararası Demiryolları Birliği 2002 yılı verilerine göre kuruluşun personel mevcudunu, diğer ülkeler ile karşılaştırdığımızda, 1 km demiryoluna düşen personel sayısı; Belçika'da 10,46, Almanya'da 6,59, Hollanda'da 9,08, Avusturya'da 9,88, Fransa'da 4,85 iken Türkiye'de 3,63'dür. Ancak, aynı yıl ve aynı kurumun verinlerinden ülkelere göre tren kilometre başına personel verimliliğine bakacak olursak İsveç'in 5,291 ; Almanya'nın 3,586; Avusturya'nın 2,315 iken TCDD'nin 1,270 ile oldukça kötü durumda olduğu görülmektedir. (DPT,2001, 26)

Hızlı gelişen havacılık sektörünün kritik personelinin (lisansiye personel) yetiştirilmesi için gerekli sivil kaynakların zamanında faaliyete geçirilmemesi sonucunda ihtiyaç duyulan personel çoğunlukla Türk Silahlı Kuvvetleri(TSK)'nden ya da diğer sektörlerden elde edilme yoluna gidilmiş; bu da zaman ve kaynak israfına neden olmuştur. (DPT,2001, 73)

Havacılık sektöründe ihtiyaç duyulan personel:

- Pilot
- Hava Trafik Kontrolörü
- Teknisyen
- Diğer

Havacılık sektöründe görev yapan pilotların % 80'i TSK kökenlidir. TSK kökenli pilotların sivil hava taşımacılığı sektöründe istihdam edilmesi çok büyük maddi kayıplara sebep olmasının yanısıra, yerine konulması da mümkün olmadığından milli güvenliği zafiyete uğratacak boyutlara gelmiş bulunmaktadır. (DPT,2001, 73)

Halen görev yapan uçucu personel yaş ortalaması oldukça yüksektir. TSK kökenli olmayan pilotlar 6 ay veya 1 yıl süre ile askerlik için şirketlerinden ayrılmaktadırlar. Pilotlar askerlik hizmetleri esnasında mesleklerini icra edememektedirler. Bu nedenle pilot lisansları geçerliliğini kaybetmektedir. Sonuçta ortaya önemli ölçüde kaynak israfı çıkmakta ve mevcut personel sıkıntısını daha da arttırmaktadır. TSK pilotların ve sivil havacılık pilot ücretleri arasındaki ücret dengesizliği TSK'den istifa ve erken emekliliğe sebep olmaktadır. Ücret dengesizlikleri yüzünden kalifiye öğretmen pilot ihtiyacı karşılanamamakta ve mevcut kadrolar elde tutulamamaktadır. Toplam sayısı 10.000 civarında olan uçucu

personel ile ilgili herhangi bir iş yasası mevcut değildir. Bu durum çalışma hayatında huzursuzluklara neden olmakla birlikte, hukuki bir sorun yaratmaktadır. Bu konudaki davalarda adaletli ve doğru karar istihsaline engel teşkil etmektedir. Pilot yetiştirmede Türkiye'deki eğitim potansiyeli kullanılmayıp yurt dışı kaynaklarına yönelindiğinden ulusal kaynakların israfına sebep olunmaktadır. (DPT,2001,74)

DİE verilerine göre günümüzde kontrolör açığı olduğu gibi bu açık giderek artmaktadır. 2005 yılının sonuna kadar gerekli olacak ek kontrolör sayısının toplam 1030 olacağı tahmin edilmektedir. Ancak 2000 yılının başında mevcut 370 kontrolör bulunduğu görülmektedir. Halen sayısal yetersizlik nedeniyle kontrolörlere aşırı mesai yaptırılması sonucunda yorgunluk, stres ve diğer sorunların da etkisi ile son yıllarda kontrolör hatalarının arttığı gözlenmektedir. Mevcut durumda eksikliğin çok fazla olması gelecek yıllardaki emeklilik, istifa ve diğer kayıplar da dikkate alındığında yeni havaalanlarının açılması ve hava trafiğindeki hızlı artışın etkisi ile durumun daha da kötüleşeceği kaçınılmazdır. (DPT, 2001, 72)

Kontrolör yetiştiren kurumların mevcut durumu başta eğitici kalifiye personel istihdamında yaşanan problemlerden dolayı ihtiyacı karşılamaktan çok uzaktır. Hava Trafik Kontrolörü eğitim standartları belirlenmemiştir. Teknisyen yetiştiren eğitim kurumları henüz JAA onaylı olmadığından eğitim süresi ve eğitim standartları konusunda tartışmalar yaşanmaktadır. Standartlara ilişkin eğitim programlarının denetimleri farklı bakanlıklara bağlı birimlerce yürütülmesi nedeniyle uluslararası eğitim standartlarına uyulmamaktadır. Hava trafik güvenlik elektroniği teknik personelinin eğitimi ve lisanslandırılması herhangi bir standarda bağlanmamıştır. Bu alanda çalışan teknisyenlerin ücretleri diğer ülkelerde çalışanlarla karşılaştırıldığında büyük farklılıklar söz konusudur. (DPT,2001, 71)

Dispeçerler hariç diğer personelin lisanslı olma zorunluluğu olmadığından, bu alanda sayısal eksiklik hissedilmemekle birlikte, personelin istenilen kalifiyelik derecesinde olmadığı gözlenmektedir. Uzmanlığı, Havaalanı İtfaiyeciliği ve benzeri konularda insan kaynağına ilişkin planlama eksiği vardır. (DPT,2001, 71)

Mal ve can güvenliğini korumak, uluslararası sahada devletin itibar ve ekonomik kayba uğramasını önlemek amacıyla uçuş faaliyetlerinin zamanında,

istenilen standartlarda ve emniyetle yerine getirilmesini sağlamak uçuş güvenliğinin vazgeçilmez şartlarıdır.

Son on yılda yapılan istatistiklerde büyük ve küçük meydana gelen kazaların % 70-80'inin insan faktöründen kaynaklandığı görülmüştür. Bu durum uçuş güvenliği ile ilgili görevlerde çalışan personelin yeterli eğitim standardına sahip olmamasından kaynaklanmaktadır. Sektörde sayısal olarak personel açığı bulunması iş yükünü arttırmakta, çok yorucu ve ağır koşullarda görev yapılması uçuş güvenliğini tehdit etmektedir. Sektörde çalışan personelin maaşlarının günün koşullarına uygun olmaması da motivasyonu düşürücü, hata yapma riskini arttırıcı faktörler olarak ortaya çıkmaktadır. Bunun yanında uçuş güvenliği ile ilgili konularda çalışan personelin sayısal azlığı, eğitim standardını yükseltmeye yönelik olarak yapılacak hizmet içi eğitimlerinin yapılabilmesini engellemektedir. (DPT,2001,17)

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) tarafından belirlenen, Uluslararası Sivil Havacılık güvenliğinin temel amacı; yolcu, mürettebat, yer personeli, halk ve uluslararası sivil havacılığa hizmet veren tesislerin yerde ve havada yapılacak yasadışı müdahale eylemlerine karşı korunması ve emniyete alınmasıdır. Her ile bir havaalanı yapılması politikası sonucunda havaalanlarının sayısının her geçen gün artması nedeniyle, Sivil Havacılık Güvenliği için gerekli olan uluslararası standartlarda, Sivil Havacılık Güvenliği konusunda özel eğitim almış, nitelik ve nicelik bakımından yeterli sayıda güvenlik görevlisinin havaalanlarında görevlendirilmesinde zorluklar yaşanmaktadır.

Havaalanlarında güvenlik önlemlerinin uluslararası standartlarda sağlanabilmesi için; Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından polisin görev yapmasında zorunluluk görülen kontrol noktaları ile pasaport kontrolü hariç; havaalanı veya terminal işleticisi tarafından ICAO, ECAC ve Milli Sivil Havacılık Güvenlik Eğitim Programı çerçevesinde eğitim görmüş personele ve Sivil Havacılık Güvenliği konusunda uluslararası standartlara sahip yeni bir güvenlik modelinin oluşturulması gerekmektedir.

Havaalanlarının güvenliğinden sorumlu personelin güvenlik eğitimi, Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu (EADUK) tarafından yürütülmektedir. Son üç yıl içerisinde yoğun eğitim programları ile havaalanlarında görevli emniyet ve

özel güvenlik teşkilatı personelinin yaklaşık %50'si eğitilmiştir. Havaalanlarında görevli güvenlik personeli sayısı ve gün geçtikçe artan havaalanı sayısına karşı, güvenliğin sağlanmasında önemli bir yer teşkil eden eğitim faaliyetlerine EADUK üyelerinin eldeki sayı ve olanaklarla yetişmesi mümkün görülmemektedir. (DPT,2001, 75)

2.5.2.Türkiye'de Ulaştırma Sektörü için Toplam Kalite Yönetiminin Mevcut Durum Analizi

Türkiye'de ulaştırma sistemlerinde genel olarak toplam kalite sistemi uygulanmadığı gibi bu sistemin çevre koruma kriterleri de ulaştırma sistemlerinde yerine getirilmemektedir. Fakat Türkiye'nin orta ve uzun dönemde çevre sorunlarının çözümü için uygulanacak politikalar ve geliştirilecek stratejilerin, ülke gerçekleri de dikkate alınarak, AB normları ve uluslararası standartlarla paralel olması gerekmektedir.

Türkiye'de karayollarında fiziki standartlar düşük ve kaza oranı yüksektir. Demiryolu ulaştırmasında altyapı eskimiş, hizmet kalitesi düşük ve rekabet gücü gerilemektedir. Türkiye'de yük taşımasında esas ağırlık karayolu taşımacılığındadır. Kısıtlı kamu kaynakları bu yapının kısa vadede değişmesine imkan vermemektedir. Türkiye'nin AB ile entegrasyon sürecinde giderek daha açık bir ülke konumuna gelmesi nedeniyle Avrupa ile Asya arasında Türkiye'den geçen güzergahların iyileştirilmesi ve karayollarında güvenliğin AB normlarına yükseltilmesi gerekmektedir.

Bununla beraber demiryolu ve deniz taşımacılığında da hizmet kalitesi ve verimliliğin artırılmasında öncelik sağlanmalıdır Sürdürülebilir kalkınma açısından taşıdığı büyük önem dikkate alınarak doğal çevrenin korunmasına öncelik verilmelidir. Çevre yönetiminde kurumsal kapasitenin artırılması başarılı bir çevre koruma için büyük önem taşımaktadır. Yatay mevzuat altında yer alan çevresel etki değerlendirmesi konusunda ulusal mevzuat büyük ölçüde AB direktifleriyle uyumlaştırılmış olup, eklerle ilgili bazı revizyonların yapılması ve sektörel eleme-tarama rehberlerinin hazırlanması ihtiyacı sürmektedir. (DPT,2001,17)

Plan çalışmalarında ve proje seçiminde, geçmişteki uygulamalarda olduğu gibi yalnızca mali ve ekonomik değerlendirme ile yetinmek yerine, başta çevresel konuları da içermek üzere çok-ölçütlü değerlendirme teknikleri kullanılmalıdır. Ulaşım altyapı standartları ile çevre tahribatı arasında kesin bir bağıntı vardır. Bu konuda ÇED konusu daha da titizlikle uygulanmalıdır. Bu nedenle çalışmaların başlangıçta çok iyi planlanması ve bir ÇED çalışmasının; sistematik, objektif ve disiplinler arası özellik taşıması gerekir. Çalışmaların sistematik olması koşulu, çevrenin, fiziksel, biyolojik, kültürel ve sosyoekonomik bileşenlerine muhtemel etkilerin eksiksiz, düzenli ve bilimsel titizlikle belirlenmesini sağlar. Çalışmayı gerçekleştiren grubun subjektif eğilimlerini yansıtmamalıdır. (DPT,2001,18)

Gerek arazide, gerekse harita üzerinde incelenerek ve çevresel faktörler göz önüne alınarak belirlenen en uygun güzergahın geçtiği kesimlerdeki araziden sorumlu ilgili kuruluşların ve Çevre Bakanlığı'nın temsilcilerinin katılımıyla, planlanan faaliyetin belirlenen yerde gerçekleşmesinde mevzuat açısından sakınca olmadığına dair valilik kararı alınması sonucunda kesinleşen güzergahın "çevresel etki değerlendirmesi çalışmaları"nın başlatılması ve kesin proje aşamasına gelene kadar, proje çalışmaları ile koordineli olarak sürdürülmesi ve ÇED süreci tamamlanmadan projenin kesinleşmemesi sağlanmalıdır. (DPT,2001,19)

2002 yılında yaptırılan fizibilite çalışması sonuçları Türiye'deki mevcut hava kalitesi ölçüm istasyonlarının önemli bir bölümünün altyapı, ekipman, ölçüm yöntemi ve personel açısından desteklenmesi ihtiyacını ortaya koymaktadır.Biyolojik çeşitliliğin sürdürülebilir kullanımında yasal ve kurumsal düzenlemelerdeki aksaklıklar, korunan alan statüleriyle ilgili hiyerarşi karmaşası ve eşgüdüm eksikliği başlıca sorun alanlarıdır. (DPT,2001,19)

Türkiye'de ilk planda yeni havaalanları yapmak yerine mevcut havaalanlarının fiziki ve alt yapılarında ICAO'ya uygun olarak gerekli iyileştirme çalışmaları yapılmalı; bu doğrultu da havaalanı yapım ve işletim esaslarının belirlendiği bir yönetmelik hazırlanmalıdır.

Uçuş güvenliğini tehdit eden bir diğer unsur da seyrüsefer ve haberleşme sistemleri ile meydanlardaki yetersizliklerdir. Ülke genelindeki radar kontrol ağı Eurocontrol standartlarına henüz ulaşamamıştır. Havaalanlarında çok sayıda

kuruluşun bulunması yönetim, koordinasyon, iş birliği ve sorunlara ivedi çözüm bulunmasını, çabuk sonuç alınmasını güçleştirmektedir.Havaalanlarındaki güvenlik yönetiminden ve kurumlar arası koordinasyondan sorumlu olarak görevlendirilen Mülki İdare Amirlerinin kanunen kendilerine tahsis edilmiş ödeneğin olmaması, diğer görevlerin yoğunluğu, tüm kurum/kuruluşlar üzerinde yaptırım uygulayamaması ve personeline sicil verememekte olması tam bir otorite olarak görev yapmasını engellemektedir. (DPT,2001, 86)

DHMİ'nin meydan işletmesinde kalite açısından ilgili bölümlerinin geliştirilmesi ve modernize edilmesi amacıyla özellikle kara tarafı tesislerinde yap-işlet-devret çalışmaları sürdürülmelidir.

Pilot adaylarının bilgisayar ortamında sınavlarının yapılmasına imkan veren JAA tarafından onaylı LTMS (Lplus Test Management System) yazılımı temin edilerek bugün itibariyle Almanya'dan sonra sınavları bilgisayar ortamında yapan ikinci Avrupa ülkesi konumuna gelinmiştir.Bu uygulamayla, pilot adaylarının bir sonraki sınavlara girmek amacıyla beklemeleri önlenmiş, sınavlardaki kırtasiye giderlerinde % 100'e yakın bir tasarruf sağlanmıştır. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004,19)

Deniz ulaştırmasının önümüzdeki beş yıllık dönemde yeni ulaşım stratejisinde ağırlıklı bir öneme sahip olması, beraberinde çeşitli liman ve yanaşma yeri ihtiyaçlarını getirecektir. Önceki yıllarda plansız gelişmeler yüzünden ciddi çevre sorunları yaşayan İzmit Körfezi, Aliağa Körfezi gibi bölgeler düşünüldüğünde deniz taşımacılığı altyapılarının planlamasının önemi ortaya çıkmaktadır. Sekizinci Beş Yıllık Planda da belirtildiği gibi, gerek devlet gerekse özel sektör yatırımlarında tek tek tesis kurulması yerine yatırımlara bölgesel bütünlük içinde yönlenilmesi, Türkiye kıyılarının en doğru şekilde kullanımı açısından önem taşımaktadır. İlgili bütün kurumların tam katılımlarını garanti altına alacak bir koordinasyon ortamının sağlanması öncelik arz etmektedir. Sürdürülebilirliğin en önemli kriterlerinden biri olan "katılım"ın sağlanması, planlama aşamasında olduğu kadar, yönetim evresinde de aynı oranda gereklidir. (DPT,2001,11)

Yapılacak tüm yatırımların kapsamlı Çevresel Etki Değerlendirmesi çalışmalarının gerçekleştirilmesi şarttır. Liman ve benzeri deniz yapıları projelendirme ve inşaatlarında çevre kriterlerine azami önem verilmelidir. Limanlar

büyük kapalı su alanları yaratan yapılardır. Bu su alanları gerekli sirkülasyonun sağlanmaması durumlarında kolayca kirlenmekte ve çevre sağlığını tehdit edebilmektedir. Planlama ve projelendirme aşamalarında bu tür yapıların yaratabileceği çevre sorunları detaylı incelenmelidir. (DPT, 2001, 26)

Kıyıya yapılan yapıların kumsal yapılarına olan ters etkileri (kum birikmesi, erozyon gibi) yine planlama ve projelendirme aşamalarında araştırılmalı, laboratuar ve/veya bilgisayar modelleri yardımıyla bu yapıların kıyıya uzun dönemde yapacağı etkiler değerlendirilmeli ve bu tür yapıların kıyı ve deniz ekosistemlerine olabilecek olumsuz etkileri önlenmelidir. Yatırım alanları seçiminde çevresel açıdan öneme sahip alanlarda planlama faaliyetlerinden kaçınılmalı, karar verme aşamalarında değerlendirmeye yardımcı olacak kuruluşlar ve farklı disiplinlerden uzmanlar ile birlikte çalışılmalıdır.

Demiryollarının raya bağlı olması ve iklim koşullarından (kar, don, sis, yağmur vb.) karayoluna göre daha az etkilenmesi, sistemin güven, konfor ve rahatlığını artırmaktadır. Avrupa'da yapılan bir araştırmaya göre; ulaştırma sistemlerinde ölüm riski 1 milyar yolcu-km başına demiryollarında 17 iken, karayollarında 140; yaralanma riski demiryollarında 41 iken, karayollarında 8.500-10.000'dir. Ülkemizde milyar yolcu-km. başına düşen kaza sayısı, 1996 yılı itibariyle karayollarında 2.200 iken, demiryollarında 100'dür. Yani karayollarında demiryollarına göre 22 kat daha fazla kaza meydana gelmektedir. Meydana gelen kazalardaki ölü sayısı milyar yolcu-km başına karayollarında 40 iken, demiryollarında Kuruluşun hatalarından kaynaklanan kazalarda 7'dir. Karayollarında yaralı sayısı milyar yolcu-km başına 675 iken, demiryollarında 45'dir. (DPT,2001,26)

Karayollarında trafik güvenliği açısından kısa süreli çözümlerin başlıcaları şunlardır: Trafiği denetlemekle görevli trafik zabıtası ve jandarmanın eğitimi yaygınlaştırılarak daha da geliştirilmelidir. Polisin ve jandarmanın bu görevde uzmanlaşması sağlanmalı, yetkisini her durumda kullanabileceği bir güvenceye kavuşturulmalıdır. (DPT,2001,15)

Türkiye'de karayolu kazalarında yılda ortalama 6 bin kişi ölmekte, 100 bin kişi yaralanmaktadır. Demiryollarında ise, 1996 yılında kuruluştan kaynaklanan 539 adet kazada 13 kişi ölmüş, 160 kişi yaralanmıştır. Araçların hareketinin sağlanması

için kullandıkları yakıtlardan çıkan gazlar ve sektörlerdeki sanayi atıkları çevreyi kirletmektedir. Demiryollarının hava kirliliğindeki payı dizelli çekim nedeniyle % 5 iken karayollarının payı % 85 düzeyindedir. (DPT,2001,15)

Demiryollarının arazi ve suların kirlenmesinde de payı azdır. Buna karşın, karayolu araçlarından çıkan yağlar, benzin istasyonlarındaki sıvı karbüranlardan oluşan maddeler çevredeki arazi ve sulara zarar vermektedir. (DPT,2001,19)

Avrupa Birliği çerçevesinde yapılan bir araştırmaya göre, ulaştırma sistemlerinde meydana gelen trafik sıkışıklığı, kazalar, neden olunan hava kirliliği ve gürültünün toplumsal maliyeti, Birlik hasılalarının % 4.1'i düzeyinde olup, bu maliyetin % 90'ı karayolu ulaşımından kaynaklanmaktadır. (DPT,2001,19)

Aynı kapasitede taşımacılık için demiryolları, karayollarına göre daha az arazi gerektirmektedir. Platform genişliği 13.7 metre olan çift hatlı, elektrikli bir demiryolu hattı kapasite açısından , 37.5 m. genişliğinde 6 şeritli bir otoyola eşdeğerdir. Buna göre karayolları 2.7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir. (DPT,2001,16)

Karayolu motorlu araçlarında gürültü, motor ve susturuculara bağlı olarak değişmektedir. Yapılan araştırmalarda karayollarındaki gürültü şiddetinin 72-92 desibel arasında değiştiği tespit edilmiştir. Ağır taşıtlar için bu değer 103 desibele kadar çıkmaktadır. Havayollarında ise gürültü şiddeti 103-106 desibel'dir. Buna karşın, saatte 150 km hızla giden bir trenin gürültüsü 65-75 desibel arasındadır. Japonya, Fransa ve Rusya'da kabul edilebilir gürültü standardı 40 ile 70 desibel arasında değişmektedir. İnsan sağlığı açısından 8 saatlik bir çalışma için gürültü sınırının en fazla 90 desibel olduğu göz önüne alındığında demiryollarının önemi daha da artmaktadır. (DPT,2001,16)

Türkiye'de ulaştırma sektörünün kullandığı enerji, toplam enerjinin yaklaşık %20'sidir. Demiryolunda birim işe düşen enerji tüketimi karayoluna göre 1/4-7 oranında daha azdır. Karayolunda yaygın şekilde benzin kullanılırken, demiryolunda dizel yakıt veya elektrik kullanılmaktadır. Dizel yakıtın meydana getirdiği kirlilik benzine göre oldukça azdır. Elektrikli çekimde ise, işletim sırasında emisyon oluşmazken yalnızca santral emisyonları dikkate alınmaktadır. (DPT,2001,19)

Demiryolları, gerek yük, gerekse yolcu taşımacılığında diğer sistemlere göre daha az enerji harcamaktadır. Değişik ülkelerde yapılan araştırmalar, özellikle yük taşımacılığında demiryollarının çok ekonomik olduğunu ortaya koymuştur.

Almanya'da yapılan bir araştırmaya göre; yük taşımacılığında demiryolunu 1 birim kabul edersek, karayolu 3 birim enerji tüketmektedir. Enerji tüketimi açısından da demiryolları diğer alt sistemlerine göre üstün durumdadır. Ekonomik olan demiryolu sistemini ağırlıklı olarak kullanmamak, önemli bir kaynak israfına ve çevre kirlenmesine yol açmaktadır. (DPT,2001, 21)

Uluslararası kurallardaki değişikliklerin gemilerdeki uygulamaları donatanlara önemli miktarda maddi külfet getirmesi nedeniyle genellikle zamanında yapılamamaktadır. Bu da gemilerin rekabet gücünü azaltmakta ve yabancı limanlarda tutuklanmalarına sebebiyet vermektedir. Paris Momerandumu verilerine göre 01.01.1999 - 01.07.1999 tarihleri arasında sadece Avrupa limanlarında yapılan Liman Devleti Kontrollerinde Türk Bayraklı gemiler 94 kez tutuklanmışlardır. Bu durumun giderilmesi ve uluslararası kurallardaki değişikliklerin getirdiği uygulamaların zamanında yapılabilmesi için donatanlar teşvik edilmeli ve desteklenmelidir. (DPT,2001, 68)

Avrupa Birliğine üye devletlerin limanlarına gelecek gemilerin muayenesi, sörveyi ve sertifikalandırılması ile ilgili olarak üye devletler ve klas kuruluşlarınca alınacak ve izlenecek önlemler AB'nin 94/57/EC sayılı Konsey Direktifiyle belirlenmiştir. Bu direktifte Türkiye'nin uyum sağlaması yanında Ulusal Klas Kuruluşu olarak Türk Loydu'nun da direktifte belirlenen koşulları sağlayarak AB'ce tanınırlılık alabilmesi için gereken destek verilmelidir. (DPT,2001, 72)

11 Aralık 1948 tarihinde yürürlüğe giren "Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük" yapıldığı zamanın koşullarına cevap verebilmekteydi. Oysa bu tarihten sonra gemi boyutlarında, tiplerinde, malzeme, techizat ve donanımlarında önemli gelişmeler meydana gelmiştir. Hem gelişmeler uyabilmek, hem de filonun rekabet gücünü arttırabilmek için Denizcilik Müsteşarlığınca yürütülmekte olan tüzük değişikliği çalışmaları mümkün olan en kısa zamanda tamamlanmalıdır. Böylece deniz ticareti rekabetinde öne geçebilmek, çevrenin

korunması, can ve mal emniyetinin sağlanabilmesi için Türk Deniz Ticaret filosuna yeni katılacak gemilerin klaslı olmaları sağlanmalıdır.

Doğal deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımını sağlayacak tedbirler alınmaktadır. Deniz taşımacılığı ve deniz ulaştırması altyapı tesislerinden kaynaklanan kirlilikler aşırı ve hatalı kullanımından kaynaklanan degradasyonel ekosistem değişimlerinin önüne geçilmelidir. Bu kapsamda özellikle 2872 sayılı Çevre Kanununun içeriğine, gelişmiş ülkelerin çevre kanunlarından yararlanılarak adil, pratik ve etkin bir yapı kazandırılması sağlanmalıdır. Bu konuda kamu yararına çalışan çevreci sivil toplum kuruluşlarının faaliyetleri desteklenmelidir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin yeni yüzyıldaki ilk 5 yılının planlanmasına yönelik Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planının uygulama sonuçları, ayrıca Türkiye Cumhuriyeti'nin yüzüncü yıldönümü olan 2023 yılı hedef alınarak belirlenen Türkiye Orta ve Uzun Dönem Gelişme Hedefleri ve Stratejileri açısından da büyük önem taşımaktadır.

2005 yılında önümüzdeki beş yıl için hazırlanacak önerilerde çevre, deniz ulaştırmasının içerdiği tüm konuları kapsayacak şekilde değerlendirilmelidir.

Türkiye, sahip olduğu iki boğaz ve coğrafi konumu nedeniyle yoğun bir deniz trafiğine maruz kalmaktadır. Bu trafik sonucu gemi ve diğer deniz araçlarından atılan sıvı ve katı atıklar denizi kirletmektedir. Bunu önlemenin yolu yaptırım gücü yüksek, etkin denetim ve kontrol sistemlerinin kurulmasıdır. Özellikle bölgede deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik iki uluslararası anlaşmanın da (Barselona Anlaşması ve Bükreş Anlaşması) dışında kalan Marmara Denizi'nde bu hususa ayrı bir önem verilmesi ve özen gösterilmesi şarttır. Bu arada kirliliği önlemeye yönelik çeşitli altyapı tesislerinin de kurulması gereklidir. Bunların en önemlisi gemi veya deniz araçlarının normal işlemlerinden kaynaklanan çeşitli atıkları toplayan kabul tesislerinin kurulması ve işletilmesidir. (DPT,2001, 86)

Planlama ve uygulamalarda karar verme yetkisine sahip yerel veya merkezde görevli devlet personelinin de çevresel konularda eğitilmesi ve bilgilendirilmesi amacıyla eğitim programları düzenlenmesi, planlamada

yapılabilecek yanlışların son karar aşamasında düzeltilebilmesine olanak tanıyacaktır.

Kıyı emniyeti hizmetleri, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nce tüm Türkiye kıyılarında gemilerin seyir emniyetine yardımcı olmak üzere kurulmuş bulunan seyir yardımcıları 24 saat esasına göre aralıksız hizmet vermektedir. Tüm fenerlerin sabit elektrikli ve güneş enerjili sistemle çalışması amaçlanmaktadır. Fenerlerin anında denetimini sağlamak amacıyla uzaktan kontrol sisteminin ikmali sağlanacaktır. (DPT,2001, 74)

Tahlisiye hizmetleri, İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e çıkışında Rumeli yakasında Terkos Gölü civarından, Anadolu yakasında Kefken Sahillerine kadar uzanan kıyı şeridine yakın yerlerde 75 mil boyunca kazaya uğrayan Türk ve yabancı bayraklı gemilere can kurtarma hizmeti verilmektedir. Bu sahil şeridinin kritik noktalarında bulunan istasyonlarda ki kurtarma ekipleri 24 saat esasına göre muhabere, gözetleme ve can kurtarma hizmeti vermektedir. Tahlisiye istasyonlarının tüm Türkiye kıyılarında hizmet verecek şekilde yaygınlaştırılması amaçlanmaktadır. (DPT,2001, 84)

Türk deniz ticaret filosundaki sayısal azalma, gemilerin uzak seferlere yönelmesi sebebiyle stajyer programlamasındaki zorluklar, donatanlara stajyer istihdamı konusunda herhangi bir yükümlülük getirilmemiş olması, denizcilik eğitimi veren öğrenim kurumlarının ihtiyaçtan çok öğrenciye eğitim vermeleri vb. nedenlerle öğrenci stajı aksayarak yürümekte ve yığılmalar meydana gelmektedir. Stajyer istihdamına ilişkin sorun mutlak çözümlenmelidir. Bu amaçla Gemiadamları Yönetmeliğinde değişiklik yapılması gereklidir. Ancak yönetmelikte değişiklik yapılsa da uygulamada yukarıdaki paragrafta belirtilen nedenlerden bazılarına bağlı olarak aksamaların kısmen devam etmesi olası görülmektedir.

Deniz ticaretinin gelişmesinde temel rol oynayan karadaki denizcilik işletme kuruluş ve tesislerinde görev alacak kaliteli insan gücünün "Deniz İşletmeciliği" dalına gereken önemin verilerek, ilgili kamu dairelerinde bu bölüm mezunlarından azami derecede yararlanılması yoluna gidilmelidir. Ayrıca, deniz acente ve brokerlik açılışına ilişkin yönetmeliklerde bu eğitimin özel yeri de dikkate alınmalıdır. (DPT,2001, 59)

Havayolu taşımacılığı, 20. yüzyılda dünyanın en önemli endüstrilerinden biri haline gelerek dünya refah düzeyini artırma, ticareti canlandırma, iş imkanı ile yeni turizm ve seyahat olanakları sağlama yanında; gürültü, emisyon, enerji tüketimi, arazi kullanımı, küresel ısınma, çöp ve atıklar ile su ve toprakta kirlenmeye yol açarak çevreye ve ekolojik yaşama da olumsuz etkilerde bulunmaktadır.

1959 yılında, jet motorlu uçakların hava taşımacılığına girmesiyle birlikte; hava trafiğinde yaşanan artış, havaalanı çevresinde yerleşim bölgelerinde yaşanan nüfus artışı ve çevresel sorunlara karşı kamu duyarlılığındaki artış gürültüyü en önemli çevre sorunu haline getirmiştir. Bu alanda diğer sektörlerden daha duyarlı olan havayolu sektörü için 1971 yılında, ICAO tarafından Uluslararası Gürültü Sertifikasyonu Standartları oluşturulmuştur. 1966 yılında, gürültü kirliliğini azaltma konusunda hazırlanan yasada (FAA'in FAR Part 36 ve ICAO'nun Annex 16) uçaklar, Stage 1, Stage 2 ve Stage 3 olarak üç kategoriye ayrılmıştır. Artan çevresel baskılar karşısında önce Stage 1 uçakların kullanım dışı bırakılması, Stage 2 uçakların faaliyetlerine kısıtlamalar getirilmesi daha sonra da bu uçakların faaliyetlerinin tamamen yasaklanması kararı alınmıştır. (DPT,2001,59)

ICAO, Stage 2 uçakların kademeli olarak hizmetten alınması için son gün 1 Nisan 2002 olarak belirlemiştir. Ancak gürültü konusunda US, ICAO ve EC'nin farklı uygulamalara başvurması uluslararası tek bir standardın oluşturulmasını engellemektedir. ICAO, bölgesel farklılıklara çözüm getiremezse her bölge kendi çevresel sorununa farklı çözümler üretmeye devam edecektir. Avrupa Ortak Havacılık Birliği (JAA)'nin JAR yönetmeliklerinden JAR-34 emisyon ve JAR-36 uçak gürültüsü konusunda çeşitli standartlar getirmektedir. Günümüzde havaalanı otoriteleri, gece uçuşlarında kısıtlar, gürültü ve emisyona bağlı ek iniş ücretleri belirleme gibi, kendi gürültü kurallarını uygulayarak havayolu taşıyıcılarının faaliyetlerini kısıtlamaktadır. Havayolu işletmeleri de gürültü açısından gerekli standartları sağlayabilmek için ya eski uçakları (Stage 2) yeni nesil uçaklar (Stage 3) ile değiştirmekte, eski uçakların motorlarının yenilemekte ya da mevcut motorlara susturucu "hush-kit" taktırmaktadır. Ancak bazı bölgelerde "hush-kit"li uçaklara ek iniş ücreti getirilmesi, bu susturucu parçaların uçak ağırlığı ve sürtünmesini artırarak daha fazla yakıt harcamasına yol açması nedeniyle bu yöntem ekonomik olmaktan uzaklaşmaktadır. (DPT,2001, 58)

Eski uçakların gürültü standartlarına uyan yeni nesil uçaklar ile değiştirilmesi, uçak ve motor üreticilerinin teknolojiden yararlanarak geliştirdiği modern ticari jetlerin eski nesil jetlerin yarattığı gürültünün sadece üçte birine yol açması ve 1.5km² alanı kapsayan "gürültü izi" bırakması sonucu bugün, Avrupa ve Amerika'da uçak gürültüsünden doğrudan etkilenen insan sayısı 1970'lerde etkilenen sayının sadece %5'i olmasını sağlamaktadır. (DPT,2001, 115)

Uçak motoru ve yer hizmetinde kullanılan araçlar başta olmak üzere çeşitli kaynaklardan yayılan gazlarla oluşan hava kirliliği de ikinci derecede önemli çevresel sorundur. Bilim adamları tarafından, jet motorlu uçakların insan kaynaklı küresel NO_x (Nitrojen Oksit) emisyonunun %2-3'nü yarattığı tahmin edilmektedir. Günümüz uçakları on beş yıl öncesinin teknolojisine göre yakıt tüketimi açısından daha randımanlı olmasına karşın yakıt randımanını sağlayan CO ve CO_2 gazlarının yayılımını azaltan teknoloji NO_x yayılımına çözüm oluşturamamıştır. (DPT,2001, 118)

Uçak gürültüsü izleme sistemini geliştirme ve işletme konusunda ISO 9002 sertifikası ve uluslararası ISO 14001 Çevre Yönetimi giderek önem kazanmaktadır. Uçak ve motor üreticileri yaptıkları çalışmalar sonucunda orta menzilli uçaklarda koltuk başına yakıt tüketimini %60, uzun menzilli uçaklarda %50 oranında azaltmışlardır. (DPT,2001,115)

Airbus'ın yaptığı bir çalışmaya göre; ikinci kuşak (Stage 2) 3600 uçağın pazardan çekilerek tamamen Stage 3 uçakların kullanıma girmesi ile 2005 yılına doğru %50'lik yakıt tasarrufu daha sağlanacaktır. (DPT,2001,116)

1995 yılında, ICAO'nun uluslararası düzeyde- CAEP/3- %16.25 emisyon standardındaki azalma ile ilgili alınan kararı, üye ülkeler arasındaki fikir ayrılığı nedeniyle uygulamada başarısız olmuştur. Aralık 1997 yılında, Kyoto Zirvesi'nde taraflar kademeli olarak "green house etkisi" yaratan emisyon oranının azaltılması kararı almasına karşın; ACI (Airport Council International) 2003 yılından sonra NO_x'de %20 oranında azalma beklerken ICAO %16 oranında azaltma beklemektedir. (DPT,2001,116)

Gürültü sorununun etkisini azaltmanın bir diğer yolu da, havaalanı çevresinde uygun arazi kullanımı, gürültü koridorları ve tampon bölgelerin belirlendiği havalimanı "Master Plan"larının oluşturulması ve bu planlara uyumdur.

Havalimanları; çevredeki toprağın ve suyun kirlenmesi açısından olumsuz, potansiyel kirlilik kaynaklarıdır. Uçaklar ve apron zemininde buzlanmayı önleme çalışmaları, uçak yakıt depoları, yer/uçak teçhizat araçları için kullanılan yakıt tankları, yangın söndürme eğitimleri ve ilaçlamalar kirliliğe neden olan unsurlardandır. ISO 14000'lerin geçerlilik kazanması ile birlikte havaalanı yönetimleri, giderek artan oranda kontrol ve testler yaparak çevre kirliliğini önlemekle yükümlüdür. (DPT,2001,114)

Havayolu taşımacılığı, dünya hava kirliliğinin yalnızca %2'ne yol açtığı göz önünde bulundurulursa bugün, havacılığın çevreye olan etkisi nispeten az olmakla birlikte yapılan çalışma ve araştırmalardan gelecekteki etkisinin de az olacağı sonucu çıkarılmaktadır. Bunun nedeni, havayolu sektörünün,diğer ulaştırma sistemlerine göre dünya enerji kaynaklarının çok küçük bir kısmını en etkin ve verimli şekilde kullanması, atmosferik kirliliğe ve küresel ısınmaya olan etkisini teknolojiden yararlanarak en aza indirmeye çalışmasıdır.

Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği'nin (JAA) kurulması havacılık güvenliğini sağlayacak standart bir yapı ve kalite oluşturulmasına yardımcı JAR'ların oluşturulması son yıllarda, havacılıkta Toplam Kalite anlayışını destekleyen en önemli gelişmelerden biri olarak görülmektedir.

Toplam Kalite anlayışının temel unsuru eğitilmiş insandır. Havacılıkta da en önemli unsur insandır. Bu nedenle, JAA, havacılıkta kritik personelin lisanslandırılması ve buna temel teşkil edecek eğitim kuruluşlarının kalite standartlarının belirlenmesi amacıyla bazı düzenlemeler getirmiştir. (DPT,2001,115)

THY A.O. Eğitim Merkezi, kendi bünyesinde Kalite Güvence Sistemi kurmuştur. Bu çalışmanın sonucu Alman değerlendirme kuruluşu RW TÜV tarafından ISO 9001 Kalite Güvence Sistem Belgesini almaya hak kazanmıştır. THY A.O. Eğitim Merkezi yaptığı bu kalite çalışması ile dünya havayolları ve Türkiye kamu kuruluşları arasında bir ilke imza atmıştır. THY'nin örnek aldığı model, Avrupa

Kalite Yönetimi Vakfı'nın ortaya koymuş olduğu İş Mükemmelliği modelidir. (DPT,2001,153)

JAA tarafından getirilen yeni Avrupa Havacılık Kuralları ile bakım, tasarım, üretim, işletme ve eğitim alanlarında ISO 9000 kalite güvence sistemlerine benzer bir Havacılık Kalite Sistemi oluşturulmuştur. ISO 9000 standartları eğitim konusundaki JAR düzenlemelerinin yaklaşık %80'ini karşılamaktadır. Bu özelliği ile JAR düzenlemelerinin ISO 9000 standartlarının üzerinde olduğu söylenebilir. (DPT,2001,119)

Türkiye, JAA'e aday ülke statüsünde olduğundan JAR hükümleri henüz Türkiye'de geçerli değildir. Türkiye'de, ulusal havacılık standartlarının belirtildiği Sivil Havacılık Talimatları halen yürürlüktedir. Türkiye, JAA'nın tam üyesi oluncaya kadar geçecek hazırlık süresi içinde, kalite standartlarını artırarak toplam kalite anlayışına uygun yeniden yapılanma çalışmalarını tamamlamak durumundadır. Günümüzde havayolu işletmeleri ve üretici firmalar; maliyetleri azaltmak, güvenliği artırmak amacıyla dizayn, üretim, faaliyet ve bakım alanlarında standardizasyona gitmeyi istemektedir. (DPT,2001,118)

Tam üyelik için gerekli olan denetleme 2002 yılında gerçekleşmiştir. Söz konusu heyet THY, Pegasus, Air Alfa ve Anadolu Üniversitesinde de incelemelerde bulunmuştur. Heyet üyeleri, Türkiye'den ayrılışlarında Genel Müdürlüğün sistemi düzenlemek ve denetlemek bakımından personel sayısının yetersiz olduğunu vurgulamışlar, özellikle operasyonda gerekli personel takviyesinin yapılacağının taahhüt edilmesi halinde tam üyeliğin kısa zamanda mümkün olabileceği izlenimini vermişlerdir. (Ulaştırma Bakanlığı, 2004, 19)

2004 yılında hizmete giren, 550'den fazla yolcu taşıyabilen ve kanatları arasında 65 metreden fazla mesafe bulunan büyük gövdeli uçakların havaalanlarında daha büyük alanlar gerektirmesi ve havaalanı kapasitelerinin yetersiz kalması nedeniyle bazı ülkelerde havaalanı altyapılarının tekrar gözden geçirildiği görülmektedir.

DHMİ Genel Müdürlüğü Ana Statüsü'nde yer alan amaç ve faaliyet konuları çerçevesinde ve ilgili uluslararası kural ve standartlar uyarınca, Türkiye Hava

Sahasındaki hava trafiğini düzenlemekte ve kontrol etmektedir. Bu amaçla; yol kontrol merkezince trafik akışının düzenlendiği ve ülke sathına yayılmış seyrüsefer yardımcı cihaz ve sistemleri ile desteklenen 30.673 km.lik kontrollü uçuş yolu tesis edilmiştir.

Türkiye Hava Sahasını kullanan hava araçlarının mevki ve istikametlerini tayin edebilmeleri ve havaliman ve meydanlara inip kalkabilmelerini sağlamak amacıyla, havaliman ve meydanlar ile bunlara bağlı 120 adet yer istasyonundaki 220 adet seyrüsefer yardımcı cihazlarından yararlanılmaktadır. Bu cihazların montaj, bakım ve işletilmesi DHMİ teknik elemanlarınca yapılmakta olup, sistemler her türlü hava şartlarında günün 24 saatinde faal tutulmaktadır. (DPT,2001,125)

DHMİ Radar Sistemlerinin Geliştirilmesi ve Modernizasyonu Projesi kapsamında temin ve tesis edilecek sistemler ile, Türkiye Hava Sahası ikili, hatta üçlü ve dörtlü radar kaplamasına sahip olacak ve uçuş güvenliği en üst seviyelere taşınacaktır. (DPT,2001,144)

Türkiye'nin, JAA kurallarını benimseyerek uygulamaya sokması ve JAA'ye üye olması Türkiye'deki havacılık standartlarının yükseltilmesi yönünde bir tercih olmanın ötesinde, Avrupa Birliğine üyeliğin söz konusu olduğu şu günlerde, Birliğin temel koşullarından biri olması nedeniyle ayrı bir önem kazanmıştır. Birliğin havacılık mevzuatını düzenleyen temel dokümanlarından biri olan 3922/91 sayılı Tüzük, JAA'ye üye olunmasını ve JAR'ların ulusal kurallar olarak ilan edilmesini istemektedir. (DPT,2001,118)

Ulaştırma sektöründe, havayolu ulaştırmasının da içinde yer aldığı alt sistemlerin birbirlerini tamamlayıcı bir yapı içinde gelişebilmesi ve diğer sektörlerin taşıma gereksinimlerinin yerinde, zamanında, en ekonomik ve en güvenli biçimde karşılanabilmesi için sistemin bir bütün olarak ele alınmasını sağlayacak bir "Ulaşım Master Planı" mevcut değildir. Bu sorun, tüm diğer ulaştırma alt sektörlerinin olduğu gibi, havayolu ulaştırması sektörünün de birincil sorunudur.

Hava taşıyıcılarının mecburi hizmet aldığı Yakıt Kuruluşu, Terminal İşletmeleri, Yer Hizmetleri kuruluşlarının yeterince rekabete açık olmamaları sebebiyle monopol pazar şartları altında faaliyet göstermektedirler.

Türkiye'nin en büyük ihtiyacı olan arama-kurtarma hizmetinin yerine getirilmesinde ilgili kuruluşlar arasında koordinasyon eksikliği askeri kurumların yanında sivil kuruluşlardan yeterince yararlanılmaması problemleri yaşanmaktadır.

Türkiye'de hızlı gelişen amatör, sportif havacılık faaliyetlerinin denetiminin yeterince olmaması nedeniyle bu durum can ve mal güvenliğini tehlikeye sokacak boyutlara ulaşmaktadır. Türkiye'de yaşanan orman ve sanayi yangınlarına, doğal afetlere havadan müdahale edebilecek yeterli donanım, eğitilmiş insan gücü ve hareket planı yoktur.

2.5.3. Türkiye'de Ulaştırma Sektörü için Araştırma Geliştirme Faaliyetlerinin Mevcut Durum Analizi

Makro ekonomik performans, kamu yönetimi, hukuki altyapı, yatırım ortamı, dış kaynaklı doğrudan yatırımlar, pazara giriş-çıkış maliyetleri, özelleştirme, finans imkanları gibi faktörlerin etkilediği iş dünyasının gelişebileceği uygun ortam Türkiye'de henüz istenilen seviyede değildir.

AR-GE harcamalarının GSYİH içerisindeki payı 1998 yılında İsveç'te 3,85; Finlandiya'da 2,91; Almanya'da 2,31; Fransa'da 2,24; Yunanistan'da 0,48 ve Türkiye'de 0,64 seyisenidedir. Türkiye, AB üyesi ülkelerin genelinin altında yer almaktadır. (DPT,2001,18)

Öncelikli teknolojik faaliyet konuları Türkiye'nin 2023 yılında ulaştırma alanında arzulanan "Kişi hak ve gönencinden ödün verilmeyen, can güvenliğinin yüzde yüz sağlandığı, çağdaş teknolojiye ve uluslararası hukuk ve kurallara uyumlu, çevrenin en üst düzeyde korunduğu bir ortamda, kentler arası ulaşımın en çok 1,5 saat, kent içi ulaşımın ise en çok 30 dakikada (yük taşımacılığında bu süreler iki katıdır) sağlanabilmesi." vizyonunun gerçekleştirilebilmesi için, teknolojik olarak belirli konulara öncelik verilmesi kaçınılmazdır. Ulaştırma sektörü, ulaştırma yapılarını ve aynı zamanda bunlar üzerinde seyreden araçları kapsadığından, makina imalat, otomotiv, inşaat ve malzeme alanlarındaki teknolojik gelişmelerden büyük ölçüde etkilenmekte; diğer taraftan ulaştırma sektörünün ihtiyaç ve talepleri bu sektörleri de harekete geçirmektedir. Ayrıca, ulaştırma sektörünün gerek trafik

izleme, denetleme ve yönetme konularında gerekse bilet rezervasyon alanında çok çeşitli biçimlerde yararlandığı bilgi ve iletişim teknolojileri ile yönetim ve işletme sistem ve teknolojilerindeki gelişmelerin de yakından izlenerek sektörde kullanılması gerekli görülmektedir. (DPT,2001, 14)

Karayollarında güvenlik, haberleşme, bilgi aktarım, izleme ve geçiş sistemleri gelecekte de ulaşımın önemli bir kısmının kara yolu ile yapılacak olması, bu konunun birinci öncelikle ele alınmasını gerektirmektedir. Karayolu ulaşımında güvenlik, özellikle trafik kazalarının yüksek olduğu Türkiye için çok önemlidir; yol işaretleri, sinyalizasyon sistemleri ve akıllı araç sistemlerinin geliştirilmesi ile ilgili teknolojiler bu kapsamda ele alınmalıdır. Hem şehir içi hem de şehirler arasında hızlı, güvenli ve konforlu ulaşımı sağlamak için akıllı araçlar ile bunlara uygun yol yapımına öncelik verilmelidir. Kara ulaşım sisteminde önemli bir unsur olan yol yapım ve onarımına ilişkin çalışmalar, özellikle yeni yol kaplama malzemelerinin geliştirilmesi ve onarım teknolojileri konularına ağırlık vermelidir.

Raylı taşımacılıkta güvenlik sistemleri, ray, tekerlek ve vagon üretimi ulaştırma türleri içerisinde en güvenli ve güvenilir olan raylı ulaşım sistemleri, Türkiye'de, büyük şehirlerdeki şehir içi ulaşımında son 10 yıldır kullanılmaya başlanmıştır. Gelecekte Türkiye'de de şehiriçi ve şehirler arası ulaşımda daha fazla kullanılması öngörülen raylı taşımacılık sistemlerinde yetenek kazanılması büyük önem taşımaktadır. Raylı taşımacılıkta hızın artırılması ile, konfor ve güvenlik faktörleri ön plana çıkmakta; bu bağlamda sinyalizasyon sistemleri, bilgi aktarımı ve değerlendirilmesi için yazılım sistemleri, yüksek hıza uygun güvenli vagon teknolojileri öncelikli olmaktadır. Yüksek hız ile seyretmenin beraberinde getirdiği güvenli durmayı sağlayıcı fren sistem ve malzemeleri ve ray ve tekerlek sistemleri için yeni kompozit malzemeler geliştirilmesi de üzerinde çalışılması gereken konular arasındadır.

Alternatif yakıt ve bunlara uygun araç teknolojileri günümüzde dünyada olduğu gibi Türkiye'de de, ulaşımın bütün modlarında yakıt olarak büyük çoğunlukla petrol ve türevleri kullanılmasına karşın önem kazanmaktadır. Ancak, petrolün ithal yoluyla temini ve pahalı bir yakıt olması ülkeye önemli maliyetler getirmektedir. Ayrıca fosil yakıtların çevreye verdiği zararlar da bunlara eklenince, ulaşımda alternatif enerji arayışları gündeme gelmiştir. Bu yüzden biyo-yakıtların kullanılması,

kolza ve benzeri bitkisel yağlardan yakıt elde edilmesi çalışmaları sürdürülmelidir. Ayrıca temiz ve yenilenebilir yakıt arayışları kapsamında dünya gündeminde olan hidrojen ile ilgili teknolojilere öncelikl gösterilmelidir. Ulaştırmada alternatif yakıt arayışları, bu yeni yakıtlara uygun motor ve araç teknolojilerini de gündeme getirmekte, bu teknolojilerde de yetenek kazanılması gerekmektedir.

Yük taşımacılığı ve yükleme/boşaltma sistemlerinde, ulaştırmanın her modunda taşınan yükün hızlı ve güvenli iletilmesi esastır. Küresel ticarette kombine taşımacılığın öne çıktığı günümüzde ve gelecekte, hız ve güvenliğin yanı sıra, taşınan yükün izlenebilmesi de önemli olmaktadır. Bu bağlamda yükleme ve boşaltma sistemleri ile yüklerin elektronik olarak izlenebilmesini sağlayacak sistem ve teknolojiler öne çıkmaktadır.

2.5.4. Türkiye'de Ulaştırma Sektörü için İletişimin Mevcut Durum Analizi

Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre Türkiye bilgi ve iletişim teknolojileri (BİT) pazarının 2002 yılında bir önceki yıla oranla yüzde 12'lik büyüme ile 9,2 milyar dolar seviyesine ulaştığı tahmin edilmektedir. 2001 yılı içerisinde toplam 8,2 milyar dolar olan pazarın yüzde 85'lik bölümünü, yaklaşık 7 milyar dolar ile telekomünikasyon sektörü, geri kalan 1,2 milyar dolarlık bölümünü ise bilgi teknolojileri oluşturmaktadır. Aynı verilere göre 2002 yılında kamunun BİT yatırımlarına tahsis etmiş olduğu ödenek, toplam 203 projede 190 milyon dolardır. (DPT, 2001, 21)

AB üyesi ülkeler ile kıyaslandığında, Türkiye'nin, bilgi toplumu hizmetleri sunumunda, rekabet avantajı düşüktür. Ekonominin bilgiye dayalı hale gelmesi ve rekabet üstünlüğü elde etmesinde dört ana faktör olarak sayılabilecek, iş dünyasının gelişebileceği uygun ortam, nitelikli insan gücü, bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısı ve yenilikçilik sistemi konularının öncelikle ele alınması gereklidir.

İDE verilerine göre 2002 yılı sonu itibarıyla sabit telefon abone yoğunluğu yüzde 27'ye düşmüştür. Mobil telekomünikasyonda ise abone sayısı 23,4 milyona, abone yoğunluğu yüzde 33,3'e ulaşmıştır. (DPT,2001, 21)

Kişisel bilgisayar kullanımı son yıllarda hızla artmasına rağmen 2002 yılında 100 kişiye düşen 4,1 bilgisayar ve yüzde 5,7 İnternet kullanıcı yoğunluğu ile Türkiye, AB adayı ülkeler arasında son sıralarda yer almaktadır. (DPT,2001, 21)

1994 yılından bu yana faaliyette olan GSM şebekesi çok hızlı bir büyüme göstererek, 2002 yılı sonu itibarıyla yaklaşık 23,4 milyon aboneye ulaşmıştır. Bu rakam diğer tüm aday ülkelerdeki abone sayılarından fazla olup, Türkiye bu durumda AB üyesi ülkeler arasında altıncı büyük pazar konumundadır. (DPT, 2001, 25)

Türkiye'de de AB genelinde yaşanan sabit telefon aboneleri sayısının azalması ve mobil haberleşmenin daha yaygın olarak kullanılması trendi etkili olmakta ve Türk Telekomun tekel olarak sunduğu ses iletimi hizmetinde abone sayısı düşüşü gözlemlenmektedir. (DPT,2001, 22)

Türk Telekomun sahip olduğu tekel konumun 2004 yılı başında değişmesi ile idari yapıdaki belirsizlik ve internet erişiminde yaşanan düşük hız ve yüksek fiyat sorunu İnternet kullanımının yaygınlaşmasının önündeki önemli engellerden bazılarıdır. Bunun yanısıra Türkçe içerikli siteler, katma değer üreten ve İnternet üzerinden sunulan hizmetlerin yetersizliği İnternet kullanıcı yoğunluğunun diğer AB adayı ülkelere kıyasla daha düşük olmasının sebepleri arasındadır. (DPT,2001,20)

Kaza, yangın, doğal afet gibi acil yardım ve müdahale gerektiren durumların tümünde tek elden yönetimin sağlanacağı bir kurumun ülke çapında örgütlenmesi ve tüm yardım çağrılarının tek başvuru noktasına (telefon) bildirilecek bir iletişim sisteminin oluşturulması gerekmektedir. (DPT,2001, 10)

Hava trafik hizmetlerinin güvenli olarak yürütülmesi bakımından gerekli olan süratli ve kesintisiz haberleşmenin sağlanabilmesi için bir Uluslararası Haberleşme Merkezi, iki Haberleşme Röle Merkezi ve 22 Haberleşme İstasyonu ile faaliyet göstermektedir.

Türkiye'de hava ulaştırma sektörü dışında diğer ulaştırma sistemlerinde iletişim teknolojilerine bu kadar yatırım gerçekleştirilmemektedirler. Özellikle

sektörde bulunan özel şirketlerin yarattığı potansiyel ve dinamizim ile bu gelişme çok daha hızlı seyretmektedir.

2.5.5. Türkiye'de Ulaştırma Sektörü için Uluslararası Pazarlama Ve Tanıtım Faaliyetleri Mevcut Durum Analizi

Ayrıca çalışma ve istihdam konularının uluslararası platformda belirlendiği ve yönlendirildiği Uluslararası Çalışma Teşkilatı (ILO) toplantı ve konferanslarında ilgili kuruluşların temsil edilmesi, bu yöndeki çalışmalar önceden takip edilerek daimi bir komitenin görevlendirilmesi ve bu yönde bir fon teşkil edilmesi gereklidir. (DPT,2001,69)

Denizciliğin önemli bir boyutu da güvenliktir. Gemiler ister limanda, ister seyir halinde olsunlar, denizde bulundukları sürece devamlı risk altındadırlar. Bu nedenle risklerin azaltılması, güvenliğin arttırılabilmesi için Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) önemli çalışmalar yapmakta ve çoğu da bağlayıcı olan kararlar almaktadır. IMO çalışmalarına aktif olarak katılabilmek ve alınan kararlarda etkili olabilmek için uzman ekiplerin değişmeksizin IMO toplantılarına iştiraki sağlanmalıdır.Gemilerin uyması gereken uluslararası kurallarda meydana gelen değişiklikler en kısa zamanda ilgili kişi ve kurumlara ulaştırabilecek bilgi akışı sağlanmalıdır. (DPT,2001, 71)

Halen Türkiye'nin üyesi bulunduğu veya üye olma çalışmaları devam etmekte olan uluslararası teşkilatlar nezdinde; görev ve sorumluluklarına uygun faaliyetlerde bulunabilecek, uluslararası teşkilatlar tarafından belirtilen standartları Türkiye'de uygulayabilecek ve takibini yapabilecek niteliklere sahip ulusal bir teşkilatın kurulmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Uluslararası ulaştırma sorunlarına zamanında müdahalede bulunabilmesi ve çözüm yolları geliştirilmesi amacıyla Birleşmiş Milletler-Avrupa Ekonomik Topluluğu (UN-ECE) ve Birleşmiş Milletler-Asya Ekonomik ve Sosyal Topluluğu ESCAP'da ulaştırma konularında uzman temsilci bulundurulmasını zorunlu kılmaktadır.

Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridorları kapsamında ticaretin etkisi ile gerçekleştirdiği uluslar arası pazarlama vetanıtım faaliyetlerini Kuzey-Güney

ulaştırma koridorunda gerçekleştirmemektedir. Bu koridorda "Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru" gibi uluslararası organizasyonlarda "uzman" temsilciler ile gözlemci ve üye olarak katılarak yoğun tanıtım faaliyetlerinde bulunmalıdır.

Mevcut durumun bu bölümde oluşturulmuş olan anlık fotoğrafında ağırlıklı olarak devlet kurumlarının idari yapısında yaşanan koordinasyon güçlükleri ve altyapıdaki organizasyonsuzluğun piyasadaki arzı olumsuz etkilemesi ve lojistik hizmetlerde ualştırma koridoru kapsamında ulusal ve ulsularası talebin potansiyeline uygun cevabın verilememesini ortaya koymaktadır. Bu aşamada incelenen kaynaklar devlet kurumlarının inclemeleri olmakla beraber Türkiye'nin lojistik üs olmasında ulaştırma koridorlarını oluşturan piyasalardaki genel yaklaşımın belirlenmesi gereklidir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TÜRKİYE'NİN ULAŞTIRMA KORİDORLARINDA LOJİSTİK ÜS OLMASINA YÖNELİK ARAŞTIRMA: İÇERİK ANALİZİ

3.1.İÇERİK ANALİZİ

İçerik analizi sosyal bilimlerde psikoloji ve sosyoloji gibi alanlarda yoğun olarak kullanılmasına karşın bir yöntemdir. Bu bölümde, bu yöntem açıklanacaktır.

3.1.1.İçerik Analizinin Tanımı

İçerik iletişim halinde olunan kelimler, anlamlar, resimler, semboller, fikirler, konular ve mesajlar olabilir. Metin, yazılı, görsel veya konuşulan yani iletişimde kullanılan her araç olabilir. Bu kapsamda kitaplar, gazeteler veya dergi yazıları, reklamlar, konuşmalar, resmi yazılar, film ve video CD'ler, şarkı mısraları, fotoğraflar, moda eleştirileri veya sanat çalışmaları da yer alır.(Neuman, 2003, 310)

İçerik analizi yüzyıl önceye kadar gitmekte olup tarih, gazetecilik, edebiyat, politik bilimler, eğitim ve psikoloji gibi birçok alanda kullanılmıştır. Alman Sosyologları Derneği'nin 1910 yılındaki ilk oturumunda gazetelerin incelenmesi konusunda önerilmiştir.(Weber, 1949)

İçerik Analizi'nde araştırmacı objeler kullanarak, sistematik sayma ve kayıt süreci ile sembollerin metin içindeki kantitatif tanımını ortaya çıkarır. Markoff ve arkadaşları (Markoff, Saphiro ve Weitman, 1974, 11-50) içerik analizi yerine "metinsel kodlama" tanımının daha uygun olacağını belirtmişlerdir. İçerik analizinin kantitatif araştırma yöntemi dışında kalitatif ve tanımlayıcı çeşitleri de vardır.

İçerik analizi araştırmacıyı kitap, makale ,konu hakkında özel yazı, resim gibi iletişim kaynakları yoluyla mesaj veya anlam şeklindeki içerik hakkında bilgilendirir. Bu şekilde içeriği sadece bir kitap okumak veya resme bakmak gibi genel yöntemler dışında daha farklı bir yolla içeriği inceleyip keşfetmesine fırsat tanır. (Neuman, 2003, 311) İçerik analizinde yazının güvenilirliği veya edebi eserin estetik kalitesi hakkında karar vermek yerine metnin içeriği ile fakat sadece içeriği belirginleştirerek ilgilenir. Araştırmacı bu yüzden sadece metni incelemelidir. Holsti çalışmasında

"İçerik analizinin dokümanların sübjektif incelenmesi için destekleyici olduğunu fakat eşdeğeri olmadığını" konusunda uyarmıştır.(Holsti, 1968, 608)

İçerik Analizi üç türlü araştırma problemi çözmekte faydalıdır. İlk olarak çok fazla miktarda metin içeren problemlere yardımcı olur. Araştırmacı örneklemle yıllara bağlı çok miktardaki metni çözebilir. İkinci olarak belirli bir başlığın belirli bir mesafeden araştırılmasında yardımcı olur. Örnek olarak tarihi dokümanların ve bir kişiye ait yazıların incelenmesinde kullanılabilir. Son olarak ta içerik analizi sıradan bir gözlemle ortaya çıkmayan metindeki mesajın belirlenmesinde kullanılmaktadır. Örnek olarak metnin yaratıcısının kendisinin bile yazarken farkında olmadığı konular, değinmeler ve yazı karakteristikleri ortaya çıkarılabilmektedir.(Neuman, 2003, 311)

İçerik analizi kelimelerin, mesajların, veya sembollerin metin içinde yerleştirilmesi süreci olduğundan okuyucu ile iletişim halindeyken içeriği araştıran araştırmacı olarak etkilenmez. Burada yazar ve okuyucunun aynı anda etkileşime girmemeleri elde edilen verilerin etkilenmesini önler. İçerik analizi özetlerin oluşması için rastgele seçilmiş örneklem, hassas ölçümleme ve operasyon tanımlamasını içerir.(Neuman, 2003, 311)

İçerik analizinde temel amaç, verileri açıklayabilecek kavramlara ve ilişkilere ulaşmaktır. Strauss ve Corbin'nin (Strauss ve Corbin, 1990) belirttiği gibi: "Bilim kavramlar olmadan varolamaz; kavramlar bizim olguları anlamamıza ve bu olgular üzerinde etkili düşünmemize yardımcı olur. Bir kavrama bir ad verdiğimiz zaman; o kavramla ilgili sorular sorabiliriz, o kavramı inceleyebiliriz ve başka kavramlarla ilişkilendirebiliriz". Kavramlar araştırmacıyı temalara götürür ve temalar sayesinde olguları daha iyi organize edebilir ve daha anlaşılır hale getirebilir. (Yıldırım ve Şimşek, 2003, 162)

Bu çerçevede, araştırmacı içerik analizi yoluyla verileri tanımlamaya, verilerin içinde saklı olabilecek gerçekleri ortaya çıkarmaya çalışır. İçerik analizinde temelde yapılan işlem, birbirine benzeyen verileri belirli kavramlar ve temalar çerçevesinde bir araya getirmek ve bunları okuyucunun anlayabileceği bir biçimde organize ederek yorumlamaktır. Bu temel amaç çerçevesinde, içerik analizinin yapılışında takip edilen birtakım aşamalar vardır. (Yıldırım ve Şimşek, 2003,162)

Dikkatli ölçüm, araştırmacının sembolik iletişimden daha hassas ve objektif kantitatif veriye geçmesinden dolayı içerik analizinde çok önemlidir. Araştırmanın kodlanması prosedüründe dikkatli dizayn ve dokümantasyon daha sonra araştırmanın tekrarını veya geliştirilmesini mümkün kılmaktadır.İçerik analizinin oluşturulması kapsamında metnin nasıl inceleneceği ve kaydının tutulacağı konusundaki kuralların "kodlama sistemi" adı altından aktif hale getirilmesi ile başlar. (Neuman, 2003, 312)

Bu kodlama aşamasında verilerin içerik analizine tabi tutulması, yani veriler arasında yer alan anlamlı bölümlere (bir kelime, cümle, paragraf gibi) isim verilmesi sürecidir. Kodlama süreci, elde edilen verileri bölümlere ayırmayı, incelemeyi, karşılaştırmayı, kavramlaştırmayı ve ilişkilendirmeyi gerektirir. (Strauss ve Corbin, 1990)

Kavramda ise veriler arasında yer alan anlamlı bölümlere (bir kelime, cümle, paragraf gibi) ve olaylara verilen anlamdır. Kavramlar içerik analizinde temel analiz birimini oluşturur. (Yıldırım ve Şimşek, 2003, 163)

Araştırmacı metnin yapısına veya incelenen materyalin özelliğine bağlı olarak araştırmanın birimini belirler. Bu birim her içerik analizine göre büyük farklılık gösterir. (Neuman, 2003, 311)

Kategori(tema)de ise içerik analizinde elde edilen kavramların birbirleriyle belirli bir tema altında sınıflandırılmasıdır. Kavramların incelenmesi sonucunda birbirleriyle olan ilişkileri ortaya çıkarılır ve bu ilişkiler daha üst düzey bir tema ile açıklanır. Kategori ya da. tema içerik analizinde elde edilen kavramlardan daha soyuttur ve geneldir. (Yıldırım ve Şimşek, 2003, 163)

Yukarıda tanımlanan kavramlar içerik analizinde sık kullanılan terimlerdir. Bu kavramlardan yola çıkarak içerik analizinin, görüşme, gözlem veya dokümanlar yoluyla elde edilen nitel araştırma verilerinin işlenmesinde nasıl kullanıldığı incelenecektir.

3.1.2.İçerik Analizinin Uygulanması

3.1.2.1. Araştırma Sorusunun Belirlenmesi

Her araştırmada olduğu gibi içerik analizi araştırmalarında da ilk önce araştırma sorusu belirlenir. Eğer soru mesaj veya sembol olarak içerik analizi değişkenlerini içeriyor ise daha geçerli ve etkin olmaktadır. Daha sonra araştırmacı içerik analizinde inceleme yapacağı metin miktarını belirler. Araştırmacılar içeri analizi sürecinde daha çok rastgele seçilmiş örneklem yöntemini kullanırlar. Bunun için ilk olarak genel toplam ve içinden örneklem kümesini belirlerler. Burada genel toplam belirli kelimeler, paragraflar veya belirli bir dönem içindeki belirli dokümanlar olabilir. Bu çalışmalar yapıldıktan sonra belirlenen örneklemin analizi için kodlanma süreci başlar.

Nitel araştırma verileri dört aşamada analiz edilir:

- verilerin kodlanması,
- temaların bulunması,
- verilerin kodlara ve temalara göre organize edilmesi ve tanımlanması,
- bulguların yorumlanmasıdır. (Yıldırım ve Şimşek, 2003, 164)

3.1.2.2. Verilerin Kodlanması

İçerik analizinin ilk aşaması verilerin kodlanmasıdır. Bu aşamada araştırmacı, elde ettiği bilgileri inceleyerek, anlamlı bölümlere ayırmaya ve her bölümün kavramsal olarak ne anlam ifade ettiğini bulmaya çalışır. Bu bölümler bazen bir kelime, bazen bir cümle ya da paragraf, bazen de bir sayfalık veri olabilir. Kendi içinde anlamlı bir bütün oluşturan bu bölümler, araştırmacı tarafından isimlendirilir, diğer bir deyişle kodlanır. Bu kodlama bazen bir kelime ile bazen de birkaç, kelimeden oluşan bir deyim ile yapılabilir. Bu aşamada önemli olan, yukarıda sözü edilen anlamlı bölümlere tanımlayıcı isimler yani kodlar bulmaktır. Tüm veriler bu şekilde kodlandıktan sonra, bir kod listesi oluşur ve bu liste verilerin incelenmesinde ve organize edilmesinde anahtar liste görevini görür. Toplanan verinin farklı bölümlerinde benzer anlamlara sahip veriler, bu yolla aynı kodlarla isimlendirilir ve bu şekilde, farklı bölümlerde yer alan ve anlam bakımından ilişkili olan verilerin bir araya getirilmesi ve ilişkilendirilmesi mümkün olur. Verilerin kodlanması nitel verilerin

organize edilmesinde önemli bir kolaylık sağlar. (Yıldırım ve Şimşek, 2003, 164)

Kodlama sistemi metinlerin dört karakteristiği olan frekans, yön, şiddet ve alanın belirlenmesinde faydalı olur. Frekans en basit şekilde bir anlam bütünlüğü ifade edip etmese de saymayı kapsar. Yön is metinde verilen mesajın pozitif veya negatif, destekleyici veya karşıt gibi devamlılığını inceler. Şiddeti ve mesajın belirli bir yönde sahip olduğu güç olarak tanımlanmaktadır. Alan ise araştırmacı tarafından metin için ayrılmış tüm alanın ölçülüp kaydedilmesi şeklindedir. Yazılı metinlerde bu ölçümleme kelime, paragraf veya sayfa üzerindeki alanın cm^2 cinsinden ölçülmesi ile gerçekleştirilir. Araştırmacı sadece bir tanesi olabileceği gibi tüm dördünü de içerik analizi araştırması kapsamında inceleyebilir. (Neuman, 2003, 313)

Verilerin kodlanması sürecinde araştırmacı, verilerin anlamlı bütünler halinde nasıl bölümlere ayrılabileceğini, bu anlamlı bütünlere nasıl bir kod verilebileceğini ve bu farklı bölümlerde yer alan verilerin benzer kodlarla organize edilip edilemeyeceğini dikkate almak zorundadır. Bu nedenle verilerin kodlanması gerek fiziksel, gerekse zihinsel yönden oldukça yorucu ve yoğun bir süreçtir. Kodlama sürecinde araştırmacının, araştırma sorularını ya da araştırmanın kavramsal çerçevesini dikkate alması ve bu çerçevede verilerin içinde ne aradığının sürekli farkında olması gerekmektedir. Araştırmanın amacı çerçevesinde, okunan verilerin kodlanması daha kolaydır. Aksi takdirde, araştırmanın çerçevesi içinde yer almayan verilerin de kodlanması söz konusu olabilir. Oysa, yoğun bir veri seti ile çalışan araştırmacının, seçici olabilmesi ve araştırmanın temel sorulan çerçevesinde kodlama işlemini yürütebilmesi, araştırmanın geçerli sonuçlara ulaşması için gereklidir. (Yıldırım ve Şimşek, 2003, 164)

Verilerin kodlanması sürecinde araştırmacı, anlamlı bölümlere nasıl isim verir ve kodlamada kullanılan kavramlar nereden elde edilir? Bu, araştırmacıların veri analizinde sorduğu önemli sorulardan biridir. Kodlamada kullanılan kavramlar, araştırmacının kendisinden, okuduğu literatürden ya da verilerin içinden gelebilir. Araştırmacı, veriler arasında saptadığı anlamlı bir bölümü kavramlaştırırken ya da kodlarken, o bölümdeki anlamı en iyi yansıtabilecek bir kavram bulmaya çalışır. Gerekirse bu kavram daha sonra değiştirilebilir. Önemli olan kullanılan kavramın, o bölümde geçen anlamı ya da olayı en etkili bir biçimde yansıtabilmesidir. Bu şekilde, bu kavramın diğer benzer bölümlerde de kullanılması daha kolay olacaktır.

Strauss ve Corbin üç tür kodlama biçiminden söz etmektedirler: daha önceden belirlenmiş kavramlara göre yapılan kodlama, verilerden çıkarılan kavramlara göre yapılan kodlama, genel bir çerçeve içinde yapılan kodlamadır.

Daha önceden belirlenmiş kavramlara göre yapılan kodlamada, araştırmanın temelini oluşturan bir kuram ya da kavramsal çerçevenin olduğu durumlar için veriler toplanmadan önce bir kod listesi çıkarmak mümkündür. Bu kod listesi hem temalar, hem de temalar altında *yer* alabilecek kavramlar düzeyinde olabilir. Böyle durumlarda toplanan verilerin kodlanması daha kolay olur. Çünkü verilerin analizi için halihazırda bir yapı oluşmuş demektir. (Yıldırım ve Şimşek, 2003, 164)

Verilerden çıkarılan kavramlara göre yapılan kodlama, özellikle yukarıda sözü edilen türden belirli bir kuramsal temeli olmayan konularda yapılan araştırmalar için geçerlidir. Toplanan verilerin analizine rehberlik edecek bir kavramsal yapı olmadığı için bu yapı, toplanan verilerin tümevarımcı bir analize tabi tutulması sonucu araştırmacı tarafından ortaya çıkarılır. Bu tür araştırmalarda araştırmacı, verileri satır satır okur ve araştırmanın amacı çerçevesinde önemli olan boyutlan saptamaya çalışır. Ortaya çıkan anlama göre araştırmacı, belirli kodlar üretir ya da doğrudan verilerden yola çıkarak kodlar oluşturur. Bu şekilde kod listesi oluşur ve tüm verilerin işlenmesi için bu liste kavramsal bir yapı teşkil eder. (Yıldırım ve Şimşek, 2003, 165)

Genel bir çerçeve içinde yapılan kodlama; diğer paragraflarda sözü edilen birinci ve ikinci tür kodlama biçimlerinin birleşiminden oluşan kodlamadır. Yani, verilerin analizinden önce genel bir kavramsal yapı oluşturmak mümkündür. Bu kavramsal yapıya göre kodlama yapılır. Ancak ortaya çıkan yeni kodlar listeye dahil edilir. Bu şekilde önceden belirlenen bir kod listesi içerik analizini yönlendirirken, tümevarımcı bir anlayışla verilerin incelenmesi sonucunda ortaya çıkan veriler de, daha önceden oluşturulan kod listesine eklenir ya da yeni kodlara göre eski kodlar değiştirilir. Bu tür bir kodlama sürecinde, genel kategoriler ya da temalar önceden belirlenir ve bu temalar altında yer alabilecek olan daha ayrıntılı kodlar, verilerin incelenmesi sonucu ortaya çıkar. (Yıldırım ve Şimşek, 2003, 165)

Her üç tür kodlama sürecinde de, ortaya çıkan kodların veri analiz sürecinde

tekrar tekrar değiştirilmesi ve geliştirilmesi mümkündür. Bu süreçte, önceden düşünülmüş bazı kodlar işe yaramayabilir ve listeden tamamen çıkartılabilir. Yeni kodlar ortaya çıktıkça kod listesi daha zengin hale gelir. Bazen de ortaya çıkan kodların alt kategorilere ayrılması, yani daha ayrıntılı hale getirilmesi gerekebilir. (Yıldırım ve Şimşek, 2003, 169)

3.1.2.3. Temaların Bulunması

Toplanan verilerin kodlanması ve bu kodlara göre sınıflandırılması yeterli değildir. İlk aşamada ortaya çıkan kodlardan yola çıkarak verileri, genel düzeyde açıklayabilen ve kodları belirli kategoriler altında toplayabilen temaların bulunması gerekmektedir. Temaların bulunması için önce kodlar bir araya getirilir ve incelenir. Kodlar arasındaki ortak yönler bulunmaya çalışılır. Bu bir anlamda tematik kodlama işlemidir ve toplanan verilerin kodlar aracılığı ile kategorize edilmesidir. Bu aşamada ortaya çıkan temalar daha genel bir olguya işaret eder. Bu olguya ilişkin kodların bir araya getirilmesi ve aralarında anlamlı ilişkiler kurulması mümkün olabilir. Tematik kodlama yapmadan, ilk aşamada yapılan kodlama ile verileri organize etmek ve aralarında anlamlı ilişkiler kurmak mümkün olmayabilir. Tematik kodlama için ilk aşamada, ortaya çıkan kodların benzerlik ve farklılıklarının saptanması ve buna göre birbiriyle ilişkili olan kodları bir araya getirebilecek türden temaların belirlenmesi gerekir. (Yıldırım ve Şimşek, 2003, 172)

Bu aşamada, tematik kodlamaya ve altında yer alabilecek ayrıntılı kodlara bir örnek vermek yerinde olacaktır. Veri analizinin ikinci temel aşamasını tematik kodlama oluşturmaktadır. Nitel araştırmada temalar, tümevarımcı bir araştırma deseninde verilerin incelenmesi ve ortaya çıkan kodların çalışılması sonucu bulunabilir. Önceden kuramsal çerçevesi iyi çizilmiş bir araştırmada ise, temaların en azından bir bölümünün bu kuramsal çerçeveye göre önceden belirlenmesi mümkündür. Bu durumda araştırmacının işi daha kolaydır. Ortaya çıkan kodları, önceden belirlenen bu temalar altında organize etmesi ve gerekirse yeni temalar eklemesi gerekir.

Tematik kodlamayı, toplanan verilerin derinliğine ve kapsamına göre birkaç düzeyde yapmak gerekebilir. Yani, kodları bir araya getiren temalar bulunabilir ve ortaya çıkan tema. sayısı çok fazla ise, bu temaların ortak ilişkilerinden yola çıkarak

sınıflandırılabileceği bir üst düzey kodlarla daha yapmak gerekli olabilir. Bu şekilde, en genel düzeydeki temaları ortaya çıkarmak ve bu temalar altında alt temaları, bu alt temalar altında da kodları organize etmek mümkündür. (Yıldırım ve Şimşek, 2003, 173)

Tematik kodlama yaparken birkaç ilkeyi gözönünde bulundurmakta yarar vardır. Bunlardan ilki "iç tutarlılığa" ilişkindir. Yani, ortaya çıkan temanın altında yer alan verilerin anlamlı bir bütün oluşturup oluşturmadığı, tematik kodlamada dikkate alınması gereken önemli bir unsurdur. İkinci ilke ise, ortaya çıkan temaların tümünün araştırmada elde edilen verileri anlamlı bir biçimde açıklayabilmesine ilişkindir. Yani bu temaların, birbirlerinden farklı olmakla birlikte, kendi aralarında anlamlı bir bütün oluşturabilmesi gerekmektedir. Bu ilke de, tematik kodlamada "dış tutarlığı" yansıtır. İç ve dış tutarlılığı gözönünde bulundurarak yapılan tematik kodlamanın, tüm veri setini (görüşme bulguları, gözlem bulguları, dokümanlardan elde edilen bilgiler, vb.) anlamlı bir biçimde yansıtabilmesi ve geçerli olabilmesi için, araştırmacının dikkatli biçimde veri setini incelemesi ve ortaya çıkan temalara göre veri setinin çeşitli bölümlerinin etkili bir biçimde temsil edilip edilmediğine dikkat etmesi gerekir. Eğer veri setinin önemli bir bölümü ortaya çıkan temaların dışında kalıyorsa, tematik kodlama etkili bir biçimde işlemiyor demektir. Bu aşamada, veri analizinde deneyimli olan başka araştırmacılara danışmak, veri setini ve ortaya çıkan temaları onlara göstermek yararlı olabilir. Bu şekilde dışarıdan bir araştırmacının, ortaya çıkan temaların yeterli düzeyde veri setini yansıtıp yansıtmadığını ve bu temalara göre verilerin etkili bir biçimde organize edilip edilmediğini incelemesi ve araştırmacıya önerilerde bulunması yararlı olabilir.

3.1.2.4.Verilerin Kodlara ve Temalara Göre Organize Edilmesi ve Tanımlanması

Tematik kodlama aşamasını, verilerin ortaya çıkan kodlara ve temalara göre düzenlenmesi aşaması takip eder. İlk aşamadaki ayrıntılı kodlama ve ikinci aşamadaki tematik kodlama sonucunda, araştırmacı topladığı verileri organize edebilecek bir sistem oluşturur. Üçüncü aşamada ise araştırmacı, bu sisteme göre elde edilen verileri düzenler ve bu şekilde belirli olgulara göre verileri tanımlamak ve yorumlamak mümkün olabilir. Bu aşamada verilerin, okuyucunun anlayabileceği bir dille tanımlanması, açıklanması ve sunulması önemlidir. Aynı kod ya da tema

altında, veri setinin çeşitli bölümlerinde yer alan verileri tanımlamak ve ortaya çıkan kavram ya da temaya göre bu bilgileri birbiriyle ilişkili bir biçimde sunmak gerekir. Veri analizinin üçüncü aşamasında: araştırmacının mümkün olduğu ölçüde tanımlayıcı olması ve elde edilen bulguları ilk elden okuyucuya sunması önemlidir. Bu aşamada araştırmacı, kendi görüş ve yorumlarına yer vermez ve toplanan bilgileri işlenmiş bir biçimde okuyucuya sunar. (Yıldırım ve Şimşek, 2003,174)

3.1.2.5.Bulguların Yorumlanması

Ayrıntılı bir biçimde tanımlanan ve sunulan bulguların araştırmacı tarafından yorumlanması ve bazı sonuçların çıkarılması bu son aşamada yapılır. Nitel araştırmada araştırmacı, incelenen olguya yakın olduğu ve gerekirse o olguya ilişkin ilk elden deneyimler edindiği için, onun yapacağı yorumlar değerlidir. Araştırmacı, nitel araştırmada bilgi toplama sürecinin doğal bir parçasıdır ve onun incelenen konuyla ilgili düşünceleri büyük önem taşır. Ancak bu düşünceler, üçüncü aşamada sunulan verilerin tanımıyla tutarlı olmak zorundadır. Yani, ilk elden toplanmış verilerle desteklenmeyen görüşlerin bir araştırmada sunulması uygun değildir. Toplanan verilerin açıklanmasında ve anlamlandırılmasında yardımcı olabilecek araştırmacının görüş ve yorumları nitel araştırmada önemli bir yer tutar. Bu nedenle araştırmacı bu son aşamada, topladığı verilere anlam kazandırmak ve bulgular arasındaki ilişkileri açıklamak, neden-sonuç ilişkileri kurmak, bulgulardan birtakım sonuçlar çıkarmak ve elde edilen sonuçların önemine ilişkin açıklamalar yapmak zorundadır.

İçerik analizindeki bu dört aşama, her zaman birbirinden net bir biçimde ayrılamayabilir. Örneğin, birinci aşamada yapılan kavramsal kodlama ile ikinci aşamadaki tematik kodlama birleştirilebilir. Bu süreçte benimsenebilecek esnek bir yaklaşımla, kodlar ve temalar çeşitli değişikliklere uğrayabilir. Önemli olan, veri setin en etkili ve verimli bir biçimde tanımlayan ve düzenleyen bir kod listesinin elde edilmesidir. (Yıldırım ve Şimşek, 2003, 175)

3.1.3.İçerik Analizinin Doğruluğu ve Geçerliği

İçerik analizi sürecinde örneklemin büyüklüğüne bağlı olarak birden fazla araştırmacı çalışabilir. Birden fazla araştırmacının veri analizinde birlikte çalıştığı

durumlarda, kodlama güvenirliğine ilişkin bir çalışma yapmak gereklidir. Bu durumda araştırmacılar, aynı veri setini kodlu ve ortaya çıkan kodlama benzerliklerini ve farklılıklarını sayısal olarak karşılaştırarak bir kodlama yüzdesine ulaşırlar. Bu tür çalışmalarda en az %70 düzeyinde bir güvenirlik yüzdesine ulaşmak gerekir. Bu orana ulaşılmadığı durumlarda araştırmacılar, ortak bir anlayışa ulaşmak için kodlar üzerinde birlikte çalışabilirler. Sonra tekrar ayrı bir veri seti üzerinde güvenirlik yüzdesi elde ederek, farklı araştırmacılar arasındaki kodlama farklılığını minimum düzeye indirmeye çalışabilir.Diğer taraftan tek kişinin yürüttüğü veya birden çok fazla araştırmacının yürüttüğü içerik analizi çalışmaları eğer 3 aydan fazla bir döneme uzamış ise araştırmacıların ilk inceledikleri metinler ile son dönemde inceledikleri çalışmanın diğer bir araştırmacı tarafından kontrol edilmesi ile kodlamada zaman içindeki istikrarının güvenilirliğinin kontrolü gerekmektedir. Eğer iki metin arasında fark varsa yeniden kodlama işlemini geçekleştirmesi gerekmektedir. (Neuman, 2003, 313-314; Yıldırım ve Şimşek, 2003,169)

Bazı araştırmacılar kullandıkları kodları tanımlama gereği duyarlar. Özellikle, birden fazla. araştırmanın görev aldığı projelerde ortaya çıkan kodların tanımlanması büyük önem taşır. Bu şekilde, farklı araştırmacılar verileri kodlarken bir anlayış birliği oluşturabilirler ve buna göre birbirleriyle tutarlı bir biçimde kodlama yapabilirler. Ayrıca bazı araştırmacılar kodlama yaparken, kavramlarla birlikte rakamlar da kullanırlar. Böylece, farklı kodlar arasından hiyerarşik bir ilişki oluşturmak daha kolay olabilir. Bu tür yönelimler, gerek araştırmanın niteliği ve kapsamına, gerekse araştırmacının veri analiz sürecinde oluşturduğu sisteme göre farklılık gösterir. Bu nedenle nitel verilerin analizinde, çok çeşitli stratejilerin aynı anda ortaya çıkması mümkündür.

Verilerin ortaya çıkan kodlara ve temalara göre düzenlenmesi ve bu bulguların araştırmacı tarafından yorumlanması ile sonuçların çıkarılması aşamaları, elde edilen verilerin yazılı hale getirilmesi ile yakından ilgilidir. Yani ortaya çıkan kodlara ve temalara göre, verilerin düzenlenmesi ve betimlenmesi söz konusudur. Bu betimlemenin çoğu zaman ayrılmaz bir parçası olan yorumlama da, araştırma bulgularının sunulmasında önemli bir aşamadır. Fakat araştırmacının sonuçlar hakkında yorumda bulunması doğruluk açısından kritik önem taşımaktadır. Bu yorumlar metni yaratan kişinin yaklaşımları olmayacağı gibi metindeki mesajı alan kişilerin yaklaşımları da olmayabilir. Bu yüzden manifesto kodlama olarak

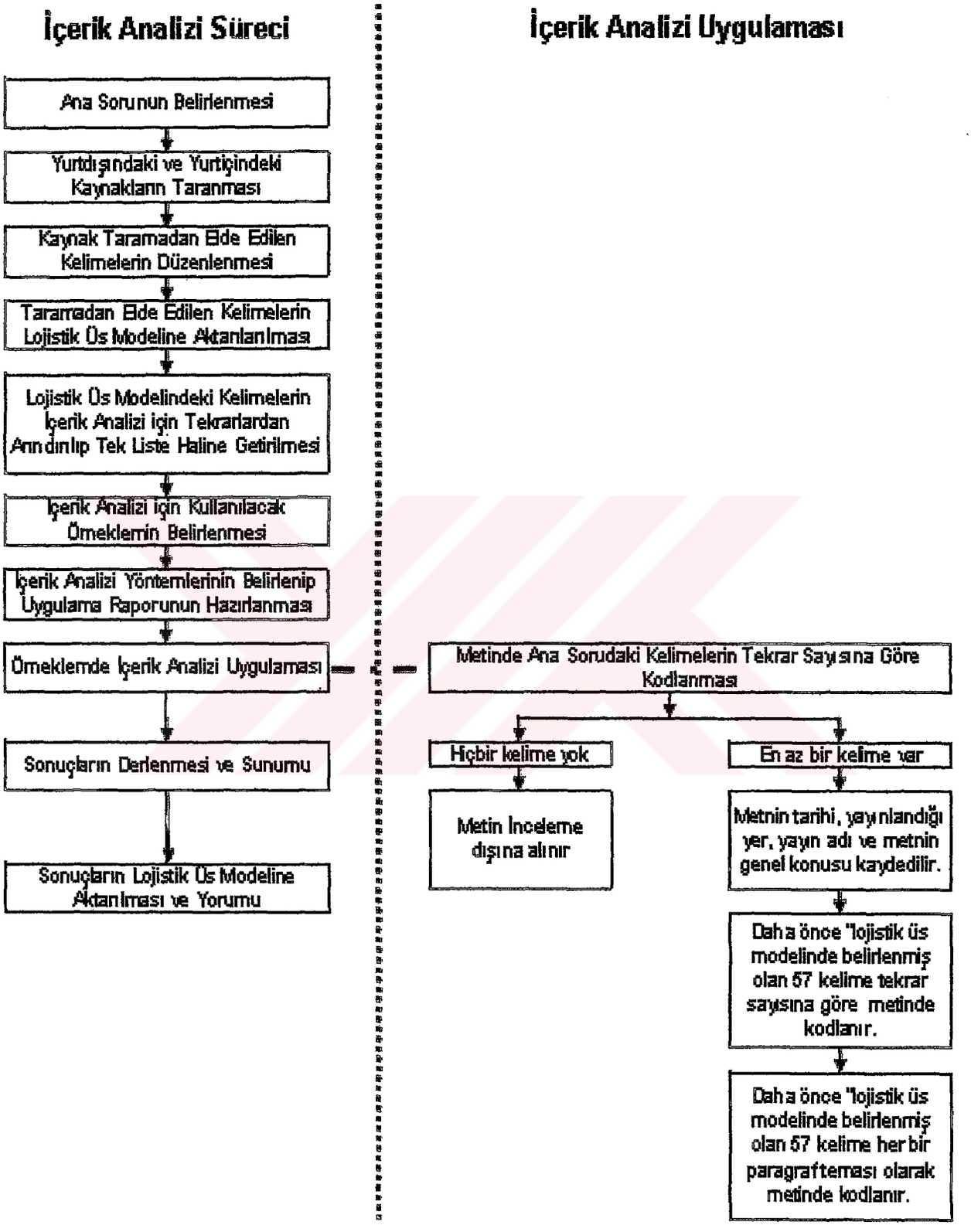
tanımlanan kelime veya sembol tekrar sayısına dayalı çalışmalar daha geçerli görülmektedir. (Neuman, 2003, 315-317; Yıldırım ve Şimşek, 2003,164)

3.2.TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK ÜS OLMASI AMAÇLI STRATEJİLERİN BELİRLENMESİNDE ULAŞTIRMA KORİDORLARINA YÖNELİK İÇERİK ANALİZİ

Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik olarak bu çalışmanın 1.4. bölümünde açıklanmış olan model üzerinde tanımlanan beş değişkenin Türkiye'deki 2000-2004 yılları arasındaki yayınlarda "ulaştırma koridoru" ve "lojistik üs kavramlarının" hangi sıklıkla gerçekleştiği 3.1.'de açıklanan içerik analizi yöntemi ile belirlenmiştir. İçerik analizi iki aşamadan oluşmaktadır. Bu aşamalardan birincisi içerik analizinin geliştirme ve uygulama süreci ve diğeri de içerik analizinin metinlerde uygulanmasıdır. Arkadaki sayfada bulunan Şekil 16'da içerik analizi süreci ve bu süreç içinde 2000-2004 yılları arasında Türkiye'deki yayınlarda uygulamanın nasıl yapıldığı da ortak akış şeması halinde belirtilmiştir.

İçerik analizi sürecine ilk olarak ana araştırma sorusunun belirlenmesi ile başlanmıştır. Daha sonra bu soruda aranan bilgiye ulaşmak için yurtdışı ve yurt içindeki kaynaklardan soruyla aynı anlamdaki kelimelerin sık tekrarlandığı veya içinde bulunduğu metinler konu bakımından incelenmiş ve geçekleştirilen incelemeden sonra aynı konuya sahip metinlerden kodlama amaçlı kelimeler belirlenip 1.4. bölümünde açıklanmış olan lojistik üs modelindeki altyapı, idari yapı, arz, talep ve destekleyici işlevler ana değişkenleri altında düzenlenmiştir. Lojistik üs modelinde farklı başlıklar altında aynı anlamda veya birden fazla tekrar edilmiş kelimelerin ayıklanması ile 57 kelimeden oluşan tek bir listeye ulaşılmıştır. Aynı zamanda metinlerde kodlama için belirlenmiş olan kelimelerden oluşan bu listenin uygulamasının gerçekleşeceği örneklem bir sonraki aşamada belirlenmiştir. Burada örneklemin en başta belirlenmemesinin nedeni içerik analizinde kullanılacak çok sayıda kaynağa sahip olunmasıdır. Eldeki uygulama yapılacak örnekleme göre içerik analizinde üç tür kodlama şeklinden hangilerinin nasıl kullanılacağı belirlenmiştir. Belirlenen bu yöntemlere göre kalıcı kayıtların tutulup güvenilirlik ve uygulanabilirliğin arttırılması için "İçerik Analizi Uygulama Raporu" hazırlanmıştır. Hazırlanan bu rapor belirlenen örneklemde uygulanmış ve elde edilen sonuçlar derlenerek bu bölümünün içinde sunulmuştur. Daha sonraki aşamada elde edilen kodlama sonuçları lojistik üs modeline tekrar aktarılarak yorumlanmıştır. Verilerin

Şekil 16:İçerik Analizi Süreci ve İçerik Analizi Uygulaması



lojistik üs modeline tekrar aktarılmasının nedeni bir 3.3. bölümünde gerçekleştirilecek kuvvetli, zayıf, fırsat ve tehdit (KZFT) analizi çalışmasını içeren Kotler'in stratejik iş planlaması sürecindeki iş birimi tanımını en son verilere göre oluşturmak içindir.

İçerik analizinin uygulamasında ise 3 ana aşama belirlenmiş ve bu aşamalar birer bölüm halinde "İçerik Analizi Uygulama Raporu"nda yer almıştır.(Bkz. Ek 1) Burada örneklemde incelenecek birim "metin" olarak tanımlanış olup tek bir paragraftan 15-20 sayfalık bir bilimsel makaleye kadar genişlemektedir. İlk iki bölümde kodlama birimi olarak "kelimeler" alınmış olup tekrar sayısına göre üçüncü bölümde "paragraflar" kodlama birimi olarak alınarak sahi oldukları anlamlarda-57 kelimenin her birinde- "tema" tekrarı olarak belirlenmiştir.

3.2.1.Ana Sorunun Belirlenmesi

İçerik analizi için ana araştırma sorusu: "Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik olarak uluslararası ulaştırma koridorlarında belirlenen stratejiler nelerdir?" şeklinde oluşturulmuştur. Bu kapsamda ana soruya bağlı 3 ana kelime "Türkiye, Taşıma/Ulaştırma Koridoru veya Ağı, Lojistik Üs/Merkez veya Lojistik Cazibe Merkezi" kelimeleri belirlenecek yayın grubunda örneklemin belirlenmesinde kriter oluşturmuşlardır.

3.2.2.Tanımlanan Lojistik Üs Modeline Uygun Kelimelerin Çıkarılması

Bir önceki bölümde belirtilen anahtar kelimelere yönelik Elsevier Science Direct ve EBSCO Host sunucularında bir önceki bölümde belirtilen kelimelere göre 2000 yılı sınır olarak alınarak yurtdışı bilimsel makale taraması yapılmıştır. Araştırma sonucunda 4 adet makaleye ulaşılmıştır:

1. Airline hubs in Southeast Asia:national economic development and nodal accessibility,John Bowen, Journal of Transport Geography,2000
2. Rediscovering the Levant: A Heterogeneous Structure as a Homogeneous Historical Region, Desanka Schwara, European Review of History—Revue europe´enne d'Histoire, Vol 10, No. 2, 2003

3. The other End of the Silk Road:Japan's Eurasian initiative, Michael Robert Hickok, Central Asian Survey (2000), 19(1), 17–39
4. Accessibility in the European Union: the impact of the trans-European road network, Journal of Transport Geography, Volume 4, Issue 1, March 1996, Pages 15-25, Javier Gutiez and Paloma Urbano. (Bu yayın sadece metin özeti olarak bulunmaktadır.)

Yabancı yayınlar olarak bu dört makalenin incelenmesi sonucunda 3. makalenin konu ile ilgi olarak tematik kelimelerin çıkarılmasına uygun olduğu görülmüş ve çalışmada faydalanılmıştır.

Yurtiçindeki bilimsel kaynaklardan YÖK Tez Bankası, İTÜ İnşaat Fakültesi Kütüphanesi ve DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Kütüphaneleri'nde yapılan araştırmalarda taşıma koridorları ve lojistik üs kavramının ortak bir eserde işlenmiş araştırmaya ulaşılamamıştır.

Bu yüzden içerik analizinde kodlama amaçlı kelime ve temaların oluşturulması çalışmanın boyutları genişletilerek Devlet Planlama Teşkilatı'nın aşağıdaki yayınları incelenmiştir:

1. Uzun Vadeli Strateji ve VII Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001 – 2005, DPT, Ankara,2001
2. VIII 5 yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Raporu, DPT, Ankara,2001
3. VIII 5 yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, DPT, Ankara, 2001
4. VIII 5 yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Deniz Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, DPT, Ankara,2001
5. VIII 5 yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, DPT, Ankara,2001
6. Ön Ulusal Kalkınma Planı (2004 - 2006) ,DPT, Ankara, 2003

İncelemenin sonunda bu çalışmanın 1.4. bölümünde belirtilmiş olan lojistik üs modeli değişkenlerine uygun olarak aşağıdaki tabloda belirtilmiş olan kelimelere

ulaşılmıştır. Lojistik üs modeli değişkenlerine göre tanımlanmış 83 kelimeye ulaşılmıştır.

Tablo 9: "Lojistik Üs Olarak Türkiye:Stratejik Kurgu" modeline göre tanımlanmış olan belirleyiciler ve kodlama kelimeleri

	Arz	Talep	İdari Yapı	Altyapı	Destekleyici İşlevler
1.	Ekipman	Ekonomik Kriz	Demiryolu Kanunu	Finansman	Kalifiye Personel
2.	Yönetim	AB	Karayolu Kanunu	Projelendirme	Akreditasyon
3.	BİT(Bilgi ve İletişim Teknolojileri)	GSMH	Denizyolu Kanunu	Limanlar	Temsilcilik (Uluslararası ve Bölgesel Örgütlerde)
4.	Çevre Koruma	Sanayi Malları	Havayolu Kanunu	Konteyner Taşıma	
5.	Toplam Kalite Yönetimi	İmalat Sanayi	Bürokrasi	Multimodal Taşıma	
6.	Demiryolu Kanunu	Ara Mallar	Kontrol Mercileri (RTÜK gibi Kara,hava,deniz ve demiryolu Taşıma)	Kombine Taşıma	
7.	Karayolu Kanunu	İhracat	Koordinasyon (Kurumlar arası-Eşgüdüm)	Demiryolu	
8.	Denizyolu Kanunu	İthalat	Organizasyon (Kurumlar İçi)	Hava Kargo	
9.	Havayolu Kanunu	Üretim	Bakanlık(Ulaştırma veya Denizcilik)	Havalimanları	
10.	Bürokrasi	BDT	Ulaştırma Ana Planı	Karayolu	
11.	Meslek Örgütleri	Ortadoğu	Gümrük Prosedürleri	Düzenli Bakım ve Onarım	
12.	Güvenlik	Balkanlar	Güvenlik	İyileştirme	
13.	Verimlilik	Uluslar arası Ticaret Örgütleri	Temsilcilik (Uluslararası ve Bölgesel Örgütlerde)	Ek tesisler	
14.	Özelleştirme	Bölgesel Ticaret Örgütleri	BİT(Bilgi ve İletişim Teknolojileri)	Ro-Ro Taşıma	
15.	Karlılık	Kafkaslar	Veri Toplanması	Taşıma Tipleri Arası Bağlantılar	
16.	Fiyatlar	Orta Asya Ülkeleri	Meslek Örgütleri	Ulaştırma Ana Planı	
17.	Pazarlama		Çevre Koruma	Deniz Taşıma Ana Planı	
18.	Eşit Rekabet (Kurumlar Arasında)		Özelleştirme	Kara Taşıma Ana Planı	
19.	KİT		Verimlilik	Yap-İşlet-Devret Modeli	
20.	Sermaye		Akreditasyon (Ölçümleme)	Kısayol Deniz Taşıma	
21.	Kısayol Deniz Taşıma		Eşit Rekabet (Taşıma Türleri Arasında)		
22.			KİT		
23.			Kabotaj		

3.2.3.İçerik Analizi'nde kullanılacak olan kelimelerin belirlenmesi

Bir önceki bölümde lojistik üs modeline göre belirlenmiş olan kelimelerden ortak anlamlarda olanlar çıkarılarak içerik analizinde kodlamada kullanıma hazır hale gelmiştir.

Tablo 10:İçerik analizinde kullanılmak üzere lojistik üs modelindeki değişkenlerden seçilen kelimeler

1.	Ekipman	**20.**	Demiryolu Kanunu	**39.**	Eşit Rekabet(Taşıma Türleri Arasında)
2.	Yönetim	**21.**	Karayolu Kanunu	**40.**	Finansman
3.	Toplam Kalite Yönetimi	**22.**	Denizyolu Kanunu	**41.**	Projelendirme
4.	Karlılık	**23.**	Havayolu Kanunu	**42.**	Limanlar
5.	Fiyatlar	**24.**	Bürokrasi	**43.**	Konteyner Taşıma
6.	Pazarlama	**25.**	Kontrol Mercileri (RTÜK gibi Kara,hava,deniz ve demiryolu Taşıma)	**44.**	Kombine Taşıma
7.	Sermaye	**26.**	Koordinasyon(Kurumlar arası-Eşgüdüm)	**45.**	Demiryolu
8.	Ekonomik Kriz	**27.**	Organizasyon(Kurumlar içi)	**46.**	Hava Kargo
9.	AB	**28.**	Bakanlık(Ulaştırma veya Denizcilik)	**47.**	Havalimanları
10.	İhracat	**29.**	Ulaştırma Ana Planı	**48.**	Karayolu
11.	İthalat	**30.**	Gümrük Prosedürleri	**49.**	Düzenli Bakım ve Onarım
12.	Üretim	**31.**	Güvenlik	**50.**	İyileştirme
13.	BDT	**32.**	Temsilcilik(Uluslararası ve Bölgesel Örgütlerde)	**51.**	Ek tesisler
14.	Ortadoğu	**33.**	BİT(Bilgi ve İletişim Teknolojileri)	**52.**	Ro-Ro Taşıma
15.	Balkanlar	**34.**	Meslek Örgütleri	**53.**	Taşıma Tipleri Arası Bağlantılar
16.	Uluslar arası Ticaret Örgütleri	**35.**	Çevre Koruma	**54.**	Kalifiye Personel
17.	Bölgesel Ticaret Örgütleri	**36.**	Özelleştirme	**55.**	Kısayol Deniz Taşıma
18.	Kafkaslar	**37.**	Verimlilik	**56.**	KİT
19.	Orta Asya Ülkeleri	**38.**	Akreditasyon(ölçümleme)	**57.**	Kabotaj

3.2.4. İçerik Analizi'nde kullanılan örneklemin tanımlanması

İçerik analizinde incelenecek örneklem olarak 2000-2004 yılları arasında Türkiye'de ulaştırma ve lojistik konusunda yayınlanmış olan dergi ve bilimsel yayınlar seçilmiştir. Toplam 981 adet olan yayınlarda 4655 metin bulunmaktadır.(Bkz. Ek 2) Bu metinler tek bir paragraftan yarım sayfaya ve hatta 20 sayfalık araştırmalara kadar geniş bir yelpazedir. Örneklem kapsamında sadece metin bazlı yayınlar alınmış olup görsel sunumlar dahil edilmemiştir. İncelemenin gerçekleştirilmiş olduğu yayınların listesi ve adedi aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 11:İçerik Analizinde örneklem olarak alınmış kaynaklar

	Kaynağın Adı	Adedi(Makale ve Dergi)
1.	RODER Derneği-Gözlem Dergisi 2001 yılı sayıları(RODER web sayfasından)	2
2.	RODER Derneği-Gözlem Dergisi 2002 yılı sayıları(RODER web sayfasından)	27
3.	UBAK 9. Ulaştırma Şurası Sonuç Bildirgesi	1
4.	TÜRKİYE VAKIFLAR BANKASI T.A.O. Planlama ve İktisadi Araştırmalar Grup Yönetmenliği (Mevzuatı İzleme, Değerlendirme ve Ekonomik Araştırmalar Yönetmenliği) SEKTÖR ARAŞTIRMALARI SERİSİ/NO:24 ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ,Ağustos 2001	1
5.	UND AR-GE Bültenleri 2002	3
6.	UND AR-GE Bültenleri 2003	25
7.	UND AR-GE Bültenleri 2004	8
8.	UND AB Postası Bülteni 2002	4
9.	UND AB Postası Bülteni 2003	27
10.	UND AB Postası Bülteni 2004	5
11.	Deniz Ticaret Odası Tüm Sirküleri 2002-2004	741
12.	Deniz Ticaret Odası Acil Duyurular	9
13.	Deniz Ticaret Odası Dergisi 2000	3
14.	Deniz Ticaret Odası Dergisi 2001	3
15.	Deniz Ticaret Odası Dergisi 2002	7
16.	Deniz Ticaret Odası Dergisi 2004	2
17.	Mersin Deniz Ticaret Odası Dergisi 2000	3
18.	Mersin Deniz Ticaret Odası Dergisi 2001	2
19.	Mersin Deniz Ticaret Odası Dergisi 2002	4
20.	Mersin Deniz Ticaret Odası Dergisi 2003	5
21.	Mersin Deniz Ticaret Odası Dergisi 2004	1
22.	UTA Dergisi 2000	5
23.	UTA Dergisi 2001	16
24.	UTA Dergisi 2002	13
25.	UTA Dergisi 2003	8
26.	UTA Dergisi 2004	4
27.	3D Lojistik Dergisi 2001	1
28.	3D Lojistik Dergisi 2002	4
29.	3D Lojistik Dergisi 2003	2
30.	3D Lojistik Dergisi 2004	1
31.	WCTR Kongresi Bilimsel Makaleleri 2004	4
32.	Transport Dergisi 2003	5
33.	Transport Dergisi 2004	5
34.	UND'nin Sesi 2002	1
35.	UND'nin Sesi 2003	5
36.	UND'nin Sesi 2004	5
37.	RODER'den Haberler 2003	3
38.	RODER'den Haberler 2004	5
39.	Uluslar arası Lojistik Kongresi Bilimsel Makaleleri-2003	11
	TOPLAM	**981**

3.2.5.İçerik Analizi'nde uygulanan yöntemlerin açıklanması

İçerik analizi uygulamasının (uygulama raporu ile aynı planda) birinci bölümde belirlenen ana araştırma sorusuna göre belirlenen 8 kelimenin tüm metinlerde aranarak tekrar sayısına göre kodlanması gerçekleştirilmiştir. Bu kelimeler "Taşıma Koridoru, Ulaştırma Koridoru, Taşıma Ağı, Ulaştırma Ağı, Transit Ülke, Lojistik Üs, Lojistik Merkez" ve "Lojistik Cazibe Merkezi" olup kelimelerin en az bir veya ikisinin birer kez tekrarı koşulu metinlerde aranmıştır. Eğer bu kelimelerden metnin içinde yok ise diğer bölümlerde gerçekleştirilen incelememeler gerçekleştirilmemiştir. İstenen koşulların sağlanması durumunda kelimelerin tekrar sayısı kodlandıktan sonra metinin adı, yayınladığı yer ve yıl kaydedilip metnin kara taşıma,hava taşıma ,deniz taşıma, lojistik ve diğer şeklinde genel konusu belirtilmiştir. Birinci bölümdeki koşulları sağlayan metinlerin kaydı "İçerik Analizi Uygulama Raporları"nda tutulmuştur. Daha sonra uygulama raporunda ikinci bölüme geçilerek aynı metin 57 adet lojistik üs modelinde belirlenmiş olan kelimelerin tekrarına göre kodlanmıştır. Bu işlem bittikten sonra üçüncü bölüme geçilerek bu sefer aynı metinde hangi konulardan "tema" olarak hangi paragraflarda tekrar edildiği (adet olarak) kodlanmıştır. Elde edilen veriler derlenerek bu çalışmanın 3.2.7. bölümünde aynı bölüm sırasında sunulmuştur.

3.2.6.İçerik Analizi'nde yapılan uygulamanın doğruluğu ve geçerliği

981 adet yayındaki 4655 metin 45 günlük bir sürede içerik analizi yöntemi ile incelenmiş olup bu inceleme sonucunda belirlenen 41 metin "İçerik Analizi Uygulama Raporu" ile kayıt altına alınmıştır. Bu çalışmanın tamamı incelemeyi yapan kişi tarafından gerçekleştirilmiştir.

Yukarıda belirtilen şartlar doğrultusunda bu analiz 3 aylık bir süreyi aşmayarak istikrarlı geçerlilik testine gerek kalmamıştır. Ayrıca bu çalışma tek kişi tarafından gerçekleştirildiğinden aynı metin üzerinde değerlendirme konusunda % 99 geçerlilik sağlanmaktadır. İçerik analizi "İçerik Analizi Uygulama Raporu" ile sistematik olarak kayıt altına alındığından çalışmanın doğruluğu konusunda diğer çalışmaların yapılmasına olanak sağlamaktadır.

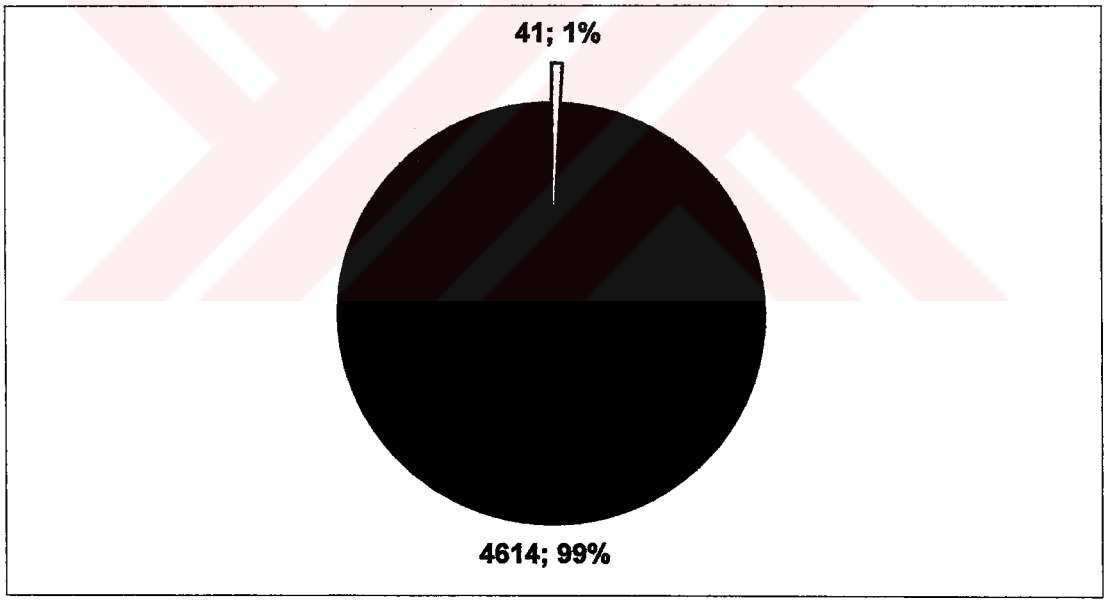
3.2.7.İçerik Analizi'nin Sonuçları

3.2.7.1.2000-2004 Yılları Arası İçerik Analizi Genel Sonuçları

2000-2004 yılları arasında toplam 981 adet yayından 4655 adet metnin içerik analizi sonuçlarının "İçerik Analizi Uygulama Raporu"nda belirtilen bölümlere göre incelenmesinden aşağıdaki sonuçlar çıkmaktadır:

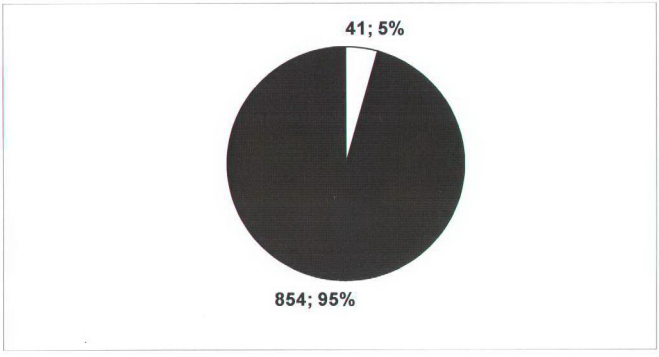
3.2.7.1.1. 2000-2004 Yılları Arası İçerik Analizi 1. Bölüm Genel Sonuçları

2000-2004 yılları arasında 4655 adet metinden üzerinde gerçekleştirilen içerik analizinde 41 adet metin birinci bölümdeki "Türkiye, Taşıma/Ulaştırma Koridoru veya Ağı, Lojistik Üs/Merkez veya Lojistik Cazibe Merkezi" kriterlerinden en az 1 veya 2'sini sağlayan şekilde bulunmuştur. 41 adet metin genel örneklem içinde % 1'lik pay almaktadır.



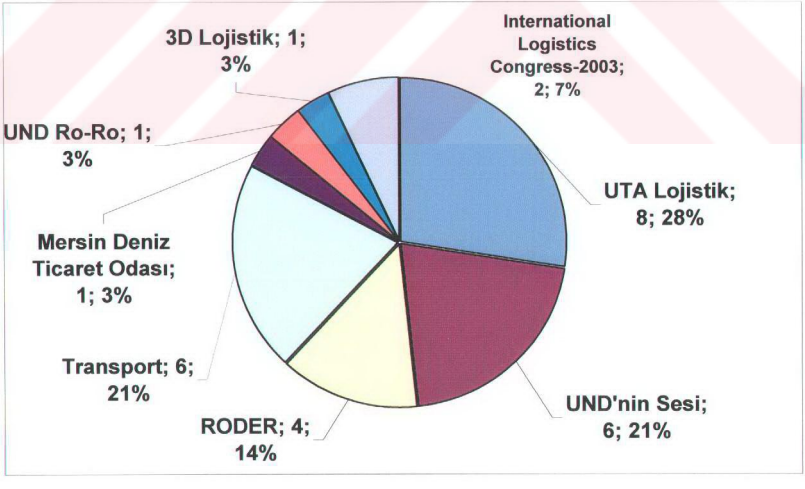
Şekil 17:İçerik analizinin gerçekleştirildiği toplam metin içindeki 1. bölüm kriterlerini sağlayan 41 adet metin

Toplam 895 adet metnin bulunduğu yayınların içinde 41 metinde çıkmıştır. Yayınlanmış dergi v.b. yayınların toplam sayısı içinde % 5'ini oluşturmaktadır.



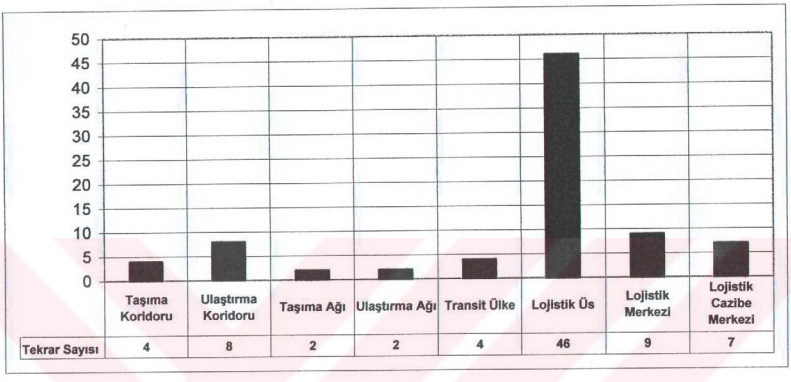
Şekil 18: İçerik analizinde bulunmuş olan metinlerin bulunduğu yayınlardaki toplam metin sayısına oranı

Toplam 41 adet metin, en çok 8 adet ve % 28 oranla UTA Lojistik dergisinde yayınlanmıştır. Daha sonra sırasıyla UND'nin Sesi ve Transport dergileri eşit oranlarla takip etmekte olup RODER ve Uluslar arası Lojistik Kongresi 2003 Yayınları gelmektedir.



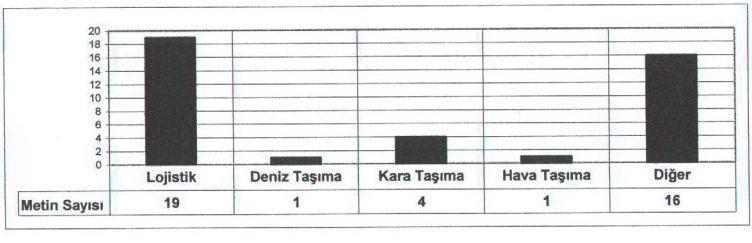
Şekil 19: İçerik analizinde çıkan 41 adet metnin yayınlandığı yerler

41 adet metin içinde 1. bölüm kriterlerin göre en çok tekrar eden kelimeler incelendiğinde 46 adet ile "lojistik üs" kelimesinin(biriminin) tekrarlandığı görülmektedir. Daha sonra 9 adet ile "lojistik merkez" ve 8 adetle "ulaştırma koridoru" kelimeleri (birimleri) tekrarlanmıştır. Fakat burada birinci ve diğer kelimeler arasındaki açık fark dikkat çekmektedir.



Şekil 20: İçerik analizinde incelene metinler içinde kodlama için belirleyici kelimelerin tekrar sayısı

41 adet metnin sahip olduğu genel konu olarak 19 adet ile lojistik olduğu görülmektedir. Lojistik dışında en yüksek orana 16 adet ile "diğer" bölümü kapsamaktadır. Bu bölümde UND ve UTİKAD gibi sektördeki sivil toplum örgütleri temsilcilerinin konuşmaları ve şirket temsilcilerini konuşmaları yer almaktadır. En az oranda ise deniz taşıma ve hava taşıma konulu metinlerde 1. bölümde belirtilen kelimelerle karşılaşılmaktadır.

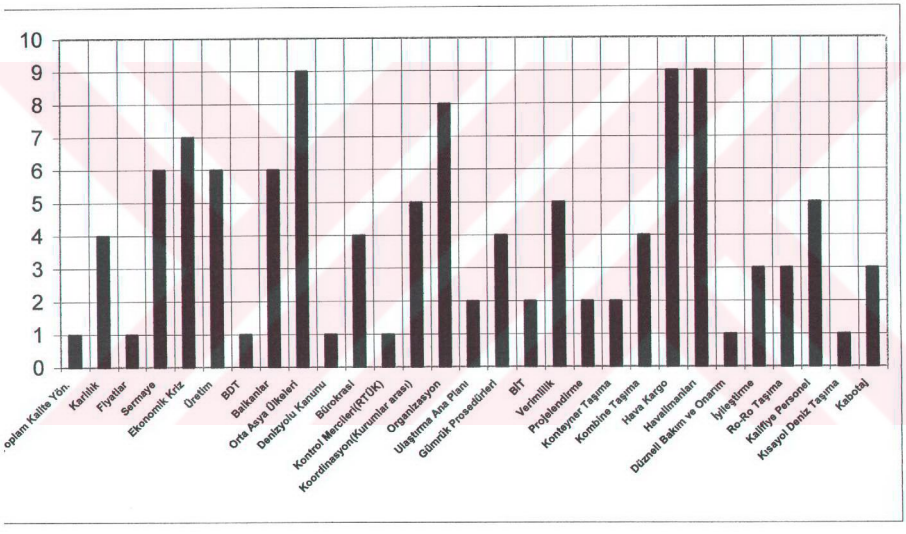


Şekil 21:İçerik analizinde 1. bölüm kriterlerine göre belirlenmiş olan 41 adet metnin genel içeriği

3.2.7.1.2. 2000-2004 Yılları Arası İçerik Analizi 2. Bölüm Genel Sonuçları

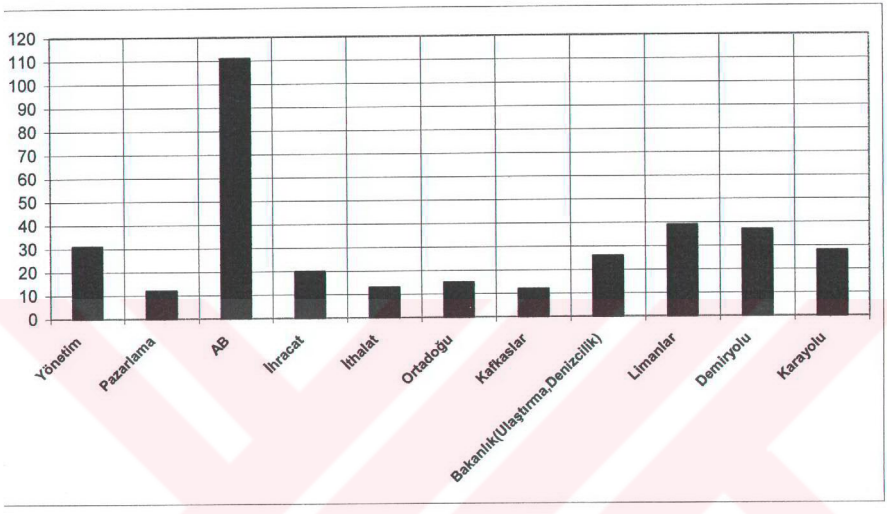
Birinci bölümde belirlenmiş olan 41 metnin, lojistik üs modeli değişkenleri tema olarak alınarak oluşturulmuş olan kelimelere göre kodlanmasında elde edilen tekrar sayıları var olan kod sayısının fazlalığından dolayı 2 grup halinde düzenlenmiştir.

İlk olarak alınan 1 ile 10 tekrar aralığında metinler içinde "sermaye, ekonomik kriz,üretim,Balkanlar, Orta Asya Ülkeleri, organizasyon, hava kargo" ve "havalimanları" en çok tekrar edilen kelimelerdir.



Şekil 22:İçerik Analizi Uygulama Raporu'nda 2. bölümde gerçekleştirilen 1-10 tekrar aralığındaki kodlama sonuçları

İkinci grupta alınan 10 ve üzerindeki tekrara sayısına göre alınmış olan kodlamalar içinde en yüksek oranda tekrarlanan 111 adetle "Avrupa Birliği-AB" ve arkasından 39 ve 37 adetle sırasıyla "limanlar" ve "demiryolu" olmuştur.

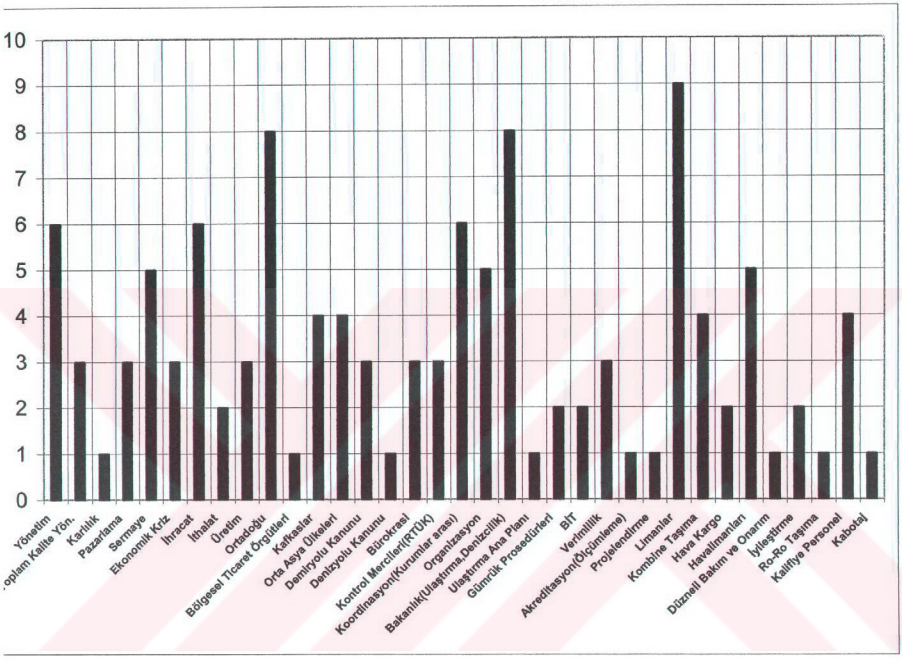


Şekil 23:İçerik Analizi Uygulama Raporu'nda 2. bölümde gerçekleştirilen 10 ve üzeri tekrar aralığındaki kodlama sonuçları

3.2.7.1.3. 2000-2004 Yılları Arası İçerik Analizi 3. Bölüm Genel Sonuçları

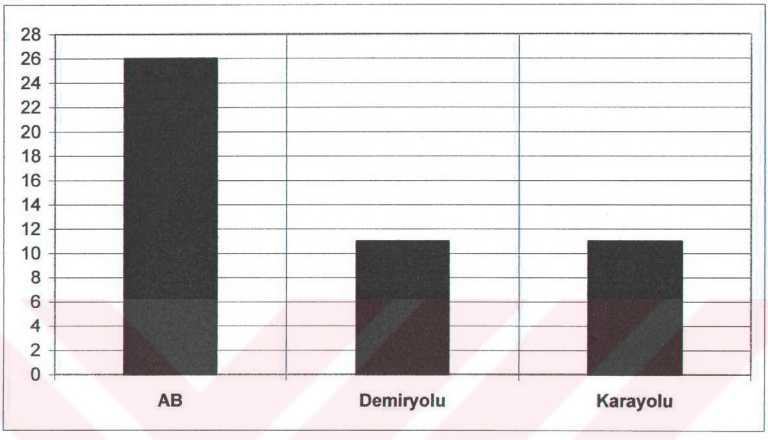
"İçerik Analizi Uygulama Raporu" üçüncü bölümde, lojistik üs modeli değişkenleri tema olarak alınarak oluşturulmuş olan kelimelerin hangi paragrafları ifade ettiğine göre kodlanmasında elde edilen sayılar var olan kod sayısının fazlalığından dolayı 2 grup halinde düzenlenmiştir.

İlk olarak alınan 1 ile 10 paragraf adedi aralığında metinler içinde "Ortadoğu, Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı, limanlar " en çok paragraf konusu olmuş ve arkasından "yönetim, ihracat" ve "kurumlar arası koordinasyon" takip etmektedir.



Şekil 24:İçerik Analizi Uygulama Raporu'nda 3. bölümde gerçekleştirilen 1-10 adet aralığında paragraf kodlama sonuçları

İkinci grupta alınan 10 ve üzerindeki paragraf adedine göre alınmış olan kodlamalar içinde en yüksek oranda paragraf konusu "Avrupa Birliği-AB" "Demiryolu" ve "Karayolu" olmuştur.



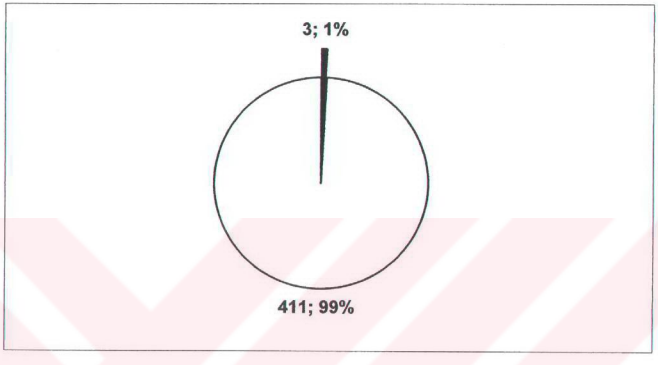
Şekil 25:İçerik Analizi Uygulama Raporu'nda 3. bölümde gerçekleştirilen 10 ve üzeri paragraf kodlama sonuçları

3.2.7.2. 2001 Yılı İçerik Analizi Sonuçları

3.2.7.2.1. 2001 Yılı İçerik Analizi 1. Bölüm Sonuçları

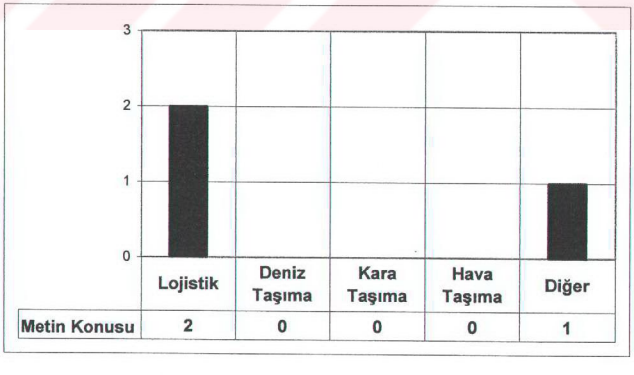
İçerik analizi yıllara göre incelendiğinde 2000 yılında elde bulunana kaynaklarda inceleme amacına uygun olarak veriye rastlanılmamaktadır. Fakat 2001 yılında ilk olarak incelenmekte olan konu hakkında metne ulaşılmaktadır.

2001 yılında incelenen metinler içinde toplam 3 adet içerik analizi kapsamında metin belirlenmiştir. Aynı yıl içinde incelenen toplam 414 metin sayısı içindeki oranı % 1 seviyesindedir ve bu 3 metinin tamamı UTA Lojistik dergisinde yayınlanmıştır.



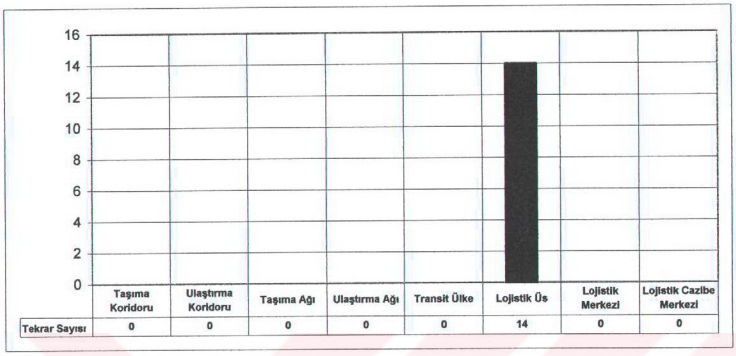
Şekil 26:2001 yılı içerik analizi kriterlerine uygun metinlerin aynı yıl içinde incelenen yayınların toplam metin sayısına oranı

2001 yılında belirlenen 3 metnin genel konusu lojistik ve sektör sivil toplum kuruluşu temsilcisi açıklamasıdır.



Şekil 27: 2001 yılı 1. Bölüm kriterlerine göre belirlenmiş metinlerin konusu

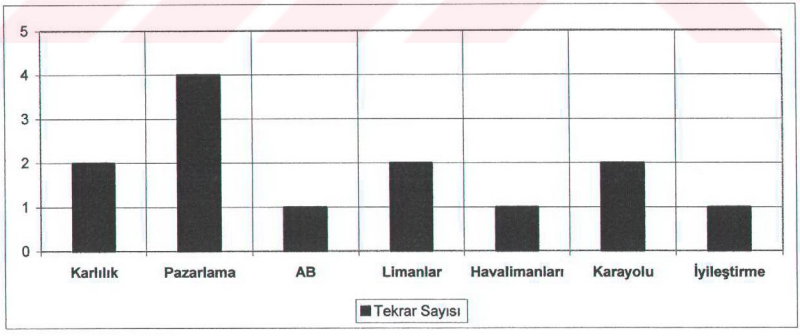
2001 yılındaki 3 adet metin kapsamında içerik analizinde kodlardan lojistik üs kelimesi tek ve en yüksek yoğunlukta tekrarlanmıştır.



Şekil 28: 2001 yılı 1. bölüm kriterlerine göre kodlanmış metinlerdeki kelime tekrar sayısı

3.2.7.2.2. 2001 Yılı İçerik Analizi 2. Bölüm Sonuçları

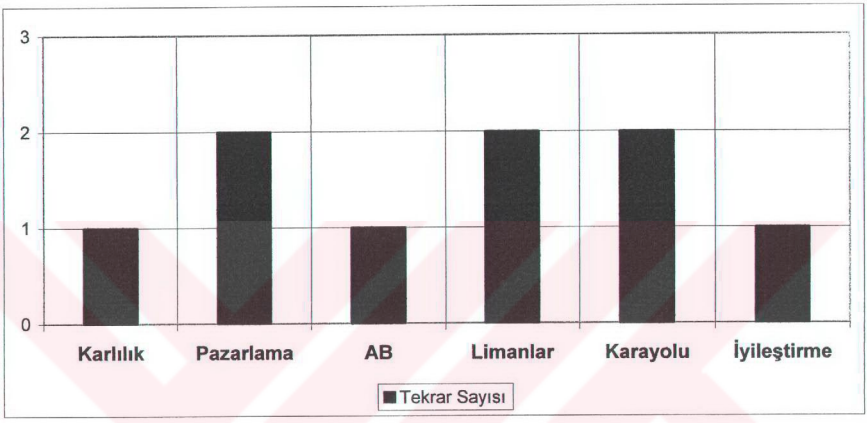
2001 yılındaki içerik analizine göre belirlenmiş olan 3 metindeki tekrar sayısına göre 2. bölümde gerçekleştirilen kodlama işleminde en çok "pazarlama" ve arkasından eşit oranlarda "karlılık, limanlar ve karayolu" takip etmiştir.



Şekil 29:2001 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde tekrara göre kodlamada sonuçları

3.2.7.2.3. 2000 Yılı İçerik Analizi 3. Bölüm Sonuçları

2001 yılındaki 3 adet metin kapsamında içerik analizinde paragraf konularına göre kodlanmasında "pazarlama, limanlar" ve "karayolu" kelimeleri en çok işlenmiştir.



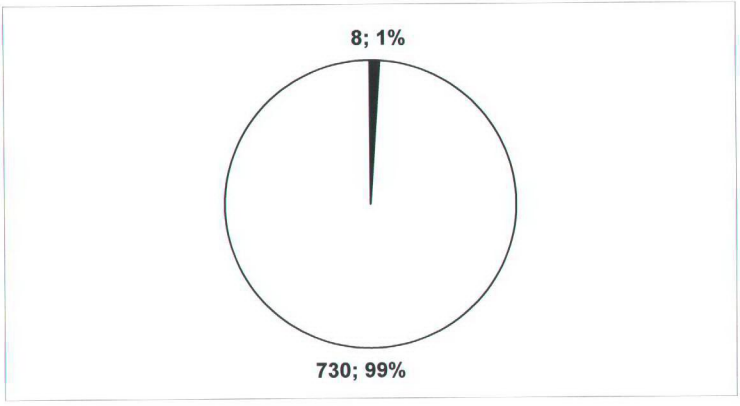
Şekil 30:2001 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde paragraf konularına göre kodlamada sonuçları

3.2.7.3.2002 Yılı İçerik Analizi Sonuçları

2002 yılındaki yayınlarda gerçekleştirilen içerik analizinin sonuçları aşağıdaki bölümlerde belirtilmiştir.

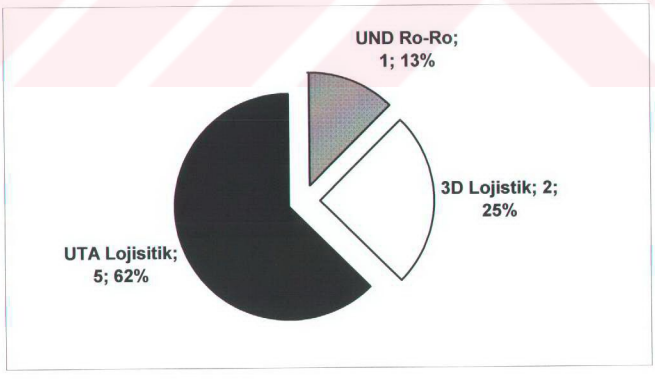
3.2.7.3.1. 2002 Yılı İçerik Analizi 1. Bölüm Sonuçları

2002 yılında 738 metinde gerçekleştirilen içerik analizi sonucunda toplam 8 adet metin belirlenmiştir. Aynı yıl içinde yayınlanan toplam metin sayısı içinde % 1'lik bir orana sahiptir.



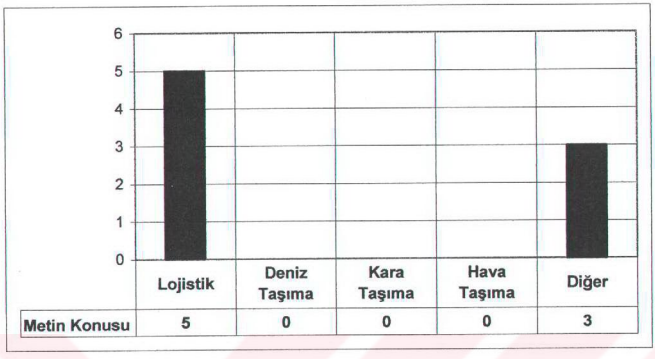
Şekil 31:2002 yılı içerik analizi kriterlerine uygun metinlerin aynı yıl içinde incelenen yayınların toplam metin sayısına oranı

2001 yılında incelenen metinler içinde toplam 8 adet içerik analizi kapsamında metin belirlenmiştir. Yayınlandığı yerlere göre incelendiğinde UTA lojistik dergisinin bir önceki yılda olduğu gibi 5 adet metin ile en yüksek orana (% 62) sahiptir.



Şekil 32:2002 yılı içerik analizi kriterlerine uygun metinlerin adedi ve bulunduğu yayınların toplamda oranı

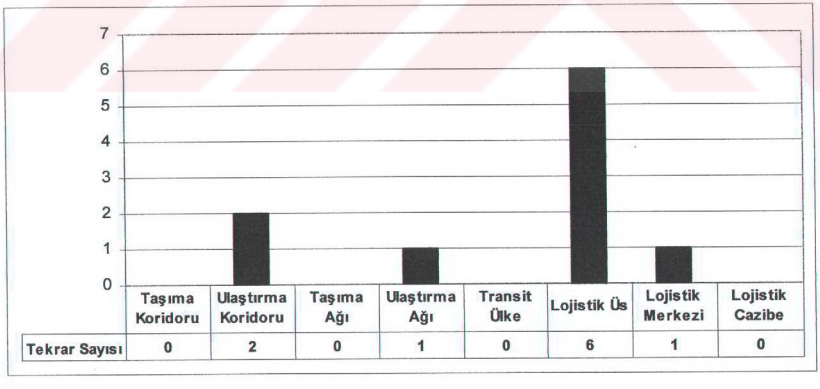
2002 yılında belirlenen 8 metnin genel konusu 2001 yılında olduğu gibi lojistik ve sektör sivil toplum kuruluşu temsilcilerinin açıklamalarından oluşmaktadır.



	Lojistik	Deniz Taşıma	Kara Taşıma	Hava Taşıma	Diğer
Metin Konusu	5	0	0	0	3

Şekil 33: 2002 yılı 1. Bölüm kriterlerine göre belirlenmiş metinlerin konusu

2001 yılındaki 8 adet metin kapsamında içerik analizinde kodlardan lojistik üs kelimesi bir önceki yıl olduğu gibi en yüksek oranda tekrarlanmıştır. Fakat 2001 yılından farklı olarak "ulaştırma koridoru" kelimesi metinlerde 2. en yüksek tekrar edilen kelime(birim) olmuştur.

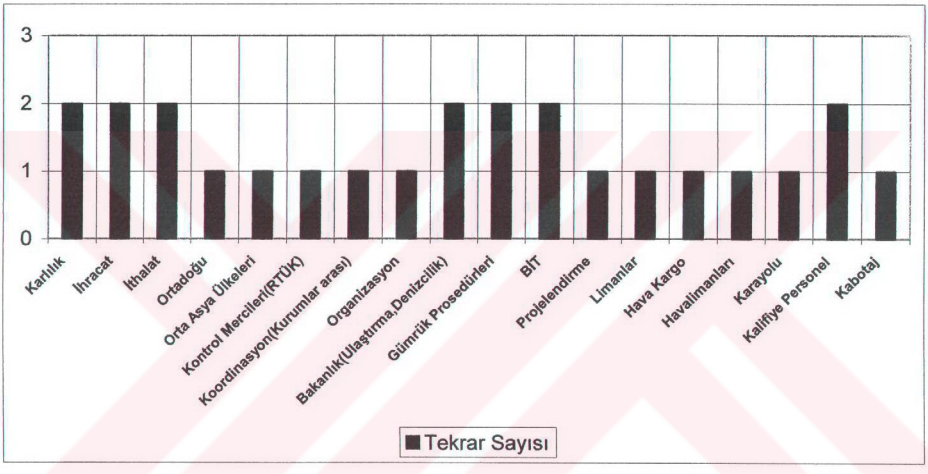


	Taşıma Koridoru	Ulaştırma Koridoru	Taşıma Ağı	Ulaştırma Ağı	Transit Ülke	Lojistik Üs	Lojistik Merkezi	Lojistik Cazibe
Tekrar Sayısı	0	2	0	1	0	6	1	0

Şekil 34: 2002 yılı 1. bölüm kriterlerine göre kodlanmış metinlerdeki kelime tekrar sayısı

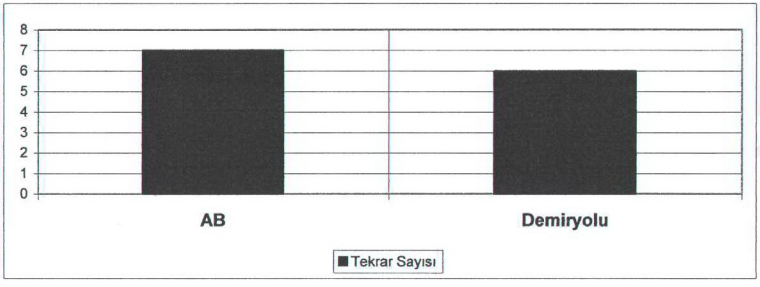
3.2.7.3.2. 2002 Yılı İçerik Analizi 2. Bölüm Sonuçları

2002 yılındaki içerik analizine göre belirlenmiş olan 8 metindeki tekrar sayısına göre 2. bölümde gerçekleştirilen kodlama işleminde kelime sayısının çokluğundan dolayı ilk olarak 1-2 aralığı alınmıştır. Bu aralıkta en çok "karlılık, ihracat, ithalat,Denizcilik ve Ulaştırma Bakanlığı, Gümrük Prosedürleri, Bilgi ve İletişim Teknolojileri" ve "kalifiye personel" diğer kodlama birimlerine göre daha çok tekrarlanmıştır.



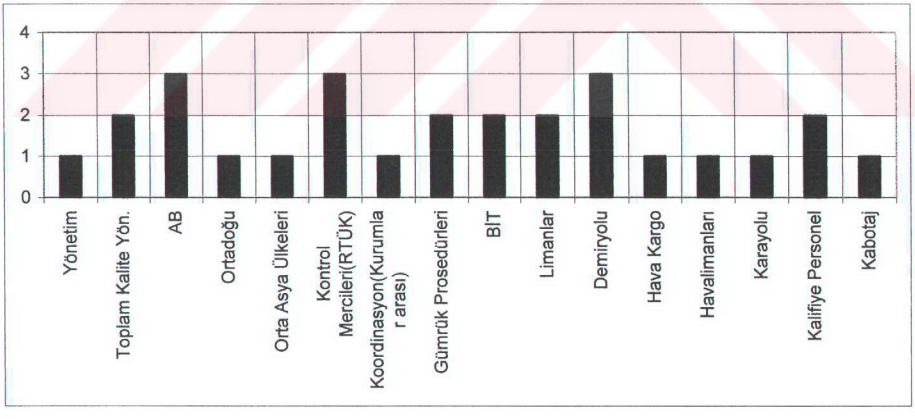
Şekil 35:2002 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde tekrara göre kodlamada sonuçları

2002 yılındaki içerik analizine göre belirlenmiş olan metinlerin 2. bölümde gerçekleştirilen kodlama işleminde 5 ve üzerinde tekrar edilmiş olan kelimler(birimler) "Avrupa Birliği-AB" ve arkasından "demiryolu"dur.



Şekil 36:2002 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde tekrara göre kodlamada sonuçları

2002 yılındaki 8 adet metin kapsamında içerik analizinde paragraf konularına göre kodlanmasında "Avrupa Birliği-AB, Kontrol Mercileri" ve "demiryolu" kelimeleri en çok işlenmiştir.



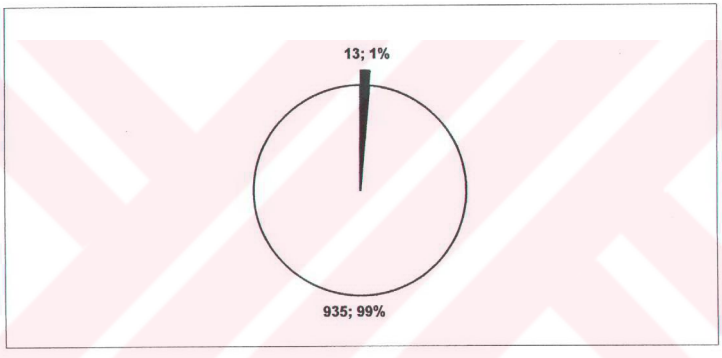
Şekil 37:2002 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde paragraf konularına göre kodlamada sonuçları

3.2.7.4.2003 Yılı İçerik Analizi Sonuçları

2003 yılındaki yayınlarda gerçekleştirilen içerik analizinin sonuçları aşağıda bölümlerde belirtilmiştir.

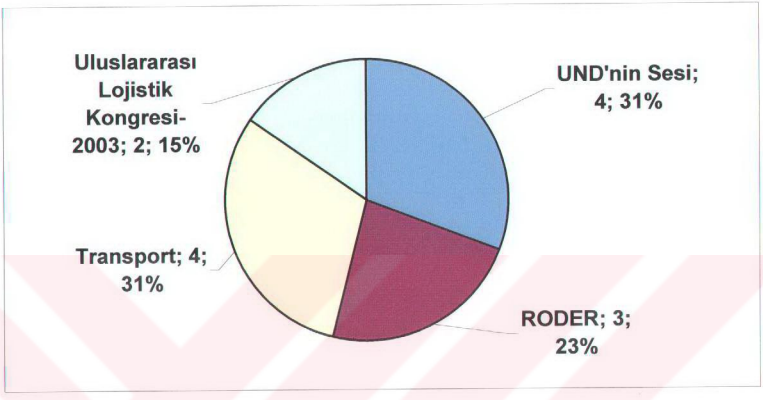
3.2.7.4.1. 2003 Yılı İçerik Analizi 1. Bölüm Sonuçları

2003 yılında 948 metinde gerçekleştirilen içerik analizi sonucunda toplam 13 adet metin belirlenmiştir. Aynı yıl içinde yayınlanan toplam metin sayısı içinde % 1'lik bir orana sahiptir.



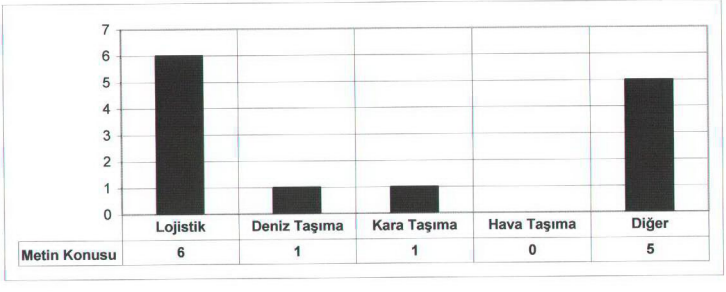
Şekil 38:2003 yılı içerik analizi kriterlerine uygun metinlerin aynı yıl içinde incelenen yayınların toplam metin sayısına oranı

2003 yılında incelenen metinler içinde toplam 13 adet içerik analizi kapsamında metin belirlenmiştir. Yayınlandığı kaynaklara göre incelendiğinde UTA Lojistik dergisinin geçen 2 yıllık dönemde sahip olduğu baskın durum yerini Transport ve UND'nin Sesi dergilerinin eşit oranlı liderliğine bırakmıştır.



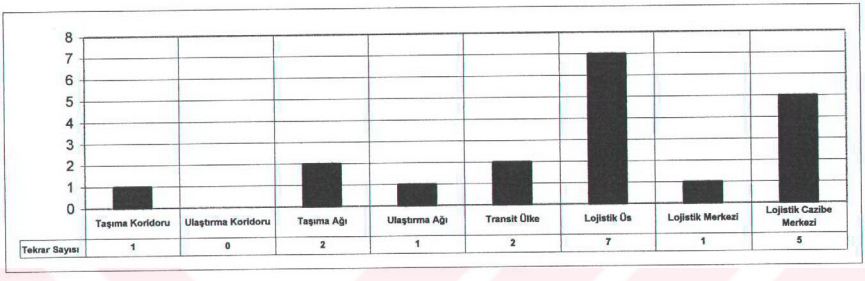
Şekil 39: 2003 yılı içerik analizi kriterlerine uygun metinlerin adedi ve bulunduğu yayınların toplamda oranı

2003 yılında belirlenen 13 metnin genel konusu lojistik ve sektör sivil toplum kuruluşu temsilcisi açıklamalarından oluşan diğer kısmını yoğunluğu olmasına karşın ilk defa "deniz taşıma" ve "kara taşıma" konularında metinler bulunmaktadır.



Şekil 40: 2003 yılı 1. Bölüm kriterlerine göre belirlenmiş metinlerin konusu

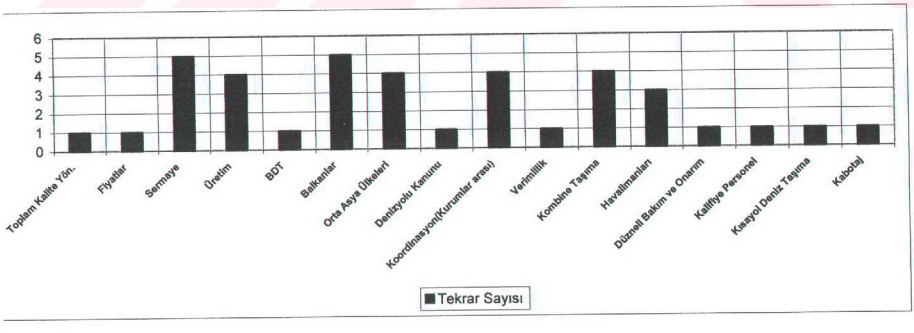
2003 yılında 1. bölümde içerik analizinde kodlardan daha önceki yıllarda olduğu gibi "lojistik üs" kelimesi en yüksek oranda tekrarlanmıştır. Fakat 2003 yılında ilk defa "lojistik cazibe merkezi" ikinci en yüksek tekrar oranına sahip olmuştur.



Şekil 41: 2003 yılı 1. bölüm kriterlerine göre kodlanmış metinlerdeki kelime tekrar sayısı

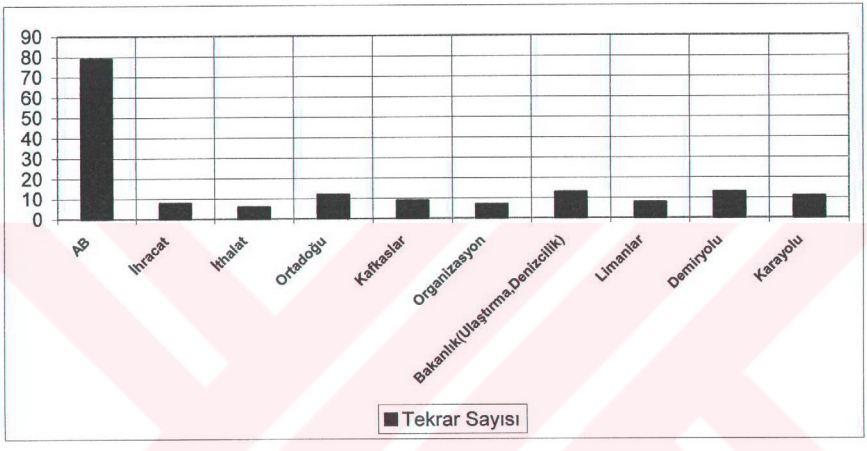
3.2.7.4.2. 2003 Yılı İçerik Analizi 2. Bölüm Sonuçları

2003 yılındaki içerik analizine göre belirlenmiş olan 13 metindeki tekrar sayısına göre 2. bölümde gerçekleştirilen kodlama işleminde kelime sayısının çokluğundan dolayı ilk olarak 1-5 aralığı alınmıştır. Bu aralıkta en çok "sermaye, Balkanlar" ve arkalarından "üretim, Orta Asya Ülkeleri, koordinasyon (kurumlar arası), kombine taşıma" kelimeleri(birimleri) çok tekrarlanmıştır.



Şekil 42:2003 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde 1 ila 5 arasında tekrara göre kodlamada sonuçları

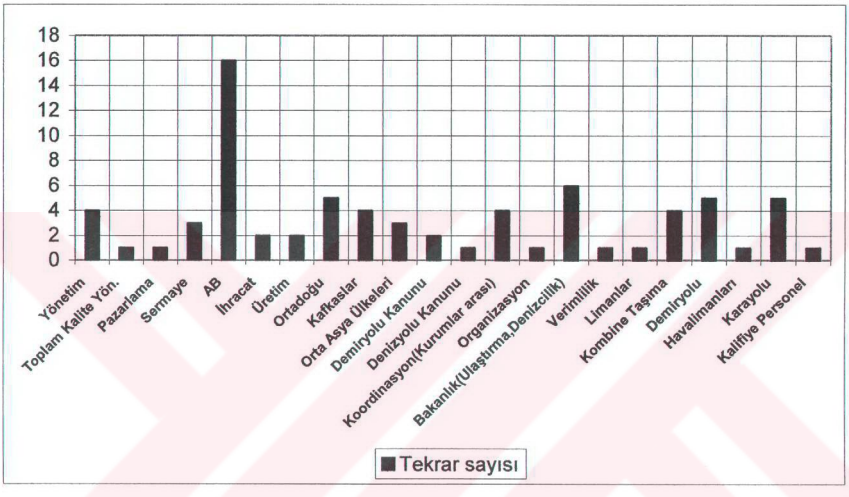
2003 yılındaki içerik analizine göre belirlenmiş olan metinlerin 2. bölümde gerçekleştirilen kodlama işleminde 5 ve üzerinde tekrar edilmiş olan kelimler(birimler) bakımında bir önceki yılda olduğu gibi "Avrupa Birliği-AB" 79 tekrarla açık farkla önde yer almaktadır. Fakat arkasında en çok tekrar edilmiş olan kelime 13 tekrarla "Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı" ve "demiryolu"dur.



Şekil 43:2003 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde 5 ve üzerinde tekrara göre kodlama sonuçları

3.2.7.4.3. 2003 Yılı İçerik Analizi 3. Bölüm Sonuçları

2003 yılındaki 13 adet metin kapsamında içerik analizinde paragraf konularına göre kodlanmasında "Avrupa Birliği-AB" açık farkla en çok paragrafta işlenmişken arkasından "Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı, demiryolu ve karayolu" gelmektedir.



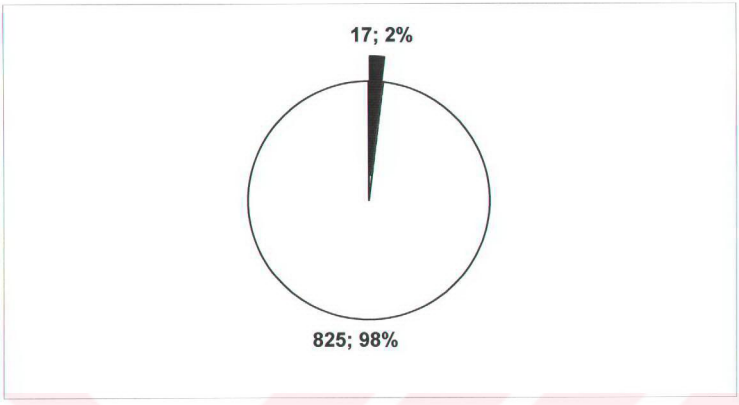
Şekil 44:2001 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde paragraf konularına göre kodlamada sonuçları

3.2.7.5.2004 Yılı İçerik Analizi Sonuçları

2004 yılındaki yayınlarda Temmuz ayına kadar olan yayınlar içinden gerçekleştirilen içerik analizinin sonuçları aşağıdaki bölümlerde belirtilmiştir.

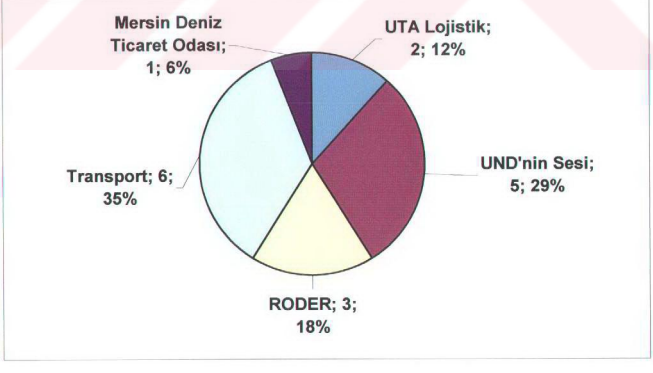
3.2.7.5.1. 2004 Yılı İçerik Analizi 1. Bölüm Sonuçları

2004 yılında 842 metinde gerçekleştirilen içerik analizi sonucunda toplam 17 adet metin belirlenmiştir. Aynı yıl içinde yayınlanan toplam metin sayısı içinde diğer yıllardan farklı olarak hem periyodun daha kısa hem de yayın sayısının daha az olmasına karşın % 2'lik bir orana sahiptir.



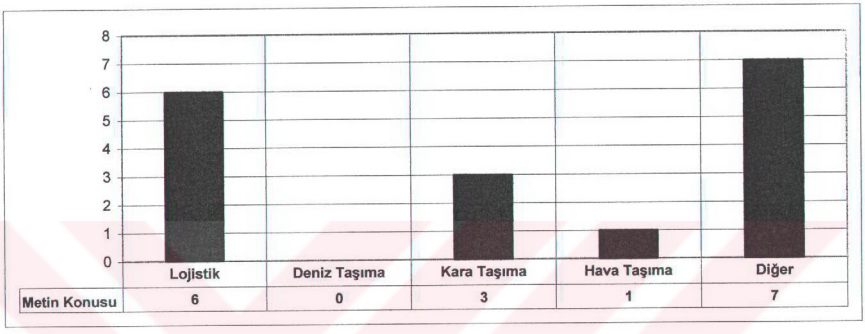
Şekil 45:2004 yılı içerik analizi kriterlerine uygun metinlerin aynı yıl içinde incelenen yayınların toplam metin sayısına oranı

2004 yılında içerik analizine göre belirlenmiş olan 17 adet metnin yayınlandığı kaynaklar bakımından en yüksek oranda (% 35) Transport dergisinde bulunmaktadır. Arkasından UND'nin Sesi (% 29) ve RODER (% 18) dergileri takip etmektedir.



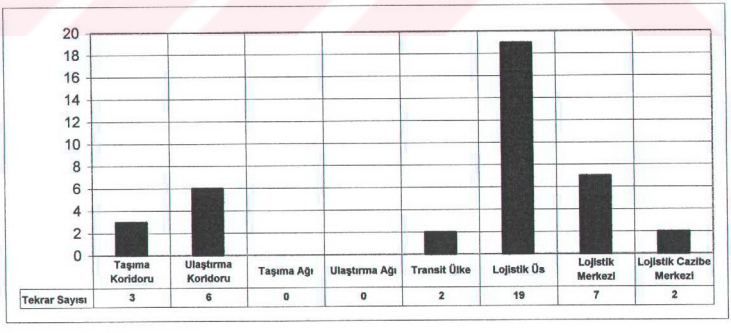
Şekil 46:2004 yılı içerik analizi kriterlerine uygun metinlerin adedi ve bulunduğu yayınların toplamda oranı

2004 yılı Temmuz ayına kadarki dönemde içerik analizi ile belirlenen 17 metnin genel konusu ağırlıklı olarak sektör sivil toplum kuruluşu temsilcilerinin ve şirket yöneticilerinin açıklamalarıdır. Daha sonra lojistik konusundaki metinler gelmektedir.



Şekil 47: 2004 yılı 1. Bölüm kriterlerine göre belirlenmiş metinlerin konusu

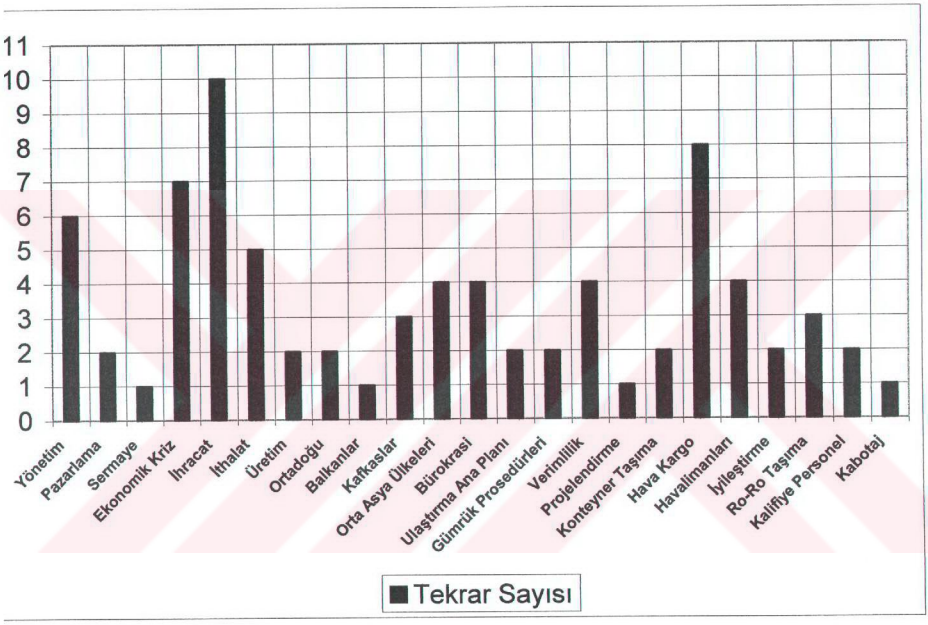
2004 yılında 17 adet metin kapsamında içerik analizinde kodlardan "lojistik üs" kelimesi daha önceki yıllarda olduğu gibi en yüksek oranda tekrarlanan olmuştur."Lojistik Merkezi" kelimesi tekrar sayısı olarak ikinci sırada yer almaktadır.



Şekil 48: 2004 yılı 1. bölüm kriterlerine göre kodlanmış metinlerdeki kelime tekrar sayısı

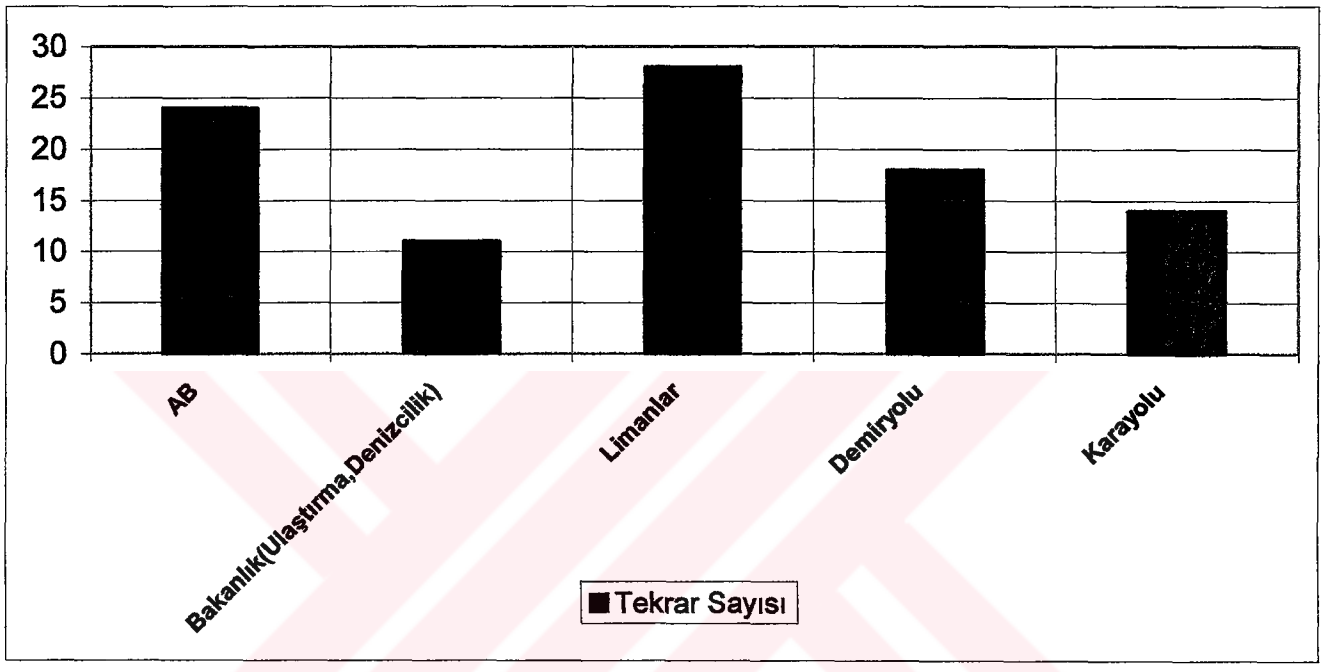
3.2.7.5.2. 2004 Yılı İçerik Analizi 2. Bölüm Sonuçları

2004 yılındaki içerik analizine göre belirlenmiş olan metinlerdeki tekrar sayısına göre 2. bölümde gerçekleştirilen kodlama işleminde kelime sayısının çokluğundan dolayı ilk olarak 1-10 aralığı alınmıştır. Bu aralıkta en çok "ihracat" ve arkasından "hava kargo" ve "ekonomik kriz" kelimeleri(birimleri) çok tekrarlanmıştır.



Şekil 49:2004 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde 1 ile 10 arasında tekrara göre kodlamada sonuçları

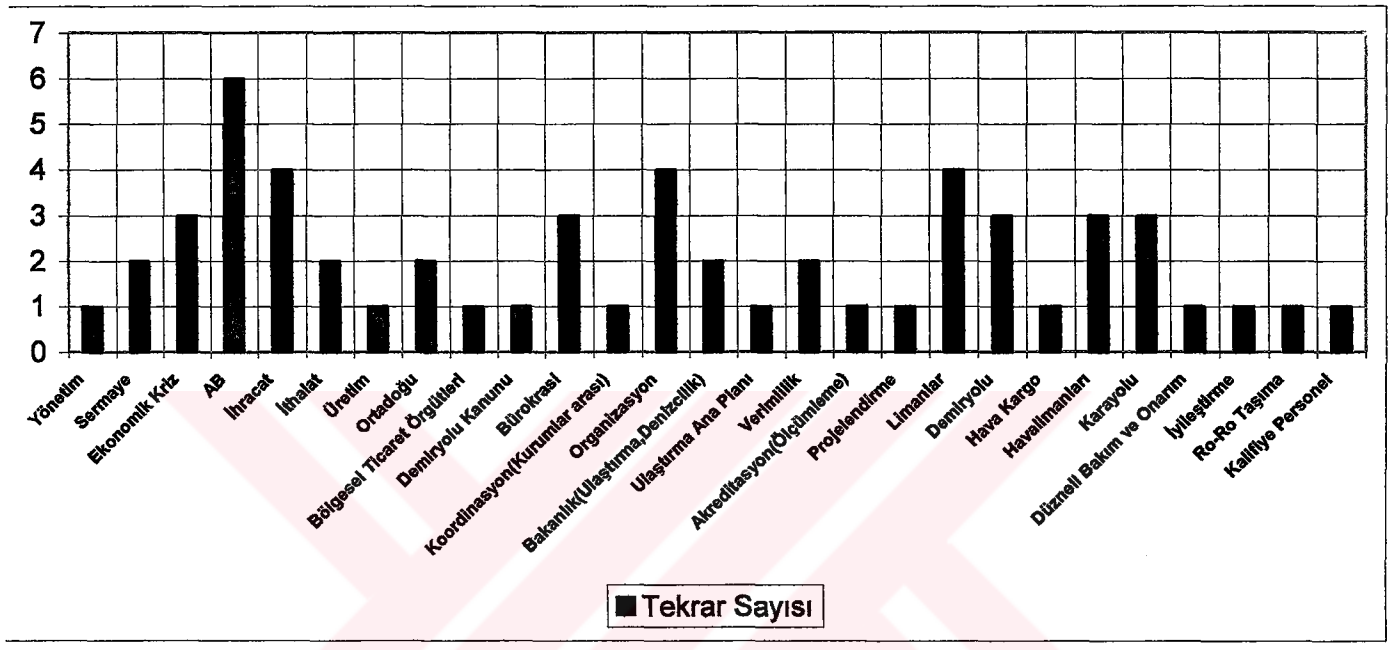
2004 yılındaki içerik analizine göre belirlenmiş olan metinlerin 2. bölümde gerçekleştirilen kodlama işleminde 10 ve üzerinde tekrar edilmiş olan kelimler(birimler) bakımında bir önceki yıldan farklı olarak "limanlar" 79 28 tekrarla önde yer almaktadır. "limanlar" birimini 24 tekrarla hemen arkasından "Avrupa Birliği-AB" ve 18 tekrarla "demiryolu" 6akip etmektedir.



Şekil 50:2004 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde 10 ve üzerindeki tekrara göre kodlamada sonuçları

3.2.7.5.3. 2004 Yılı İçerik Analizi 3. Bölüm Sonuçları

2004 yılındaki 17 adet metin kapsamında içerik analizinde paragraf konularına göre kodlanmasında "Avrupa Birliği-AB" 6 paragrafta işlenerek en çok işlenmiş kod durumundadır. Arkasından 4 paragrafta işlenmiş olan "ihracat, organizasyon" ve "limanlar" gelmektedir.



Şekil 51:2004 yılında içerik analizi incelemesi gerçekleştirilen metinlerde paragraf konularına göre kodlama sonuçları

3.2.7.6.2000-2004 Yılları Arası İçerik Analizi Genel Sonuçlarında Bulunmayan Kelimeler

2001-2004 yılları arasıdaki içerik analizinde kodlama amacıyla belirlenmiş olan kelimelerden kullanılmayanlar olduğu gibi aynı şekilde paragraf konuları içinde kullanılmayan kelimeler ortaya çıkmıştır. Bu kelimeler aşağıda uygulama raporunda belirtilmiş olan bölümle göre verilmiştir.

Tablo 12: "İçerik Analizi Uygulama Raporu"nda kodlanmış ve metinler içinde tekrarlanmamış ve paragraflarda konu olmamış kelimeler(birimler)

2. Bölüm(Kelime tekrarı)	3. Bölüm (Paragraf konusu)
Ekipman	Ekipman
Uluslar arası Ticaret Örgütleri	Fiyatlar
Bölgesel Ticaret Örgütleri	BDT
Demiryolu Kanunu	Balkanlar
Karayolu Kanunu	Uluslar arası Ticaret Örgütleri
Havayolu Kanunu	Karayolu Kanunu
Güvenlik	Havayolu Kanunu
Temsilcilik(Uluslararası ve Bölgesel Örgütler)	Güvenlik
Meslek Örgütleri	Temsilcilik(Uluslar arası ve Bölgesel Örgütler
Çevre Koruma	Meslek Örgütleri
Özelleştirme	Çevre Koruma
Akreditasyon (Ölçümleme)	Özelleştirme
Eşit Rekabet	Eşit Rekabet
Finansman	Finansman
Ek Tesisler	Konteyner Taşıma
Taşıma Tipleri ararası Bağlantı	Ek Tesisler
KİT	Taşıma Tipleri ararası Bağlantı
	Kısayol Deniz Taşıma
	KİT

3.2.8.İçerik Analizi Sonuçlarının Lojistik Üs Modeli'ne Aktarılması

Türkiye'de 2000-2004 yılları arasında ulaştırma sektörüne yönelik olarak yayınlanmış olan dergi ve bilimsel makale şeklindeki yayınlar incelendiğinde özellikle Türkiye'nin "lojistik üs" olması konusunda önerilerde bulunulduğu ve bu "lojistik merkez"in "ulaştırma koridorları" veya "taşıma koridorları" ile sıkı bağlantılar içinde olması gerektiği belirtilmiştir. Türkiye'nin daha az tekrar edilmiş kelimelerden olan "lojistik cazibe merkezi" olabilmesi bu metinlerde "ulaştırma ağları" veya "taşıma ağları" ile bağlantıları açısından o kadar incelenmemiş olup Türkiye "transit ülke" kavramı içinde bu ağlarda vizyon oluşturulmamıştır. Bu kapsamda en güzel örnek, "Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik olarak uluslararası ulaştırma

koridorlarında belirlenen stratejiler nelerdir?" sorusunun arandığı içerik analizi çalışmasında 2000-2004 yılları arasında sadece 41 metin ile %1'lik bir oranda konunun irdelenmiş olmasıdır.

Diğer taraftan aynı dönem içinde içerik analiziyle belirlenen metinlerin genel konuları açısından "lojistik" kavramı üzerine yoğunlaştığı ve doğal olarak bu konuda yayınların ağırlıkta olduğu yerlerde yayınlanmış olduğu görülmektedir. Fakat bu yayınlarla beraber UBAK, UND ve RODER gibi sektör sivil toplum örgütleri başkanları seviyesinde Türkiye'nin "ulaştırma koridorları"nda "lojistik üs" olması konusundaki açıklamalarında 2001 yılından itibaren artış görülmektedir. Aynı şekilde bu kurumların temsil ektikleri özel sektör yöneticileri tarafından da aynı konuda benzer şekildeki isteklerini bu yayınlarda belirtmişlerdir. Bu metinler konu bakımında şirketlerin tanıtım bilgilerini ve projelerin kapsadığından diğer kategorisinde alınmıştır. Ama ulaştırma sistemlerine yönelik yazılar olarak konuya yaklaşım incelendiğinde ağırlıklı olarak kara taşımadan bahsedildiği ve deniz ile hava taşıma konusunda bu kadar çok metin bulunmadığı görülmektedir. Buradan da anlaşılacağı gibi lojistik konusundaki metinlerde genel sistem anlayışı içinde "lojistik üs" kavramına yaklaşmasına karşın tek tek alt taşıma sistemlerine özellikle deniz ve hava ulaştırma alanında yeterli çalışma görülmemektedir.

Yıllara göre Türkiye'nin ulaştırma koridorlarına yönelik stratejilerin geliştirilmesi konusunda belirlenen metinler incelendiğinde 2000 yılında bir metne ulaşılamazken 2001 yılından 2004 yılına kadar artan bir oranla konu hakkında metinlere ulaşılmaktadır. Yıllar içinde yayınlanan genel metin sayısına göre oranlandığında sadece 2004 yılındaki % 2'lik pay dışında her zaman % 1'lik seviyede kalan Türkiye'nin ulaştırma koridorlarında lojistik üs olması konusu, Türkiye'nin bu alandaki makro çalışma eksikliğini ortaya çıkarmaktadır. "Ulaştırma koridoru" ve "ulaştırma ağı" terimleri ilk olarak 2002 senesindeki yayınlarda karşılaşılmakta olup bölgede "lojistik merkez" kavramı da yine aynı dönemde ortaya çıkmıştır. Bu kavramlar incelenirken alt ulaştırma sitemlerinin 2002 yılında daha incelenmeye başlanmadığı, 2003 yılında ilk olarak "deniz taşıma" ve "kara taşıma" genel konusuna sahip metinlerin belirlenmesi ile ortaya çıkmaktadır. "Hava taşıma" kavramı ise Türkiye'nin lojistik üs olması kapsamında 2004 yılında incelenmeye başlanmıştır. Ayrıca 2001 yılından itibaren vurgulanmaya başlanan "lojistik üs" kavramını yoğunluğunu her yıl sürdürmesine karşın 2002 yılında itibaren "ulaştırma

koridoru" kavramı eklenmiş ve arkasından 2003 yılında "lojistik merkez" ve "lojistik cazibe merkezi" kavramları ikinci sırada etkin olmaya başlamışlardır. Buradan ilk başlarda stratejik bir nokta kavramından daha çok var olan ulaştırma koridorlarına doğru bir entegrasyonun kavranmaya başladığı ve "ulaştırma ağı" ve "lojistik cazibe merkezi" kavramları bu süreçte 2003 yılında kullanılarak sektörde sistem olarak var olan süreç içinde farklılık yaratma stratejisine yönelindiğini göstermektedir.

2001-2004 yılında içerik analizinde belirlenen metinlerdeki kelime tekrarlarında ise "Avrupa Birliği-AB" kelimesi özellikle Türkiye'nin ulaştırma koridoru kapsamında en önemli ticaret partneri olduğundan uyum çalışmalarını ifade etmek için sık kullanılmıştır. Arkasından lojistik üs stratejisini desteklemeye yönelik "limanlar" , "demiryolu" , "yönetim" ve "karayolu" kavramları gelmektedir. Bu kavramları hemen arkasından "Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı" kavramı takip ekmektedir. Burada dikkat çekici olan nokta bu kelimelerin yoğun olarak tekrarında lojistik kavramının ağırlıklı olarak Türkiye'de kara taşıma olarak algılandığı ve bu süreçte deniz bağlantısı olan limanların çok önemli görüldüğü ortaya çıkmaktadır. Daha sonraki aşamada sektör tarafından "yönetim"e verdikleri önem ve Denizcilikten daha çok Ulaştırma Bakanlığı vurgulanarak idari yapının uygulamalarındaki sorunlar sorgulanmaktadır. Daha az yoğunlukta ise "ihracat", "ithalat", "Ortadoğu", "Kafkaslar", "pazarlama", "havalimanları", "hava kargo", "Balkanlar" ve "organizasyon" kelimeleri tekrarlanmıştır. Özelikle bölgeler olarak tekrar edilen "Kafkaslar", "Ortadoğu" ve "Balkanlar" Türkiye'nin sınır komşusu olması ve bölgede ekonomik kalkınmanın başlaması ile gelişen "ithalat" ve "ihracat" ilişkilerine bağlı olarak lojistik hizmetler sektöründeki iş hacmi artışı bu kelimelerin tekrarı ile vurgulanmaktadır. "ithalat" ve "ihracat" kelimelerinin diğer bir yoğun tekrarlanma nedeni özellikle 2001 dönemi sonrası iç talebin düşmesi ve dış ticaret hizmetlerinde artışla sektörün yoğun olarak operasyonlarını bu süreçlere kaydırmasıdır.

Lojistik sektörüne yönelik olarak işletme fonksiyonlarından "pazarlama" ve "organizasyon"un tekrarlanma nedenler ise gelişmekte olan piyasada özellikle şirket yöneticilerinin ve sektör sivil toplum örgütleri temsilcilerinin yaptığı açıklamalarda pazarlamaya verdikleri önem ve müşteri memnuniyetini sağlamak için şirket yapısında ve uluslararası kurmak istedikleri güçlü "organizasyon"u tanımlamak için sık olarak tekrarlanmıştır. Bu kelimelerin tekrarından 2001-2004 döneminde lojistik

sektöründe meydana gelen iş hacmindeki gelişmenin şirketlerin organizasyon yapılarını değişime sürüklediği ve pazarlama fonksiyonlarını yeniden yapılandırmaya gittikleri ortaya çıkmaktadır. "havalimanı" ve "hava kargo" kelimeleri kara ve deniz taşıma sektörlerine göre daha hızlı gelişen bu ulaştırma sistemini tanımlamak ve dikkat çekmek için tekrarlanmıştır. Özellikle çok hızlı bir şekilde artış gösteren "hava kargo" trafiğine karşın "havaliman"larındaki organizasyon bozuklukları ve fiziksel imkan eksiklikleri vurgulanmaktadır. Bu duruma karşın sektörün hızla geliştiği ve daha önce belirtilen "Kafkaslar" bölgesine karayollarının bozuk, demiryolu bağlantılarının oluşmamış olmasından deniz yolundan sonra "hava kargo" taşımanın yıllar içinde yoğunlaştığı belirtilmektedir.

2001 ve 2004 yılları arasında lojistik sektörü dergilerinde ""Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik olarak uluslararası ulaştırma koridorlarında belirlenen stratejiler nelerdir?" sorusuna aranan cevaplar kapsamında içerik analizi ile belirlenen 41 metnin tekrar sayısına göre kodlanmasında yıllara göre sonuçlar incelendiğinde genel görünümü destekleyen, fakat tekrarlarda artışlarla yıllara göre farklılık gösteren sonuçlara ulaşılmaktadır. 2001 yılında toplam 3 adet metinde en çok "pazarlama" kelimesi tekrar edilmiş olup arkasından eşit oranlarla "karlılık" , "limanlar" ve "karayolu" gelmektedir. Özellikle Türkiye'nin bu dönemde yaşadığı krizden lojistik sektörünün de yüksek oranda etkilendiği ve şirketlerin azalan müşteri adedini geliştirmek için "pazarlama"ya önem verdikleri ve "karlılık"larını tekrar kriz öncesi duruma getirmeye çalıştıkları tekrar sayısı ile ortaya çıkmaktadır. Diğer taraftan "limanlar" ve "karayolu"nun diğer kelimelere göre yoğun olarak tekrarı kriz dönemi ile beraber aratan dış ticaretin "karayolu" taşıma ve denizyolu taşımada "limanlar"ın altyapı sorunlarının sektör tarafından yoğun olarak yaşandığını ifade ederken kullanılmaktadır. 2002 ve 2003 yıllarında "Avrupa Birliği-AB" ve "demiryolu" kelimeleri her iki yılda da belirlenen metinlerde en çok tekrar edilen kelimeler olmuşlardır. Bu iki kelimeden özellikle "Avrupa Birliği-AB" tam üyeliği hedeflemiş olan Türkiye'nin ulaştırma mevzuatının uyumu ve Birliğin genişleme politikası kapsamında ticareti attırmaya yönelik ulaştırma altyapılarını geliştirme politikalarını açıklamak için kullanılmıştır. "Demiryolu" ise ulaştırma altyapısını geliştirilmesi sürecinde temel geliştirilecek ulaştırma sistemi olarak belirtilirken tekrar edilmektedir. Dikkat çekici bir nokta da 2002 yılında "Avrupa Birliği-AB" kelimesinin metinlerde kendisinden sonra gelen "demiryolu" ile arasındaki tekrar sayısı farkı 1 iken 2003 yılında bu oran 56'ya çıkmıştır. Arada oluşan bu fark sektörün tamamına

yakın dikkatini özellikle 2003 yılında Türkiye'nin lojistik üs olmasında "Avrupa Birliği-AB" mevzuatın uyumu ve altyapı gelişimi sürecine yönelttiğini göstermektedir. 2003 yılında 2002'den farklı olarak "demiryolu" kadar sık tekrar edilen bir başka kelime de "Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı" kelimesi(birimi)dir. Özellikle mevzuatın uyumu sürecindeki rolü ve sektörün ulaştırma sistemlerinden yaşadığı altyapı ve süreç dengesizliği konusunda taleplerin belirtilmesinde "Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı" kelimesi ağırlıklı "Ulaştırma Bakanlığı" halinde sık sık tekrarlanmıştır. 2002 ve 2003 yılında belirginleşmiş olan bu 3 kelime dışında daha az yoğunlukla 2002 yılındaki metinlerde "karlılık" , "ihracat", "ithalat", "gümrük prosedürleri", "kalifiye personel" ve "Bilgi ve İletişim teknolojileri" ile 2003 yılındaki metinlerde "Ortadoğu", "karayolu", "Kafkaslar", "limanlar" ve "ihracat" kelimeleri tekrarlanmıştır. 2002 yılındaki kelime grubunda daha çok Türkiye'deki sektör şirketlerinin kriz sonrası "ithalat" ve "ihracat" artışına bağlı olarak "karlılığını" artırmaya başlaması ile "Gümrük Prosedürleri"nde gerçekleştirilen yenilemelerin ve artan iş hacminin sonucunda bu şirketlerin "bilgi ve iletişim teknolojileri" kullanımına ve "kalifiye personel"e duydukları ihtiyaç artışı belirtilmektedir. 2003 yılındaki kelime gruplarında ise sektördeki şirketlerin fonksiyonel yapılarından çok Türkiye'nin komşu bölgeleri olan "Avrupa Birliği-AB"nin Batı-Doğu ulaştırma koridorunda Uzakdoğu'ya ulaşma yolu üzerindeki "Kafkaslar" ile yine Rusya ve AB'nin Kuzey-Güney ulaştırma koridoru üzerinde olan "Ortadoğu" ekonomik durumu, siyasi değişimi ve ulaştırma altyapısı olarak sektör tarafından gözlemlenmektedir. 2002 yılında krizin olumsuz etkilerin azalması ile 2003'te "ihracat"ta devam eden artış "karayolu" ve "limanlar"daki altyapı sorunlarının daha yoğun olarak vurgulanmasına yol açmıştır. 2004 yılının ilk 7 aylık dönemini kapsayan periyoda Türkiye'nin ulaştırma koridorunda lojistik üs olabilmesi için en çok tekrar edilenden en aza doğru "limanlar" , "Avrupa Birliği-AB" , "demiryolu" , "karayolu" ve "Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı" kelimeleridir. Diğer yıllardan farklı olarak, bu dönemde ulaştırma koridorlarında ilişkilerin 2003'te sektör tarafından mercek altına alınmasıyla ve Türkiye'nin artan dış ticaret hacmine bağlı olarak taşıma sürecinde düğüm noktası olan "limanlar" artan kapasiteye cevap verememeleriyle en çok tekrar edilen kelime olmuştur. Fakat Türkiye'ye en yakın ticaret merkezi olan "Avrupa Birliği-AB"nin Uzakdoğu ile artan ilişkileri sonucunda geliştirdiği ulaştırma koridorları kapsamında Türkiye'nin "demiryolu" ve "karayolu" altyapılarında iyileştirmeye gitmesi ve bu iyileştirme sürecinin "Ulaştırma Bakanlığı" tarafından organize edilmesi gerektiği metinlerdeki kelime tekrarlarında ortaya çıkmaktadır. Aynı yıl içindeki metinlerde daha az oranda bahsedilmiş olan "hava

kargo" kelimesi ise "demiryolu" ve "karayolu" taşıma süreçlerinden sonra hava taşıma kapsamındaki yüklerin hızlı artışını vurgulamak için sık sık tekrarlanmıştır.

2001-2004 döneminde Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik ulaştırma koridorlarındaki stratejiler için uygulanan içerik analizi ile belirlenen metinlerdeki paragraflarda belirtilen konulara göre en çok vurgulanan ilk üç konu "Avrupa Birliği-AB" , "demiryolu" ve "karayolu" dur. Bu üç konuyu sırasıyla "limanlar" , "Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı" ve "Ortadoğu" takip etmektedir. Daha önceki belirtildiği gibi AB'nin Batı-Doğu ulaştırma koridoru kapsamında artan ilişkileri sonucunda Türkiye'nin birliğin mevzuatına uyumu ile bu koridorda lojistik üs olması amaçlı stratejilerde "karayolları"nda yoğun trafikten zorunlu olan altyapı rehabilitasyonu ve "demiryolları"nda talebe cevap vermek için yeni altyapı yatırımları ihtiyaçları sık sık ifade edilmektedir. Kara ve demiryolu taşımaya paragraflarda konu olarak gösterilen bu önemden sonra karayollarının denize bağlantı noktası olan "limanlar"ın artan talebi karşılamakta yetersiz kalmaları ve altyapı ihtiyaçları paragraflarda vurgulanmaktadır. Var olan bu durumda, "Ulaştırma Bakanlığı"nın Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik olarak AB ve ulaştırma sistemleri kapsamında gerekli çalışmaları yapması konusu paragraflarda diğer yoğun olarak işlenmiş olan konudur. Paragraflarda diğer çok işlenen konu sahip olduğu doğal kaynaklar ve ekonomik potansiyele karşın siyasi istikrarsızlık yüzünden hem Batı-Doğu hem de Kuzey-Güney ulaştırma koridorları kesişiminde kalan "Ortadoğu"nun Türkiye'nin lojistik üs olmasında bir fırsat haline getirilmesidir. 2001-2004 yıllarını kapsayan içerik analizinde paragraflarda işlenen konulara göre genelde "Avrupa Birliği-AB" iken yıllar içinde bu durum büyük farklılıklar göstermektedir. 2001 yılında içerik analizi ile belirlenmiş olan 3 metin içindeki paragraflarda en çok "pazarlama", "limanlar" ve "karayolu" konuları işlenmişken 2002 yılındaki 8 metinde "Avrupa Birliği-AB" , "Kurumlar üstü Kontrol Mercileri" ve "demiryolu" konuları en çok işlenmiş konulardır. 2001 yılında kriz döneminde ekonomideki daralmanın sektördeki olumsuz etkileri sonucunda işletme fonksiyonlarından "pazarlama" daha çok işlenmiştir. 2001 yılındaki devalüasyon etkisi ile dış ticarette görülmeye başlayan etkiler nedeni ile "limanlar"daki yönetim ve "karayolları"ndaki altyapı geliştirme ihtiyacı bu paragraflarda bahsedilen konulardır. 2002 yılında krizin etkisini kaybetmeye başlaması ve "Avrupa Birliği-AB" artan ticaret hacminin getirisi olarak mevzuatta uyum çalışmaları ile beraber uluslararası ulaşım ağlarında daha etkin rol alınması için "demiryolu" ağının geliştirilmesi konusunda görüşler bu paragraflarda

belirtilemeye başlanmıştır. Diğer taraftan sektördeki kurum ve kuruluşların lojistik sektöründe, ki bu genelde metinlerde karayolu taşıma olarak algılanmaktadır, eşit rekabet koşullarını sağlayacak bir "kontrol mercii" oluşturulması veya gerekli mevzuat düzenlemelerinin yapılması talebi paragraflarda yer almaktadır. 2003 yılında ise toplam 13 metin içinde 2002 yılında olduğu gibi AB ulaştırma koridorlarında uyum süreci paragraflarda en çok vurgulanan konu olmuştur. Bu konuyu Türkiye'de sektör için gerekli düzenlemeleri yapacak "ulaştırma Bakanlığı" hakkındaki paragraflar takip etmektedir. 2003 yılındaki metinlerde yine 2002 yılında olduğu gibi "karayolları" ve "demiryolları" konuları altyapı ve gelişmelere bağlı olarak paragraflarda yoğun olarak işlenmiştir. 2004 yılının ilk 7 aylık döneminde içerik analizi ile belirlenmiş olan metinlerdeki paragraflarda daha önceki 2 yılda olduğu gibi "Avrupa Birliği-AB" mevzuatına uyum ve ulaştırma koridorlarına etkin katılım en çok ifade edilen konular olmuştur. 2004 yılında bu konuyu "ihracat", "organizasyon" ve "limanlar" paragraflarda konu olarak takip etmiştir. Özellikle Türkiye'nin "ihracat"ının artmasına bağlı olarak sektördeki şirketlerin yeniden organize olması ve "limanlar"ın artan ihracatta yaşadığı altyapı problemleri vurgulanmıştır.

2001-2004 arasıdan içerik analiz ile Türkiye'nin lojistik üs olasında ulaştırma koridorlarına yönelik olarak stratejileri içeren 41 adet makalede kelime tekrarı olarak "ekipman" , "demiryolu, karayolu ve havayolu kanunları", "güvenlik" , "çevre koruma" , "taşıma tipleri arasında bağlantı", "akreditasyon" , "meslek örgütleri" kelimelerinin kullanılmaması dikkat çekicidir. Özellikle Türkiye'deki sektör şirketlerinin ulaştırma koridorlarının uluslararası rekabet koşullarında var olabilmeleri için yukarıda belirtilmiş olan konular üzerinde etkin çalışmalar yapmaları gerekmektedir. Paragraf konuları olarak aynı dönem içinde ise "ekipman", "kısayol deniz taşıma", "konteyner taşıma", "çevre koruma", " taşıma tipleri arasındaki bağlantı", "güvenlik" konularını işlenmemiş olması ulaştırma koridorları üzerinde Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik rekabet stratejilerinin oluşmasında eksik yönler meydan getirecektir.

İçerik analizi sonucunda elde edilmiş olan metinlerin içinde tekrar sayısına göre kodlanmış kelimelerin lojistik üs modeline aktarılması sonuçları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 13: "Lojistik Üs Olarak Türkiye:Stratejik Kurgu" modeline göre tanımlanmış olan temalar ve kodlama kelimelerinden tekrar edilmiş olanlar

	Arz	Talep	İdari Yapı	Altyapı	Destekleyici İşlevler
1.	Yönetim	Ekonomik Kriz	Denizyolu Kanunu	Finansman	Kalifiye Personel
2.	BİT(Bilgi ve İletişim Teknolojileri)	AB	Bürokrasi	Projelendirme	
3.	Toplam Kalite Yönetimi	GSMH	Kontrol Mercileri (RTÜK gibi Kara,hava,deniz ve demiryolu Taşıma)	Limanlar	
4.	Denizyolu Kanunu	Sanayi Malları	Koordinasyon(Kurumlar arası-Eşgüdüm)	Konteyner Taşıma	
5.	Bürokrasi	İmalat Sanayi	Organizasyon(Kurumlar içi)	Multimodal Taşıma	
6.	Verimlilik	Ara Mallar	Bakanlık(Ulaştırma veya Denizcilik)	Kombine Taşıma	
7.	Özelleştirme	İhracat	Ulaştırma Ana Planı	Demiryolu	
8.	Karlılık	İthalat	Gümrük Prosedürleri	Hava Kargo	
9.	Fiyatlar	Üretim	Temsilcilik(Uluslar arası ve Bölgesel Örgütlerde)	Havalimanları	
10.	Pazarlama	BDT	BİT(Bilgi ve İletişim Teknolojileri)	Karayolu	
11.	Sermaye	Ortadoğu	Veri Toplanması	Düzenli Bakım ve Onarım	
12.	Kısayol Deniz Taşıma	Balkanlar	Verimlilik	İyileştirme	
13.		Kafkaslar	Kabotaj	Ro-Ro Taşıma	
14.		Orta Asya Ülkeleri		Ulaştırma Ana Planı	
15.				Deniz Taşıma Ana Planı	
16.				Kara Taşıma Ana Planı	
17.				Yap-İşlet-Devret Modeli	
18.				Kısayol Deniz Taşıma	

Tablodan da anlaşılacağı gibi Türkiye'nin lojistik üs olasında ulaştırma koridorlarına yönelik stratejiler kapsamında:

• Lojistik sektöründe hizmetlerin arzı konusunda yönetim, bilgi ve iletişim teknolojileri, toplam kalite yönetimi ve pazarlama gibi fonksiyonlar açısından yeni çalışmalar yapılmaktadır. Özellikle bu çalışmalar şirketlerin fiyatlardaki kar oranlarını arttırmayı, sermayelerini geliştirmeyi, verimliliklerini arttırmayı amaçlamaktadır. Şirketlerin uygulama açısından kısayol deniz taşıma kavramı konusunda yeni

bilgilenmeye başladığı , bu konuda deniz taşıma kanunu v.b. düzenlemelere ihtiyaç duydukları ama bürokrasiden şikayetçi oldukları görülmektedir.

• Türkiye'de genel talebin şekillenmesinde 2001 yılındaki ekonomik krizin çok kötü etkilerinin olduğu ve bu olumsuz durumun lojistik sektörüne de yansıdığı belirtilmektedir. Özelikle talebin şekillenmesin AB adaylık süreci ve ilgili mevzuatın uyum sürecine talebin oluşması açısından çok sık dikkat çekilmektedir. Türkiye'de kriz sonrası GSMH'da artış, özellikle ara mallar ve sanayi mallarının üretimi ve ihracı ile doğan potansiyel ile sağlanmış olup, lojistik sektörüne olumlu etkileri olmuştur. Batı-Doğu ulaştırma koridoru üzerinde yer alan Balkanlar, Kafkasya ve Orta Asya bölgelerinde meydana gelen yavaş ekonomik gelişme Türkiye çevresindeki talepte olumlu tablo çizerken Ortadoğu bölgesindeki siyasi ve ekonomik belirsizlik dikkatle gözlenmektedir. Ortadoğu bölgesinin ve Bağımsız Devletler Topluluğu'nun hem Batı-Doğu hem de Kuzey-Güney ulaştırma koridorları üzerinde sahip olduğu Türkiye için lojistik üs kapsamında önemli durumu bu ülkelerdeki önümüzdeki yıllarda beklenen siyasi ve ekonomik yapılanmadan oluşacak talebe bağlıdır.

• Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik idari yapılanmada denizyolu taşımalarında kanuni yönden yeni yapılandırmaya gitmeleri, bürokratik uygulamaların azaltılması, ulaştırma sistemlerine yönelik rekabeti denetleyici kontrol mercilerinin oluşturulması, kurumlar ve kuruluşlar arasında koordinasyonun sağlanması, devlet kurumları içinde organizasyonun belirlenmesi, Ulaştırma Bakanlığı'nın yetkilerinin ve bağlı kurumların yeniden belirlenmesi, Ulaştırma Ana Planı'nın tamamlanması, gümrük prosedürlerini azaltılması, uluslar arası ve bölgesel örgütlerde daimi temsilcilerin bulundurulması, devletin bil ve iletişim teknolojilerini daha etkin kullanması, ulaştırma sistemleri ile ilgili verilerin toplanıp bu bilgilerin tüm lojistik süreçlerde verimliliğin arttırılmasına yönelik planlamada kullanılması, kabotaj uygulamalarında daha etkin çözümler üretilmesi istenmektedir.

• Türkiye'nin lojistik üs olabilmesine yönelik olarak altyapı faaliyetleri bakımından ilk olarak finansman problemlerini çözmesi, yapılacak yatırımların mutlaka projelendirmesi ve fizibilite sonuçlarına göre karar verilmesi, limanların artan talebe karşı yeniden yapılanması, konteyner taşıma işlemlerinin hızlı ve kolay gerçekleşmesi için gerekli fiziksel yapılanmanın sağlanması, konteyner taşımada olduğu gibi çok sistemli ve kombine taşımanın özellikle deniz tarafında Ro-Ro

taşıma ile fiziksel şartların sağlanması, demiryollarının yeniden yapılanması, karayollarının, hava ve deniz limanlarının bakım ve onarımı ile gerekli fiziksel iyileştirmenin sağlanması, tüm bakım,onarım ve iyileştirme faaliyetleri için yap-işlet-devret modeli ve Ulaştırma Ana Planı altında hazırlanacak deniz taşıma ve kara taşıma ana planları kapsamında gerçekleştirilmesi, hava kargo ve kısayol deniz taşıma için gerekli fiziksel koşulların sağlanması gerekmektedir.

• Türkiye'nin lojistik üs olmasında destekleyici işlevler olarak içerik analizinde kelime tekrarına dayalı incelemede sektörün gelişen piyasa koşullarında kalifiye personel ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

Aynı şekilde yapılan çalışmada paragraf konularına göre kodlanmış sonuçların lojistik üs modeline uygun olarak aktarılmış sonuçları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 14: "Lojistik Üs Olarak Türkiye:Stratejik Kurgu" modeline göre tanımlanmış olan temalar ve kodlama kelimelerinden paragraf konularına göre belirlenmiş olanlar

	Arz	Talep	İdari Yapı	Altyapı	Destekleyici İşlevler
1.	Yönetim	Ekonomik Kriz	Demiryolu Kanunu	Projelendirme	Kalifiye Personel
2.	BİT(Bilgi ve İletişim Teknolojileri)	AB	Denizyolu Kanunu	Limanlar	Akreditasyon
3.	Toplam Kalite Yönetimi	GSMH	Bürokrasi	Multimodal Taşıma	
4.	Demiryolu Kanunu	Sanayi Malları	Kontrol Mercileri (RTÜK gibi Kara,hava,deniz ve demiryolu Taşıma)	Kombine Taşıma	
5.	Karayolu Kanunu	İmalat Sanayi	Koordinasyon(Kurumlar arası-Eşgüdüm)	Demiryolu	
6.	Denizyolu Kanunu	Ara Mallar	Organizasyon(Kurumlar içi)	Hava Kargo	
7.	Havayolu Kanunu	İhracat	Bakanlık(Ulaştırma veya Denizcilik)	Havalimanları	
8.	Bürokrasi	İthalat	Ulaştırma Ana Planı	Karayolu	
9.	Meslek Örgütleri	Üretim	Gümrük Prosedürleri	Düzenli Bakım ve Onarım	
10.	Verimlilik	Ortadoğu	Temsilcilik(Uluslar arası ve Bölgesel Örgütlerde)	İyileştirme	
11.	Özelleştirme	Bölgesel Ticaret Örgütleri	BİT(Bilgi ve İletişim Teknolojileri)	Ro-Ro Taşıma	
12.	Karlılık	Kafkaslar	Veri Toplanması	Ulaştırma Ana Planı	
13.	Pazarlama	Orta Asya Ülkeleri	Verimlilik	Deniz Taşıma Ana Planı	
14.				Kara Taşıma Ana Planı	
15.				Yap-İşlet-Devret Modeli	

Kelime tekrarına dayalı olan incelemeden farklı olan kısımlar aşağıda belirtilmiştir:

- Türkiye'nin lojistik üs olmasında lojistik hizmetlerin sunumu(arzı) açısından diğer incelemeden farklı olarak karayolu ve demiryolu kanunlarının çıkmasının gerektiği konu olarak işlenmiştir. Bu paragraflarda karayolu kanunun 2004 yılı başında yürürlüğe girmiş olmasına karşın demiryolu kanunu çalışmaları devam edildiği de belirtilmektedir.

- Lojistik üs olarak Türkiye'nin sahip olduğu talepte bölgesel ticaret örgütlerine,özellikle Karadeniz Ekonomik İş Birliği (KEİB)'ne, bölgedeki ticaretin gelişip talep yaratılması için destek verilmesi gerektiği paragraflarda belirtilmiştir.

- Kelime tekrarı bölümünden farklı olarak Lojistik üs olma amaçlı idari yapılanmada demiryolu kanunu çalışmalarının biran önce tamamlanması gerektiği paragrafta vurgulanmıştır.

- Lojistik üs olmada destekleyici işlevler açısından sektördeki kurum ve kuruluşların uluslararası alanda akreditasyon işleminden geçmiş olması paragraflarda ifade edilmiştir. Bu sayede şirketler uluslar arası piyasalarda daha rahat hareket edebilmektedirler.

Tablo 15: "Lojistik Üs Olarak Türkiye:Stratejik Kurgu" modeline göre tanımlanmış olan temalar ve kodlama kelimelerinden hazırlanmış genel durum

	Arz	Talep	İdari Yapı	Altyapı	Destekleyici İşlevler
1.	Yönetim	Ekonomik Kriz	Denizyolu Kanunu	Finansman	Kalifiye Personel
2.	BİT(Bilgi ve İletişim Teknolojileri)	AB	Bürokrasi	Projelendirme	Akreditasyon
3.	Toplam Kalite Yönetimi	GSMH	Kontrol Mercileri (RTÜK gibi Kara,hava,deniz ve demiryolu Taşıma)	Limanlar	
4.	Denizyolu Kanunu	Sanayi Malları	Koordinasyon(Kurumlar arası-Eşgüdüm)	Konteyner Taşıma	
5.	Bürokrasi	İmalat Sanayi	Organizasyon(Kurumlar içi)	Multimodal Taşıma	
6.	Verimlilik	Ara Mallar	Bakanlık(Ulaştırma veya Denizcilik)	Kombine Taşıma	
7.	Özelleştirme	İhracat	Ulaştırma Ana Planı	Demiryolu	
8.	Karlılık	İthalat	Gümrük Prosedürleri	Hava Kargo	
9.	Fiyatlar	Üretim	Temsilcilik(Uluslar arası ve Bölgesel Örgütlerde)	Havalimanları	
10.	Pazarlama	BDT	BİT(Bilgi ve İletişim Teknolojileri)	Karayolu	
11.	Sermaye	Ortadoğu	Veri Toplanması	Düzenli Bakım ve Onarım	
12.	Kısayol Deniz Taşıma	Balkanlar	Verimlilik	İyileştirme	
13.	Demiryolu Kanunu	Kafkaslar	Kabotaj	Ro-Ro Taşıma	
14.	Karayolu Kanunu	Orta Asya Ülkeleri	Demiryolu Kanunu	Ulaştırma Ana Planı	
15.		Bölgesel Ticaret Örgütleri		Deniz Taşıma Ana Planı	
16.				Kara Taşıma Ana Planı	
17.				Yap-İşlet-Devret Modeli	
18.				Kısayol Deniz Taşıma	

3.3. Türkiye'nin Lojistik Üs Olmasında Uluslararası Ulaştırma Koridorlarına Yönelik KZFT Analizi

Türkiye'nin gelişiminde önemli bir adım olarak görülen ulaştırma koridorları kapsamında lojistik üs olabilmesi için ülkenin sahip olduğu kuvvetli ve zayıf yönler ile bulunduğu coğrafyada sahip olduğu fırsat ve tehditlerin incelenmesi gerekmektedir.

3.3.1.KZFT Analizi

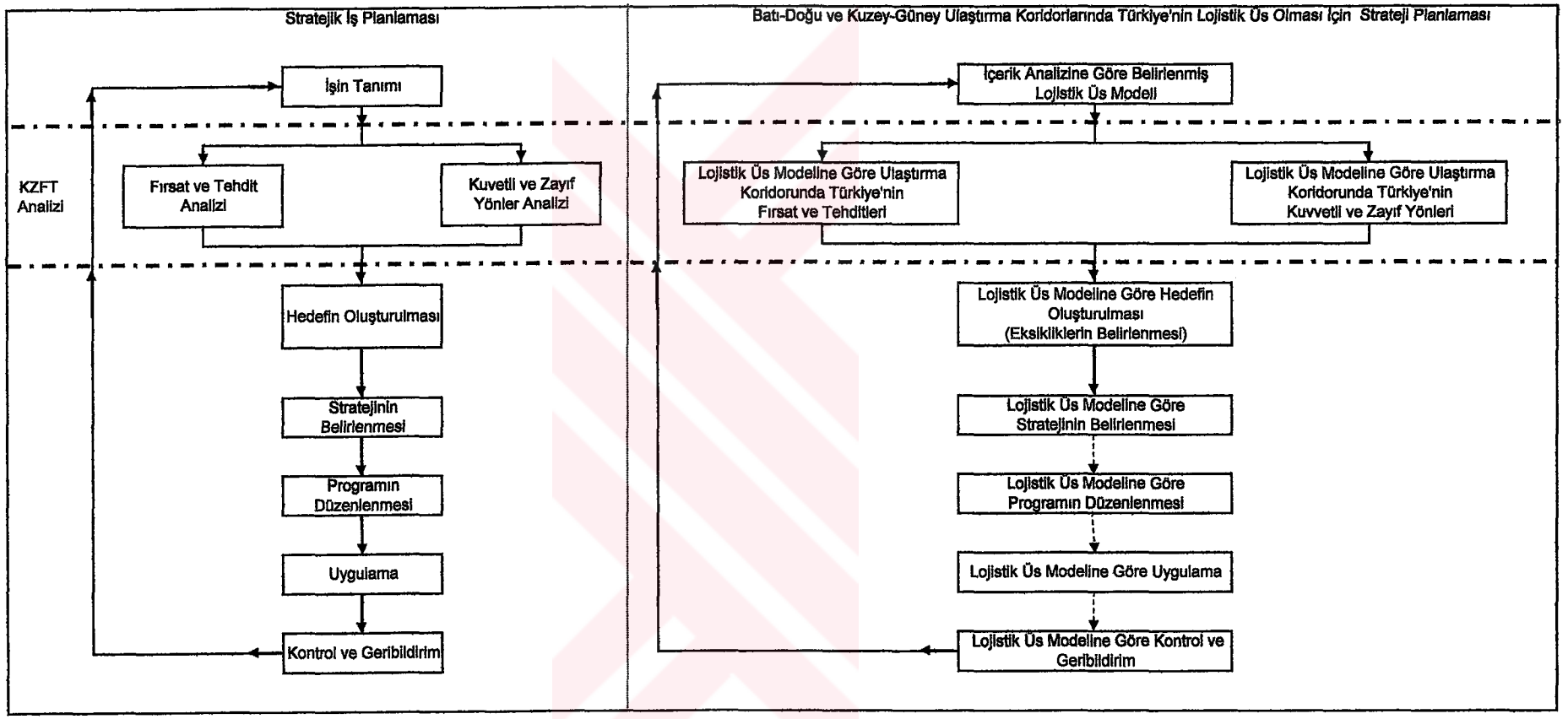
Ülkelerde şirketler gibi yaşayan birer organizmadır ve hem kendi içlerinde değişim gösterirler hem de çevreleri ile sürekli iletişim halindedirler. Bu yapıları bakımında belirli hedef ve stratejiler(politikalar) belirleyip uluslararası boyutta varlıklarını sürdürmek isterler. Bu durum dünyanın en güçlü ülkesinden en zayıf ülkesine kadar hepsinde aynıdır. Fakat dünyanın en güçlü ve en zayıf ülkesi arasındaki en büyük fark değişken koşullar altında hedeflerini uygulamaya geçirebilme yetenekleridir. Ülkelerin hedefleri çeşitli makro alanlarda öne geçip bulundukları coğrafyada liderlik edebilme ile başlayıp dünya liderliğine kadar devam etmektedir. Ülkeler belirli alanlarda başta bulundukları bölgede ve sonra dünyada lider olabilmek için stratejiler(politikalar) geliştirirler. Fakat bu stratejilerin uygulanabilirliği ülkeleri bu alanlarda(veya birimlerde) diğerlerinden farklılaşmaya götürebilmektedir. Bu süreç daha dar anlamda şirketler içinde geçerlidir. Şirketler birimleri için stratejilerini oluştururken şekil 52'de belirtildiği gibi yöntemleri takip ederler.

Bu bölümde şekil 52'de belirtildiği gibi İçerik Analizi ile elde edilen veriler, Batı-Doğu ve Kuzey-Güney ulaştırma koridorları üzerinde Türkiye'nin bir "lojistik üs" olmasında stratejilerin belirlenmesi amacıyla kullanılmıştır. Bu sayede KZFT analizinde dış ve iç dinamikler daha detaylı incelenebilmiştir. Her iki koridor üzerinde lojistik üs modeli değişkenlerine KZFT analizinin uygulanmasından sonra Türkiye'nin bu koridorlarda lojistik üs olması hedefi doğrultusunda eksiklikler belirlenip stratejiler oluşturulmuştur. Bu çerçevede Türkiye'nin (bir şirket gibi) ulaştırma koridorları kapsamında lojistik üs olabilmesi (şirket biriminin geliştirilmesi) şeklinde tanımlanabilecek işin Türkiye'nin bu koridorlardaki kuvvetli, zayıf yönleri ile sahip olduğu fırsat ve tehditlerin tanımlanması ile lojistik üs konusundaki hedefte eksikliklerin belirlenmesi ve stratejilerin(politikaların) program dahilinde uygulamasına olanak sunmaktadır.

3.3.1.1. KZFT Analizinin Tanımı ve Uygulanması

Bir şirketin sahip olduğu tüm kuvvetinin, zayıflığının; çevresinde gelişen fırsatlarının ve karşılaştığı tehditlerin değerlendirilmesine KZFT analizi denir.

Şekil 52 :Stratejik İş Planlaması ve Batı-Doğu / Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorlarında Türkiye'nin Lojistik Üs Olması Stratejisi Planlaması



(Kotler, 2000, 256)

Bu analiz kapsamında ilk olarak dahili çevre analizi ile şirketin kuvvetli ve zayıf yanlarının analizi gerçekleştirilir. Dış çevrede cazip fırsatları sezinlemek önemli olduğu kadar bu fırsatlarda başarılı olmak için kendi kuvvetli ve zayıf yönlerin şirketler açısından bilinmesi gereklidir. Her iş biriminin şirket içinde, kuvvetli ve zayıf yönlerini periyodik olarak değerlendirmesi gereklidir. Bu çalışma yönetim tarafından yapılacağı gibi dışarıdan temin edilen bir danışmanlık şirketince de değerlendirilebilir. Belirlenen zayıf yönler şirket tarafından düzeltilme yoluna gidilir. Kuvvetli yönler ise sahip oldukları durumu her zaman muhafaza edebilmeleri için neler yapılması gerektiği belirlenmelidir. Fakat şirketler piyasa koşullarına ve hedeflerine göre bütün bu zayıflıkları düzeltmek mecburiyetinde olmadıkları gibi kuvvetli olduğu bütün yönlerin her zaman devam edeceği düşüncesine kapılamamaları gerekmektedir. KZFT analizini şirket açısında bu boyutunda üzerinde durulacak büyük soru, şirketin, kendisini gerekli kuvvetlere sahip olduğu fırsatlarla mı sınırlaması veya daha gelişmiş kuvvetler elde edebileceği veya geliştirebileceği diğer fırsatlar üzerinde mi çalışma göstereceğidir. Diğer taraftan, bir şirket, bazen bölümlerin, gerekli kuvvetlere sahip olmadıkları için değil de takım halinde birlikte çalışmadıkları için başarılı olamayabilir. Bunun içindir ki, dahili çevre kontrolünün bir parçası olarak, bölümler arasındaki çalışma ilişkilerinin belirlenmesi kritik öneme sahiptir.

Boston Danışmanlık Grubu'nun önde giden danışmanlarından George Stalk, başarılı şirketlerin, sadece çekirdek yeteneklerinde değil, şirket içi yeteneklerde de üstünlüğe ulaşmış şirketler olduğunu belirmektedir. Her şirket, yeni ürün geliştirilmesi, satışların hızlandırılması, ve siparişlerin vaktinde teslim edilmesi gibi bazı temel işlemleri yönetmelidir. Her işlem değer yaratır ve her işlem de bölümler arasında takım halinde çalışılmasını gerektirir. Gerçi her bölüm, belirli çekirdek yeteneklere sahip olabilirse de, buradaki meydan okuma, şirketin anahtar işlemlerini yönetmekte üstün rekabetsel kapasite geliştirilmektir. Stalk, bunu, rekabete dayalı yetenekler diye adlandırmaktadır. (Kotler, 2000, 76-78)

KZFT analizi kapsamında ikinci olarak harici çevrenin analizi olarak şirketin sahip olduğu fırsat ve tehditlerin incelenmesi gerçekleştirilir. Bir şirket veya iş birimi, genel olarak, onun, iş yapmak ve kar sağlamak yeteneğine tesir eden makro çevresel kuvvetleri kapsamında olan demografi, ekonomi, teknoloji, politika, hukuk, sosyoloji ve kültürel gelişmeler ile önemli mikro çevresel faktörler olan müşteriler,

rakipler, dağıtıcılar ve tedarikçileri gözlemler. Şirket veya iş birimi, var olan eğilimler ve önemli gelişmeleri takip edebilmek için, bu analizi sistemli bir süreç halinde kurmalıdır. Yönetimin, her gelişme için birlikte gelen fırsat ve tehditleri de belirlemesi gerekmektedir. Çevrenin taranmasındaki başlıca maksat, yeni fırsatlarının sezinlenmesidir. Bir fırsat, şirketin, kar sağlayarak icraat yapabileceği satın almaya yönelik ihtiyacın olduğu saha olarak tanımlanabilir. Fırsatlar, sahip oldukları etki gücüne ve başarı ihtimaline göre sınıflandırılır. Bir şirketin başarı ihtimali, onun iş kuvvetinin, hedef olarak alınan pazardaki çalışmalarını başarı ile yürütebilmesi için sadece rakiplerinin başarısındaki etkenlere sahip olmasına değil, bu etkenlerin, rakiplerinkinden daha üstün olmasına bağlıdır. Şirketin sadece bu alanda yetenekli olması tek başına rekabet avantajı sağlamamaktadır. En iyi fırsatları değerlendiren şirketler, en büyük müşteri değerini gerçekleştiren ve müşterilerini uzun müddet elinde tutabilendir. Dış çevredeki gelişmelerden bazıları, fırsatları oluşturduğu gibi tehditleri de oluşturmaktadır. Bir çevresel tehdit, şirketin kuvvetli alanda çalışmasını engelleyen veya olumsuz gelişmelerin ortaya çıkardığı bir meydan okumadır ki, savunma hareketinin bulunmadığı zamanlarda, satışların veya karın azalmasına sebep olur. Tehditler, şirket üzerindeki etkilerine ve gerçekleşme ihtimallerine göre sınıflandırılmalıdır. Şirket için ciddi tehditler olabilecekleri gibi kendi içinde ihtimalleri de barındırabilirler. Bu tehditlere karşı koyabilmek için şirketin, tehdidin gerçekleşmesinden önce veya tehdit sırasında neler yapabileceğini gösteren ve hemen uygulanabilecek planları bulunması gerekmektedir. Şirket, belirli bir iş biriminin karşısındaki belli başlı tehdit ve fırsatları belirlediği takdirde, o işin tüm etkinliğini şekillendirebilir.

3.3.2.Batı-Doğu Ulaştırma Koridoru'nda Dış Dinamiklerin Belirlenmesi

Batı-Doğu Ulaştırma koridorunun dünya üzerindeki ticarette sahip olduğu potansiyel Türkiye'nin bu koridordaki jeostratejik rolü nedeniyle büyük bir fırsat oluşturmaktadır. Türkiye bu koridor üzerinde Avrupa'dan Ortadoğu ve Uzakdoğu'ya uzanan Ulaştırma ağları üzerinde yer almaktadır. İstanbul Boğazı Avrupa'dan Asya'ya Ulaştırma ağlarının bağlantısı için Ural Dağları'nın yapısına göre daha rahat bir ulaşım imkanı sağlamaktadır.

Türkiye'nin Batı-Doğu koridorunda her iki yönde de sahip olduğu yük akışı potansiyeli yüzünden bulunduğu bölgede uluslararası örgütler tarafından ülkenin

Ulaştırma ağlarını geliştirmesi öncelikli konulardan biri halini almıştır. Özellikle AB Ulaştırma koridorlarını geliştirilerek bir bakıma eski "İpekyolu"nun canlandırılıp bu koridor üzerinde Uzakdoğu piyasalarına ulaşmayı hedeflemektedir. Aynı şekilde bu yol üzerinde Kafkaslar bölgesinde bulunan enerji kaynakları Japonya'nın "Avrasya Politikası" kapsamında büyük bir potansiyel oluşturmakta ve ulaşım ağlarına yapılacak yatırımlarla bölgenin Çin ve Japonya'ya bağlanması politika olarak Japonya tarafında desteklenmektedir. Bu ve benzer şekildeki politik ve ticari çıkarların etkisinde Türkiye'nin Ulaştırma altyapısını geliştirmeye yönelik gelişmiş ülkeler tarafından destekleyici yatırımlar 2000 yılının başından itibaren artmaya başlamıştır.

Kendi ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi ve entegrasyonunun diğer Avrupa ülkelerini de içine alan bir ulaşım ağının sağlanmasıyla gerçekleşeceğine inanan Avrupa Topluluğu, Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri ve diğer çevre ülkeleriyle Ulaştırma alanında işbirliği amacıyla Pan-Avrupa kavramını yaratmıştır. Trans-Avrupa Şebekesinin (TEN), 2004 yılı sonuna kadar tamamlanması öngörülen karayolu kısmı otoyol ve yüksek kaliteli yollardan oluşmaktadır. Trans-Avrupa demiryolu şebekesi ise, yüksek hızlı tren şebekesi, kombine Ulaştırmacılık şebekesi ve konvansiyonel demiryolu şebekesini kapsamakta ve demiryolunun özellikle karayolu ile rekabet edebileceği yerlerde, mevcut veya gelecekteki trafik akışının yeterli olduğu yerlerde veya demiryolunun en uygun Ulaştırma birimini oluşturduğu bölgelerde demiryolu hatlarının oluşturulması amaçlanmaktadır. Bu çalışmanın devamında TEN ve Pan-Avrupa ile Trans-Asya koridorları birbirine bağlanması planlanmaktadır. Bu koridorlar aynı zamanda şu güzergahlarla da uyuşmaktadır : Trans-Sibirya Koridoru, Trans-Asya Kuzey Koridoru, Trans-Asya Orta Koridoru (İpek Yolu), Trans-Asya Güney Koridoru ve TRACECA. Bu koridorlar içinden Türkiye'den de geçen TRACECA Koridoru, Avrupa Birliği tarafından, zengin kaynaklara sahip BDT (Bağımsız Devletler Topluluğu) ülkelerinin Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlayacak ve Asya ile birleşmesini gerçekleştirecek olan bir Batı-Doğu koridorudur.

Trans-Avrupa ve Avrupa-Ortadoğu Ulaştırma ağları ile ulusal ağların bütünlüğünün TRACECA kapsamında sağlanması için bir teknik etüd (TINA) Türkiye tarafından AB'den talep edilmiştir. TINA çalışmasının, 2003 yılı sonuna kadar AB Komisyonu tarafından ihale edilmesi ve 2004 yılı içinde tamamlanması

beklenmesine karşın şu ana kadar bir sonuç alınamamıştır. TINA çalışması sonucunda, Türkiye'nin Trans-Avrupa ve Avrupa-Ortadoğu Ağlarına bağlanması için izleyeceği strateji ve yapması gereken yatırımlar belirlenebilecektir. Bu yatırımların gerçekleşebilmesi için öncelikli projeler ve finansman planlamasının yanısıra, idari kapasitede yapılması gereken değişiklikler de çalışma sonucu ortaya çıkacaktır. Bu çalışmayla Batı-Doğu Ulaştırma koridorunda yük için hızlı, kesintisiz, sürdürülebilir hareket imkanı sağlanması hedeflenmektedir.

1997 yılında Helsinki'de düzenlenen 3. Pan-Avrupa Ulaştırma Ağları Konferansı'nda Pan-Avrupa Ulaştırma Bölgeleri (the Pan-European Transport Areas-PETrAs) Karadeniz için tanımlanmıştır. 2003 yılında yenilenen planda PETrA, TRACECA ve BSEC arasında koordineli olarak Pan-Avrupa Ulaştırma koridorlarının ve kara bağlantılarının Karadeniz'i çevirecek şekilde gerekli çalışmaların yapılması planlanmıştır. Bu süreçte çalışma gruplarının oluşturulması, sonuçların sürekli yenilenmesi, TINA araçlarının ve deneyiminin gerekli yerlerde üye ülkeler üstünde uygulanmaya çalışılması ve uzun vadeli çalışma planının oluşturulması bulunmaktadır. Limanların altyapısı ve arka alanlarının koridorlara bağlantısı konulu çalışma grubuna Türkiye başkanlık etmekte ve kara,demiryolları ve limanlar için şimdiki durumlarını, eksik yönlerini ve finanse edilebilecek altyapılarını açıklamaya yönelik bir rapor hazırlamıştır. Fakat Türkiye'nin hazırlamış olduğu bu rapordan elde edilen veriler Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler tarafından aktif olarak kullanılmamıştır. PETrA programı Pan-Avrupa koridorları ile TRACECA ağları arasında önemli bir rol oynama fırsatına sahip iken çok az bir etki göstermiştir. Bunu başarması için TRACECA'nın anlaşmalarındaki kısa süreli kriterlere göre hem teknik hem de politik olarak desteklenmesi gerekmektedir. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma koridoru üzerinde TRACECA kadar önemli bir proje olan PETrA programı konusunda daha etkin bir rol alması gereklidir.

TRACECA ile aynı bölge içinde Dünya Bankası (Worldbank-WB) Ulaştırma ağlarının bakımı ve geliştirilmesi konusunda, Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası (European Bank for Reconstruction and Development-EBRD) TEN ve Pan-Avrupa Ulaştırma koridorları inşasında, Amerikan Birleşik Devletleri Uluslararası Gelişim Ajansı (The United States Agency for International Development-USAID) Azerbaycan ve Hazar Denizi Bölgesindeki projelerde, Ağa Kağan Geliştirme Ağı (Aga Khan Development Network-AKDN) Orta Asya ülkeleri

Ulaştırma sistemlerinde, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (United Nations Economic Commission for Europe-ECE) Avrupa'nın Asya'ya Ulaştırma ağlarının geliştirilmesinde, İpekyolu Bölgesi Geliştirme Programı (The Silk Road Area Development Programme-SRADP) ile yine Ulaştırma ağlarının geliştirilmesinde, Asya Kalkınma Bankası (Asian Development Bank-ADB) ile Orta Asya ülkelerinin ulaşım ağlarının yeniden yapılandırılmasında destek olunmaktadır. Çevresindeki bölgelerde gerçekleşen yapılanmaları Türkiye'nin Ulaştırma koridorları kapsamında kendi sistemini de geliştirmek amaçlı olarak fırsatlara çevirmesi gerekmektedir.

3.3.2.1. Batı-Doğu Ulaştırma Koridoru'nda Lojistik Üs Modelinin Uygulanması ile İç Dinamiklerin Belirlenmesi

Batı-Doğu ulaştırma koridorunda Türkiye'nin lojistik üs olasına yönelik olarak gerekli olan iç dinamiklerin model kapsamından incelenmesiyle bu koridorun oluşturduğu çevrede ve ortaya çıkan projelerde daha etkin rol alınması mümkün olabilecektir.

Türkiye'nin Doğu-Batı ulaştırma koridoru kapsamında özel sektörün hizmetlerin arzı bakımından yönetim yapısı konusunda "verimliliği" ön plan çıkarıcı bir yapılanmaya gitmeleri gerekmektedir. Özellikle sektörde hizmet sunan şirketlerin yetkililerince bu koridor üzerinde gerçekleşen taşımaların Türkiye'de karayolu ve deniz yoluna bağımlı olmasından bu ulaştırma sistemlerinde büyük güçlükler yaşanmaktadır. Türkiye'nin Avrupa ve bölge içinde en büyük kara nakliye filolarından birine sahip olması, karayollarında taşımayı ülke içinde demiryollarına karşı daha yoğun kullanılan ulaştırma sistemi haline getirmiştir. Piyasada bulunan rekabet nedeniyle fiyatlar düşmekte ve kar oranları azalmaktadır. Azalan kar oranları ile birlikte özellikle Avrupa-İran kara nakliye sürecinde tehlikeli ve verimsiz uygulamalar ortaya çıkmaktadır. Demiryollarının karayollarına alternatif haline getirilmesi ve bu konuda özellikle Batı-Doğu koridorundaki kara taşıma yoğunluğunu demiryolları kanununun çıkması ile özel sektöre demiryolu taşımada teşviklerin arttırılması yoluyla daha dengeli bir dağılıma gitmesi hizmet sunan lojistik şirketler tarafından talep edilmektedir. Diğer taraftan 2004 yılında çıkan Karayolu Kanunu'nda karayolu nakliye şirketlerine getirilen hizmet sertifikasyonu ve bu sertifikasyon için ödenmesi gereken yüksek ücretler sektörü olumsuz etkilemekte ve

kaçak çalışmayı teşvik etmektedir. Hizmetlerin sunulmasında bir diğer dikkat çekilmek istenen konu Türkiye'nin bu koridorda dış ticaretinde önemli yere sahip olan deniz taşımada özellikle AB tarafından da desteklenmekte olan Kısayol Deniz Taşıma çalışmalarına kabotaj kapsamında veya dışında daha çok imkan verilmesidir. Türkiye'de Batı-Doğu ulaştırma koridorunda lojistik hizmet sunan şirketlerin bilgi ve iletişim teknolojileri bünyelerinde bulunan yabancı sermaye ile orantılı olarak gelişmişlik göstermektedir. Özellikle bu koridora yönelik olarak belirgin bir bilgi paylaşımı süreci ancak sektörde hizmet sunan büyük holdingler ve yabancı şirketlerin temsilcilikleri kapsamında olmaktadır.

Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridorunda lojistik üs olabilmesi için gerekli olan talep iç piyasalarda ekonomi krizlerle erozyona uğramıştır. Fakat krizler ile iç piyasanın canlılığını kaybetmesi sonucunda AB yönelik sanayi üretimi ve ara mallar üretimi artmıştır. Üretimin artması ile ihracatta daha hızlı bir artış gözlenmiştir. Üretim ve ihracatın Batı-Doğu ulaştırma koridorunda ağırlıklı olarak Batı Avrupa'ya doğru gelişmesi ile AB ürün ve hizmet standartları sektörde daha çok talep edilmeye başlanmıştır. Talepte dışa dönülmesi ile Batı-Doğu ulaştırma koridoru üzerindeki Balkanlar, Kafkaslar ve Orta Asya ülkeleri ile ticari ilişkiler gelişme göstermiştir. Özellikle lojistik hizmetler sektöründe AB ticaret yapısında olduğu gibi bölgesel ticaret örgütlerinin desteklenmesi ve üye ülkelerdeki ticari taleplerin ulaştırma koridorları kapsamında gerçekleştirilmesi istenmektedir.

İdari yapılanma açısından Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridorunda lojistik üs olabilmesi için Ulaştırma Bakanlığı'nın yeniden organize olarak uluslararası ve ulusal boyutta ulaştırma sistemlerini geliştirilmesi için "Ulaştırma Ana Planı" çalışmaları sonuçlarına göre kurum ve kuruluşların koordinasyonunu gerçekleştirmelidir. Ayrıca ulaştırma sektöründe eşit rekabetin sağlanması için kontrol mercilerinin oluşturulması ve özel mahkemelerin kurulması istenmektedir. Batı-Doğu ulaştırma koridorunda Türkiye'nin transit ülke koşullarını daha etkin kullanacağı gümrük prosedürlerine ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca devlet kurumlarının ulaştırma sistemlerinin etkin ve dengeli kullanımı konusunda bilgi ve iletişim teknolojilerini kullanıp "Ulaştırma Ana Planı"na ve ulaştırma koridorlarına yönelik veri toplaması gerekmektedir. Devlet kurumlarındaki bürokratik uygulamalar hem diğer devlet kuruluşlarınca hem de özel sektör tarafından en büyük şikayet konusudur. Diğer taraftan kabotajın ulaştırma sektörü şirketlerince etkin bir şekilde kullanım

imkanına sahip olunmaması, yeni bir deniz taşıma mevzuatı değişikliğini AB ile uyum sürecinde zorunlu kılmaktadır. Demiryolu taşımlarında TCDD'nin tekel konumunu kalkması Batı-Doğu ulaştırma koridorunda idari yapı tarafından atılmış önemli bir adım olmasına karşın bu gelişmenin kanunlarla desteklenmemiş olması sektör şirketleri tarafından demiryolu taşımada en büyük engel olarak görülmektedir. Fakat idari uygulamalar açısında Batı-Doğu ulaştırma koridoruna yönelik olarak en önemli gelişme "ulaştırma ana planı"nın tamamlanıp uygulamaya geçirilmesi olacaktır.

Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridorunda lojistik üs olmasında en büyük engel altyapı problemleridir. Batı-Doğu ulaştırma koridorunda "ulaştırma ana planı" eksikliğinden projelendirme faaliyetleri çoğu zamana gerçekleştirilmeden altyapı yatırımlarına gidilmiş olup bu yüzden de karayolları diğer ulaştırma sistemlerine göre daha baskın hale gelmiştir. Diğer taraftan bu koridorda demiryolu konusunda mevcut ulaşım ağının geliştirilip Kars-Tiflis demiryolu bağlantısı gibi diğer ülkelere bağlantıların geliştirilmesi gerekmektedir. Bu işlemlerin devlet kaynaklarından gerçekleştirilemeyecek kadar yüksek olmasından dolayı dış kaynaklı finansman aranmaya gidilmekte fakat yeterli finansman kaynağı bulunamamaktadır. Batı-Doğu ulaştırma koridorunda lojistik hizmetlerin sunulması konusunda kilit role sahip olan limanların çoğu devlet kontrolünde olup bir kısmı fiziksel kapasitelerinin üstünde kullanılmakta olup diğerleri ise bakım göremediklerinden aktif olarak operasyonları gerçekleştirememektedirler. Limanlar, AB uyum sürecinde özelikle Batı-Doğu ulaştırma koridoru kapsamında kısayol deniz taşımaya uygun rıhtım hizmetlerine ve bağlı olarak daha etkin konteyner elleçleme ekipmanlarına ihtiyaç duymaktadır. Özel limanlar ise gerekli altyapın yatırımları konusunda finansman problemleri yaşamaktadırlar. Türkiye'deki Batı-Doğu ulaştırma koridorunda yoğun olarak kullanılan karayolları bu aşırı yük yüzünden çok hızlı şekilde yıpranmakta ve mevcut altyapı için limanlarda olduğu gibi gerekli bakım ve onarım devlet kurumlarınca gerçekleştirilememektedir. Limanların gelişimi ile ilişkili olara kombine ve çok sistemli taşıma AB taşıma sitemlerinde Türkiye'nin özelikle Batı-Doğu ulaştırma koridorunda uyması gereken süreçler kapsamında olmasına karşın altyapı yatırımları açısından eksiklikler devam etmektedir. Özellikle kombine taşımacılık sürecinde Ro-Ro taşımların yeniden tanımlanıp limanlardaki fiziksel altyapının geliştirilmesi gereklidir. Hava kargoda 2001 yılından itibaren görülmeye başlanan büyüme ve turizm hizmetlerindeki artışa bağlı olarak artan uçak sayısına karşılık

Türkiye'deki havalimanlarının fiziksel imkanlarının kısıtlılığı ortaya çıkmaya başlamıştır. Batı-Doğu ulaştırma koridorunda değerli yüklerin taşınmasında önümüzdeki yıllarda beklenen artışla beraber havalimanlarının genişletilip özelikle Atatürk Havalimanı'nın bölge için hava kargo üssü haline getirilmesine yönelik olarak Ulaştırma Bakanlığı'nın açıklamaları olmasına karşın altyapı yatırımları konusunda girişimler bulunmamaktadır. Türkiye'deki Batı-Doğu ulaştırma koridoru kapsamında lojistik üs olabilmesi için devlet tekelindeki altyapı hizmetlerinin yap-işlet-devret modeli ile AB'de olduğu gibi özelleştirme kapsamına alınması var olan fiziksel sorunların daha çabuk çözülmesine olanak sağlayacaktır.

Türkiye'nin bu koridorda lojistik üs olarak belirginleşmesi için modele uygun olarak belirlenen iç dinamiklerin yanında tüm bu işlemleri gerçekleştirmek için kamu ve özel kuruluşların hepsinde genel olarak kalifiye personel ihtiyacı belirtilmektedir. Diğer taraftan Türkiye'de özel sektörün talepleri doğrultusunda hava, kara ve deniz ulaştırma alanında çalışmak üzere personel yetiştirilmekte olup bu insan kaynağının uygun şekilde değerlendirilmesi de gerekmektedir. Destekleyici işlevler bakımından diğer bir dikkat çekici konu ise özellikle Batı-Doğu ulaştırma koridoru kapsamında AB gibi hizmet standartlarının belirlenmiş olduğu bölgeler ile olan lojistik faaliyetlerde Türkiye'deki kurum ve kuruluşların uluslararası akreditasyon şartlarına uyum göstermiş hizmetler vermesi gerekmektedir. Bu hizmet standartlarının genel kabul görmüş uluslar arası kurumlarca onaylanmış olmaması Türkiye'nin lojistik üs olması konusunda ileriye dönük hedeflerini etkileyecektir.

Tablo 16: "Lojistik Üs Olarak Türkiye:Stratejik Kurgu" modeline göre tanımlanmış olan temalar ve kodlama kelimelerinden hazırlanmış genel durum

	Arz	Talep	İdari Yapı	Altyapı	Destekleyici İşlevler
1.	Yönetim	Ekonomik Kriz	Denizyolu Kanunu	Finansman	Kalifiye Personel
2.	BİT(Bilgi ve İletişim Teknolojileri)	AB	Bürokrasi	Projelendirme	Akreditasyon
3.	Toplam Kalite Yönetimi	GSMH	Kontrol Mercileri (RTÜK gibi Kara,hava,deniz ve demiryolu Taşıma)	Limanlar	
4.	Denizyolu Kanunu	Sanayi Malları	Koordinasyon(Kurumlar arası-Eşgüdüm)	Konteyner Taşıma	
5.	Bürokrasi	İmalat Sanayi	Organizasyon(Kurumlar içi)	Multimodal Taşıma	
6.	Verimlilik	Ara Mallar	Bakanlık(Ulaştırma veya Denizcilik)	Kombine Taşıma	
7.	Özelleştirme	İhracat	Ulaştırma Ana Planı	Demiryolu	
8.	Karlılık	İthalat	Gümrük Prosedürleri	Hava Kargo	
9.	Fiyatlar	Üretim	Temsilcilik(Uluslar arası ve Bölgesel Örgütlerde)	Havalimanları	
10.	Pazarlama	BDT	BİT(Bilgi ve İletişim Teknolojileri)	Karayolu	
11.	Sermaye	Ortadoğu	Veri Toplanması	Düzenli Bakım ve Onarım	
12.	Kısayol Deniz Taşıma	Balkanlar	Verimlilik	İyileştirme	
13.	Demiryolu Kanunu	Kafkaslar	Kabotaj	Ro-Ro Taşıma	
14.	Karayolu Kanunu	Orta Asya Ülkeleri	Demiryolu Kanunu	Ulaştırma Ana Planı	
15.		Bölgesel Ticaret Örgütleri		Deniz Taşıma Ana Planı	
16.				Kara Taşıma Ana Planı	
17.				Yap-İşlet-Devret Modeli	
18.				Kısayol Deniz Taşıma	

3.3.2.2. Batı-Doğu Ulaştırma Koridoru'nda KZFT Analizi

Türkiye'nin daha önceki bölümlerde belirtilmiş olan iç ve dış dinamiklerinin oluşturduğu imkanların belirlenip Batı-Doğu ulaştırma koridorunda lojistik üs olabilmesi için stratejik modelin etkenlerine göre sahip olduğu güçlü ve zayıf yönleri ile koridor kapsamında oluşan fırsat ve tehditlerin incelenmesi gerekmektedir.

3.3.2.2.1. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Güçlü Yönleri

Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridorunda lojistik üs olmasında altyapı açısından Karadeniz, Akdeniz, Marmara ve Ege Denizleri'nde bulunan liman ağı açısından güçlüdür. Ayrıca Türkiye'nin sahip olduğu gelişmiş iletişim altyapısı Batı-Doğu ulaştırma koridorunda bulunduğu coğrafya içinde önemli bir avantaj sağlamakta ve gümrük işlemlerini internet üzerinde yapılmasına olanak sağlamaktadır. Teknolojik açıdan TCDD'ye bağlı kuruluşlar kendi lokomotif ve vagonunu üretebilmektedir. Türkiye'de bu koridor üzerinde karayolları ağı bir çok küçük ve büyük yerleşim yeri kapsaması bakımından çok gelişmiş durumdadır ve Batı-Doğu doğrultusunda transit yollar kapsamında tüm sınır ülkeleri ile bağlantı halindedir. Türkiye'de Batı-Doğu ulaştırma koridoru üzerinde uçakların ihtiyaçlarına cevap verebilecek altyapı imkanlarına sahip birden fazla havalimanı bulunmaktadır. Bu koridor üzerinde özellikle karayolları ağları içinde çok sayıda depolama alanı veya ambar bulunmaktadır. Bu koridor kapsamında Türkiye limanlarda konteyner taşıma hizmetleri verebilecek fiziksel altyapıya sahiptir. Bu özellikteki limanlar ağırlıklı olarak hinterlandları ile güçlü karayolu bağlantılarına sahiptir. Batı-Doğu ulaştırma koridorunda Türkiye'de Karadeniz, Marmara ve Ege Denizi'ndeki limanlardan Ro-Ro seferleri gerçekleştirilebilecek fiziksel altyapıya sahiptir. Türkiye'de Batı-Doğu güzergahında İstanbul Boğazı'nda doğal bir kesinti gösteren demiryolu hattı İstanbul Boğaz Tüp Geçişi Projesi ile bu koridor üzerinde Türkiye'den kesintisiz transit geçişe olanak verecektir. Türkiye'de sadece Gürbulak Sınır Kapısı Batı-Doğu ulaştırma sürecinde UND'nin yap-işlet-devret modeliyle etkin bir şekilde giriş çıkış işlemlerinin gerçekleştirilebileceği fiziksel imkanlara sahip olmuştur.

3.3.2.2.2. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Zayıf Yönleri

Türkiye'de ulaştırma sistemleri arasında dengesiz dağılım bulunmaktadır. Bu durum Batı-Doğu ulaştırma koridorunda da karayollarını daha yoğun kullanımı ile ortaya çıkmaktadır. Bu koridordaki yüksek talep oranı sonucunda Türkiye'deki karayollarının ağırlıklı olarak kullanımı meydana gelmektedir.Batı-Doğu

güzergahındaki karayolları aşırı yoğunluktan erken zamanda yıpranmakta ve daha sık bakım-onarım faaliyetlerine ihtiyaç duymaktadırlar.

Batı-Doğu ulaştırma koridorunda demiryolu ağı yeterince gelişmemiştir ve komşu ülkelerin hepsi ile bağlantısı yoktur. Diğer taraftan demiryollarındaki rayların ekonomik ömrü dolmasına karşın kullanıma devam edilmektedir ve bu rayların acil olarak yenilenmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu koridorda Türkiye'deki limanlar ya İzmir-Alsancak Limanı gibi kapasitelerini üstünde hizmet vermekte ya da Mersin ve Haydarpaşa Limanları gibi ekipmanlar tam randımanlı çalıştırılamadığından gemilere rıhtımda servis süreleri çok uzamaktadır. Ayrıca limanların bazılarında konteyner istif alanları fiziksel kapasitelerini sonunda kullanıldığından yeni genişletme yatırımlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Batı-Doğu ulaştırma koridorunda limanların sahip oldukları Ro-Ro iskeleleri ve araç park alanları gelişen talebe cevap verememektedir.Havalimanlarında ise Atatürk Havalimanı'nının aşırı yoğun olarak kullanımı yüzünden diğer havalimanları altyapı yatırım maliyetlerini geri döndürememektedir. Diğer taraftan Atatürk Havalimanı fiziksel alan olarak sınırlarına ulaşmış olduğundan hava kargo ve yolcu hizmetleri bakımından Türkiye'de atıl durumda olmaktan altyapı yatırım sıkıntısı çekilen diğer havalimanlarına yönlendirilmesi gerekmektedir.

Türkiye'de kombine ve çok sistemli taşımacılığa uygun olarak demiryolu-karayolu veya denizyolu-demiryolu ulaştırma sistemleri arasıda geçişleri sağlayacak fiziksel altyapı genelde bulunmamaktadır. Türkiye'de Batı-Doğu ulaştırma koridoru üzerinde konteynerlerin karada iç kesimlere kadar taşınıp depolanmasına yönelik terminaller bulunmamaktadır.

Bu koridordaki ulaştırma sistemlerine dayalı projelerin yüksek meblağlarının finansmanında öz kaynakların yetersizliğinden yabancı kaynaklı finansman aranmakta; ama projelendirme çalışmalarının ilgili finans kuruluşlarınca tatmin edici bulunmamasından çoğunlukla gerekli finansman sağlanamamaktadır. Ayrıca her ulaştırma sistemi için planlanması ve inşasında farklı kurumların, işletmesinde farklı kurumların sorumlu olması organizasyon ve koordinasyon problemlerini ortaya çıkarıp planlanan proje sürelerini aşılmasına neden olmaktadır. Türkiye'de "ulaştırma ana planı" olmadığından ulaştırma sistemlerine dengeli yatırım olamamakta ve bu yüzden bu koridordaki ulaştırma sistemleri arasında rekabet

koşulları sağlanamamaktadır. Dengesiz yatırımlar sonucunda genel altyapı maliyetleri artmakta ve lojistik hizmetler üreten ve tüketenleri olumsuz etkilemektedir.

3.3.2.2.3. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları

Batı-Doğu ulaştırma koridorunda Türkiye'nin lojistik üs olabilmesi için TRACECA ve PETrA programlarına aktif olarak katılım gösterip TINA programının sonuçlarının bir an önce alınması için AB'den gelen yetkililerin yaptığı çalışmalara kesintisiz bilgi akışı sağlanması gerekmektedir. Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarının Pan-Avrupa Ağları ile genişlemesi ve İpekyolu Projesi gibi ulaştırma amaçlı projelerde Türkiye'nin bölge içinde özellikle Karadeniz, Kafkas ve Ortadoğu ülkelerine kıyasla sahip olduğu gelişmiş ulaştırma altyapısı yüzünden Batı-Doğu ulaştırma koridorunda önemli geçiş noktası olarak görülmektedir. Özellikle TRACECA'nın Türkiye'den Batı-Doğu doğrultusunda geçmesi, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun oluşturduğu e-otoyol ağı ve daha sonra AB tarafından İstanbul'a kadar gerçekleştirilip Ankara'ya kadar devam eden Trans-Avrupa Otoyolu(TEM) projelerinin Batı-Doğu güzergahında demiryolları açısından gelişmesine olanak sağlayacaktır. PETrA programının Karadeniz'de ulaştırma sistemleri açısından sunduğu ekonomik fırsatlar ile Türkiye'nin bu kıyılardaki limanlarının iş hacmi artacaktır. Türkiye'nin BDT, Kafkaslar ve Ortadoğu gibi enerji kaynakları bakımından zengin bölgelere bu koridor üzerinde komşu olması yabancı yatırımcı açısından yapılacak ulaştırma altyapı yatırımları konusunda daha çekici gelmesini sağlamaktadır.

3.3.2.2.4. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri

Türkiye Batı-Doğu ulaştırma koridorunda planlama faaliyetleri gerçekleştiren Avrupa Birliği ve Birleşmiş Milletler gibi kurumların alt kurullarında yapılan çalışmalarda aktif rol alması gerekmektedir. Bu durum gerçekleşmediği takdirde TRACECA programında bu koridorda ilk başta olduğu gibi Karadeniz'den Türkiye'ye uğramayarak geçmesi şeklinde organize edilmesi veya PETrA projesinin bu koridor sürecinde Türkiye'den dar bir alanın kapsam altına alınması gibi

davranışlar, Türkiye'nin lojistik hizmetleri sunmasında Batı-Doğu ulaştırma koridorunda kilit rol oynayan ulaştırma altyapısına yönelik yatırımların kısıtlı ve etkisiz olmasına neden olmaktadır. TINA programının AB tarafından tamamlanması konusunda meydana gelecek olumsuz gelişmeler daha sonra "ulaştırma ana planı"nın yapılanmasını ve Türkiye'nin coğrafi cazibesini altyapı eksiklikleri ile kaybetmesine neden olabilecektir.

3.3.2.2.5. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Güçlü Yönleri

Türkiye 2002 yılında Gümrük uygulamaları bakımından AB mevzuatına uyumlu hale getirildikten sonra ve bu prosedürlerin bilgisayar ortamına aktarılması ile işlemler sürecinde kolaylık yaratmış ve şaibeleri azaltmıştır. Bu çalışma ile Türkiye'ye dış ticaret amaçlı giriş çıkışlarda süreç olarak hızlanma yaşanmasına ve Batı-Doğu koridorunda transit taşımaların artmasına neden olmuştur.

3.3.2.2.6. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Zayıf Yönleri

Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridoruna yönelik olarak idari yapısı bakımından organizasyon ve koordinasyon problemleri yaşamaktadır. Ulaştırma sistemlerinin kontrolü Ulaştırma Bakanlığı gibi tek elde toplanması yerine birçok farklı kuruma dağılmış durumdadır. Ayrıca ulaştırma sistemlerine yönelik bakım ve onarım hizmetleri TCDD gibi kurumlarda kendi bütçesinden verilmesine karşın, karayollarında fonlardan karşılanmaktadır. Bu tür uygulamalar idari yönden ulaştırma sistemlerinin eşit rekabet koşullarını sağlamasını önlemektedir. Bu duruma bağlı olarak kurumlar arası ve kurumlar dışı üçüncü taraflara yönelik bürokratik uygulamalarda artış olmaktadır. "Ulaştırma Ana Planı"nın hazırlanıp uygulamaya geçmemesinden dolayı her kurum kendi bünyesinde projeler geliştirmekte ve bu durum ölü yatırımlara veya yatırımlar arasında bağlantıların etkili sağlanamaması sonucunda atıl kapasitelere neden olmaktadır.Diğer taraftan var olan ulaştırma sistemlerine yönelik olan kanunlardan sadece karayolu kanunun yenilenmiş olması ve diğer ulaştırma sistemleri ile ilgili kanunların oluşmamış olması özel sektördeki uygulamalarda sorunlar yaşatmaktadır.

Türkiye'de deniz ve hava limanlarının büyük bölümü devlet tarafından altyapı yatırımları yapılmakta ve yönetilmekte olduğu gibi ulaştırma sistemleri altyapı yatırımları ve yönetimlerinin büyük bölümü de devlet tekelindir. Bu yüzden idari yapılanmanın düzenleyici ve organize edici bir yapıya geçip bu hizmetleri yap-işlet-devret modeli ile üçüncü taraf şirketlere AB'de olduğu gibi bırakması gerekmektedir. Türkiye'deki idari yapılanmanın bir an önce tamamlanıp koridorlarda lojistik üs olmaya yönelik olarak çalışmaların gerçekleşmesi acil gerekliliktir.

3.3.2.2.7. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları

Türkiye'nin Doğu-Batı koridoru kapsamında lojistik üs olabilmesi için idari yapısına yönelik en büyük fırsat 2004 yılı sonunda belirlenecek olan AB adaylık sürecidir. Bu süreç kapsamında idari organizasyonda gerçekleştirilen yeniden yapılanma ve kurumlar arası koordinasyon ile daha etkin bir idari yapının ulaştırma sektöründe oluşması beklenmektedir. Böylece bürokratik işlemler azaltılarak uyum sürecinin gerekleri olan ulaştırma sistemlerine ait kanunlar hazırlanıp yürürlüğe girebilecektir.

3.3.2.2.8. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri

Türkiye'nin Doğu-Batı koridoru kapsamında lojistik üs olabilmesi için idari yapısına yönelik tehdit en çok kendi bürokratik yapısından kaynaklanmaktadır. Bu koridorda AB gibi uluslararası örgütlerin gerçekleştirdiği TRACECA ve PETrA gibi programlarda Türkiye'nin aktif olarak süreçte yer almaması ve gelişmeleri sadece takip eden tavır takınması sonucunda Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik teknik ve kanuni uygulamalar açısından önemli fırsatlar kaçırılmaktadır. Bu amaçla idari yapılanma içinde bu tür çalışmalara Türkiye adına daimi temsilcilerin konusunda "uzman personel" olarak gönderilmesi var olan fırsatların tehdide dönmesini engelleyecektir.

3.3.2.2.9. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Arzının Güçlü Yönleri

Batı-Doğu ulaştırma koridorunda Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik olarak güçlü bir kara nakliye filosuna sahiptir. Özel sektörün rekabetçi ve girişimci yapısı ile özel limanlara ve konteyner gemilerine sahip durumdadırlar. Yönetim anlayışı açısından AB ile olan yoğun ilişkilerden dolayı sahip oldukları standartlar genel olarak yüksektir. Hava, kara ve deniz taşıma operasyonlarını uluslararası boyutta gerçekleştirebilmektedirler. Bilgi ve iletişim teknolojilerini Türkiye'nin sağladığı altyapı oranında etkin bir şekilde kullanabilmektedirler.

Kendi aralarında UND, UTİKAD ve RODER gibi meslek örgütlerini kurarak Türkiye'nin özellikle bu koridordaki çalışmalarında destek olmaktadırlar. Piyasalarda meydana gelen dalgalanmalara ve değişimlere karşı UND Ro-Ro Şirketi gibi kombine taşımacılık şirketleri kurarak kendi çözümlerini organize olarak üretebilmektedirler.

3.3.2.2.10. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Arzının Zayıf Yönleri

Batı-Doğu koridorunda hizmet üreten lojistik şirketler finansal açıdan büyümelerini gerçekleştirememektedirler. Türkiye'de ağırlıklı olarak kara nakliye şirketlerinden kuruldukları için şirketin daha sonra tüm lojistik faaliyetleri sunacak bir yapıya ulaşması durumunda bile vizyon olarak sahip oldukları kara nakliyeci perspektifi değişmemektedir. Ulaştırma sektöründe devletin sunduğu hizmetlerdeki tekel yapısından dolayı etkin hizmet veremediklerini belirtmektedirler. Diğer taraftan teşviklerle artmış olan hizmet sunan şirket sayısı piyasada rekabet koşullarının zorlaşmasına ve kar marjlarının azalıp hizmet kalitesinin de düşmesine neden olmaktadır. Ayrıca ulaştırma süreçlerine uygun kanunların tamamlanmamış olmasından verilen hizmetlerde yaşanan sorunların çözümlerinde çok güçlük çektikleri belirtilmektedir.

3.3.2.2.11. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Arzının Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları

Türkiye Batı-Doğu ulaştırma koridorunda bölgedeki çoğu ülkeye kıyasla daha rekabetçi bir lojistik hizmet sektörüne sahip olmasından ve AB ile olan sürekli ticari ilişkilerinden dolayı verilen hizmetlerde kalitenin yüksek olması nedeniyle diğer ülkelerdeki iş fırsatlarından olumlu etkilenmektedir. Özellikle Türkiye'deki demiryollarında kendi vagonlarının işletilmesi konusunda çalışmalar ile altyapı faaliyetlerinin gelişmesi durumunda karayollarında filo olarak sahip olduğu gücü demiryollarında da yaratmak istemektedir. Havayolu taşımada ise Atatürk Limanı'nın sahip olduğu standartlar ile bölgedeki kargo trafiğinde merkez olma potansiyeline sahiptir.

3.3.2.2.12. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Arzının Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri

Batı-Doğu ulaştırma koridorunda lojistik hizmetlerin arzında Türkiye'nin sahip olduğu kara nakliye filosu AB ve diğer üçüncü taraf ülkelerin sahip oldukları filolardan daha çok olması nedeniyle bu ülkelerin kota sitemi uygulamaları ve alınan yüksek geçiş ücretleri ile bu şirketlerin masraflarını arttırmaktadırlar. Diğer taraftan bu koridordaki filodaki araçların standartlarının geçen zamanla düşmesine bağlı olarak AB ülkelerine girişleri imkansız hale gelmekte iç piyasadaki rekabet koşulları altında verimsiz çalışmaya zorlanmaktadırlar. Batı-Doğu ulaştırma koridorundaki hava kargo ve deniz ulaştırma sektörlerinde ise uluslararası güvenlik kurallarını getirmiş olduğu ek maliyetler kar oranlarını daha da azaltmakta ve Türk şirketlerin rekabet şartlarını zorlamaktadır.

3.3.2.2.13. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Talebinin Güçlü Yönleri

Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik Batı-Doğu ulaştırma koridorunda özellikle 2002 yılından itibaren dış ticarette göstermeye başladığı ve 2003 yılından itibaren de iç piyasalara etki eden canlanma Türkiye'nin 2004 yılı sonunda AB tam üyeliği sürecinde kesin tarihi alması koşullarına bağlı olarak olumlu gelişmeye

devam edeceği beklenmektedir. Bu gelişmelere bağlı olarak lojistik hizmetler sektörünün de bu koridorda hızla gelişeceği beklenmektedir.

3.3.2.2.14. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Talebinin Zayıf Yönleri

Türkiye'nin ithalatının iç piyasaların canlanmasına bağlı olarak artması ile beraber cari açığın artış göstermesi Türkiye'deki ekonomik durumu tehdit etmektedir. Türk Lirası'nın aşırı değerlenmesinin sonucunda oluşacak devalüasyon tehlikesine kaşı Merkez Bankası'nın döviz rezervlerinin yüksek olması şu an için bu tehlikeye engel olmaktadır. Türk ekonomisinin bu kırılgan yapısı ile beraber 2005 yılında Yeni Türk Lirası'na geçiş sürecinde yaşanacak sosyolojik ve psikolojik problemlerinde AB'nin Euro'ya geçiş döneminde yaşadığı enflasyonist yaklaşımı doğurmasından korkulmaktadır. İç piyasalarda yaşanacak bu dalgalanmalar hem dış ticareti hem de lojistik hizmetler sektörünü etkileme ihtimali yüksektir.

3.3.2.2.15. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Talebinin Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları

Batı-Doğu ulaştırma koridorunda Türkiye'nin AB'ye tam üye olarak kabulü için tarih verilmesi durumunda bulunduğu bölge içinde özelikle Kafkaslar ve Ortadoğu bölgeleri ile dış ticaret ilişkilerinde hızlı artış beklenmektedir. Kafkaslar ve Ortadoğu bölgesindeki enerji kaynaklarının piyasalar ulaştırılmasında kilit role sahip olan Türkiye'nin bu konudaki yatırımlarında G-8 ülkelerinden yoğun olarak destek alması beklenmektedir. Diğer taraftan ulaştırma koridorlarının aktif hale gelmesi ile Orta Asya Ülkeleri ve Çin'in AB ile olan ticaret ilişkilerinin önemli bir geçiş noktası olması beklenmektedir.

3.3.2.2.16. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Talebinin Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri

Batı-Doğu ulaştırma koridorunda Türkiye'nin talep açısından yaşayacağı en büyük tehlikelerden biri 2005 yılında Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne girmesi ile beraber AB kotalarını kalkması ve Türkiye'nin üretiminde ve AB'ye ihracatında yaşanacak durgunluktur. Bu döneme kadar ulaştırma ağlarını Batı-Doğu ulaştırma

koridorunca etkin hale getirememesi durumunda da AB-Çin arasıda artacak mal akışından yeteri kadar faydalanma imkanına sahip olamayacaktır.

3.3.2.2.17. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Güçlü Yönleri

Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridorunda lojistik üs olabilmesi için destekleyici işlevler bakımından en önemlisi olarak kalifiye personel ve insan kaynağına ihtiyacı vardır. Türkiye'de ulaştırma sektörüne yönelik olarak lisans ve yükseklisans seviyesinde özel sektörün talepleri doğrultusunda eleman yetiştirilmesine karşın sektörün büyüme oranına göre yeterli olmamaktadır. Bu yüzden UND ve UTIKAD gibi sektör sivil toplum örgütleri bünyelerinde kurslar düzenlenerek piyasaların talep ettiği insan kaynakları sağlanmaya çalışılmaktadır. Türkiye'nin sahip olduğu üniversite eğitimli genç iş gücü potansiyeli sektör insan kaynakları ihtiyacını bu yollarla karşılamaktadır.

3.3.2.2.18. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Zayıf Yönleri

Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridorunda lojistik üs olabilmesi için destekleyici işlevler bakımından zayıf yönleri ise Türkiye'deki kurum ve kuruşların ne kadar kaliteli hizmetler verseler dahi bu hizmetlerin standartlarının belirlenmemiş olmasından dolayı Avrupa merkezli şirketler tarafından iş süreçleri konusunda yeterli görülmemelerdir. Bu yüzden Türk lojistik hizmetleri sektöründeki şirketlerin ISO 9000 ve ISO 14000 gibi sistemleri uygulamaya geçirerek uluslararası akreditasyonu sağlamaları gerekmektedir. Bu sürecin belli bir moda olarak görülmesi ve günümüzde çoğunluk şirketlerince terk edilmesi AB sürecindeki rekabette olumsuz etkileyecektir. Diğer taraftan bu sistemlerin şirketlerde var olan yönetim sistemlerinde uygulanması genelde orta ve küçük ölçekli olan nakliye şirketlerine ek masraflar getirmekte ve kar oranlarında düşmeye neden olmaktadır. Lojistik sektöründe hizmet sağlayan şirketlerin zayıf yönlerinden diğeri ise piyasa gelişmeleri hakkında araştırma ve geliştirme çalışmaları yapmamaları ve bu konuda üniversite v.b. kurumlarla ortak çalışmalara girmemeleridir.

3.3.2.2.19. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları

Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridorunda lojistik üs olabilmesi için destekleyici işlevler bakımından AB adaylık sürecinde ve genç nüfusa sahip olması çok önemli bir fırsattır. Genç nüfusun sahip olduğu iş gücü potansiyeli sektör için AB ülkelerinin sahip olmadığı kaynağı sunarken tüketim imkanları bakımından da artan gelir gücüne göre önemli bir pazar oluşturmaktadır.

3.3.2.2.20. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri

Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridorunda lojistik üs olabilmesi için destekleyici işlevler bakımından AB'ye üyelik sürecinde tarihin belirlenmesi ile diğer ülkelerden gelecek göç etkisi ve daha düşük ücretlerle çalışmaya hazır olan Balkan ülkeleri ve Kafkas ülkeleri vatandaşlarının açılacak insan kaynakları potansiyelini değerlendirmeleridir.

3.3.2.3. Türkiye'nin Batı-Doğu Ulaştırma Koridoru için KZFT Analizi'ne Göre Uygulanası Gerekli Stratejiler

Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridorunda lojistik üs haline gelebilmesi için uygulaması gereken stratejiler açısından:

- Ulaştırma Ana Planı'nın tamamlanması ve uygulanması,
- TINA programı kapsamındaki ulaştırma sistemleri araştırmasının sonuçlandırılması,
- Ulaştırma Bakanlığı kapsamında idari yapının organizasyonu ve koordinasyonu,
- Ulaştırma sistemlerine yeniliklere ve gelişmelere göre kanunların yapılandırılması,
- Altyapı çalışmalarının projelendirilip yap-işlet-devret modeli ile özel sektöre devri,
- Ulaştırma sitemlerinin, deniz ve havalimanlarının yönetim ve altyapı olarak ayrılıp yönetim üzerindeki devlet tekelinin hemen ve altyapıdaki tekelin kademeli olarak kaldırılıp devletin kontrol mercii durumuna gelmesi,

- Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Ulaştırma Oturumları, Avrupa Birliği Ulaştırma Komitesi ve Alt Komiteleri Toplantılarına, TRACECA ve PETrA toplantılarına konusunda uzman daimi temsilcilerle katılım sağlanması,
- Ülkedeki bilgi ve iletişim altyapısını lojistik sektörü tarafından etkin kullanımı için teşviklerin oluşturulması,
- Gerekli insan kaynakları için şirketlerin ve sektör sivil toplum örgütlerinin eğitim programlarının üniversitelerin ilgili bölümleriyle koordineli olarak teşvik edilmesi,
- Var olan ve ihtiyaç duyulan ulaştırma sistemleri hakkında detaylı kullanım verilerinin sağlanmasına yönelik sürecin oluşturulması ve bilginin sağlanması için bir "enstitü"nün kurulması ,
- AB kapsamında uygulanan politikalar ve programlar incelenerek kabotaja yönelik gelişmeler hakkında yapılanması gerekmektedir.

3.3.3.Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'nda Dış Dinamiklerin Belirlenmesi

Kuzey-Güney ulaştırma koridoru, Batı-Doğu ulaştırma koridorunun tersine tamamen dünya çevresini dolaşabilecek bütünleşik bir ulaştırma ağı potansiyeli oluşturmasa da Türkiye'nin bulunduğu bölgede Avrupa ve Uzakdoğu merkezlerinden olan ticaretin artmasına yönelik ulaşım ağları politikalarında önemli yer almaktadır. Genel olarak incelendiğinde, Avrupa'dan Güney Asya'ya, Okyanusya hatta Afrika'ya ulaştırma koridorlarının oluşmasında Türkiye kilit rol oynamaktadır. Özellikle bu koridor üzerinde Rusya'nın sahip olduğu enerji kaynaklarını uluslararası piyasalara sunup ticari ilişkilerini arttırmaya yönelik Akdeniz'e inmek amaçlı politikalarında ve Ortadoğu'nun sahip olduğu enerji kaynaklarının Avrupa'ya aktarılmak istenmesinde Türkiye'nin önemi daha çok ortaya çıkmaktadır.

Hazar Bölgesi ve Kafkaslardaki petrol rezervlerinin Uzakdoğu'ya ve Avrupa'ya ulaştırılmak üzere Akdeniz'e inmesi gerekmektedir. Kuzey-Güney koridorunda diğer ulaştırma türlerine göre kuzeyden güneye en yoğun olarak deniz ulaştırma ağları ve bu ağların Karadeniz'den çıkışı için kesişim noktası olan boğazlar yoğun olarak kullanılmaktadır.

Türkiye'nin Avrupa'dan Güney Asya ve Okyanusya hedefli kuzey-güney yönlü ulaştırma koridorunda, dünyadaki batı-doğu Ulaştırma koridoru kapsamındaki ticaretin bu koridordaki genel ticaretin oranına göre yüksek olmasına karşın, Rusya'nın ekonomisinin diğer piyasalarla ilişkileri ile büyüme potansiyeli ve İran'ın AB ile ticaret ilişkilerini geliştirme çalışmaları ile bu koridor gittikçe önem kazanmaktadır. Bu amaçla Rusya ile İran arasında ortak çalışmalar başlamış olup Türkiye bu çalışmalara dahil edilmeyerek Hazar Denizi üzerinden bu koridorun geliştirilmesi amaçlanmaktadır.Uluslararası Kuzey-Güney ulaştırma koridoru İran ve Rusya arasında yapılan anlaşma ile oluşturulmuş ve bu koridor üzerinde Rusya'dan Hindistan'a kadar Türkiye dışındaki tüm devletler üye olarak alınmıştır. İran'da kurulan uluslararası Kuzey-Güney ulaştırma koridoru sekreterliğine Türkiye tarafından şu ana kadar herhangi bir başvuru gerçekleştirilmemiştir. Özellikle İran'ın yaptığı araştırmalarda Rusya'dan Hindistan'a olan ticarette artış olacağı ve bu artışın Kuzey-Güney ulaştırma koridorundaki ulaştırma ağının geliştirilmesini gerektireceği belirtilmektedir. Bu kapsamda Türkiye'nin bu koridorda sahip olduğu coğrafi pozisyon ile üyelik için girişimlerde bulunarak bu organizasyonda daha etkin rol alması gerekmektedir

PETrA programı Türkiye için Batı-Doğu ulaştırma koridorunda önemli bir rol oynama fırsatına sahip olduğu gibi aynı özelliğe Kuzey-Güney koridorunda da sahiptir, fakat Türkiye Kuzey ülkeleri ile ulaştırma sitemlerinin gelişmesinde şu ana kadar çok büyük bir çalışma göstermemiştir. Bunu başarması için Batı-Doğu ulaştırma koridorunda olduğu gibi TRACECA'nın anlaşmalarındaki kısa süreli kriterlere göre hem teknik hem de politik olarak desteklenmesi gerekmektedir. Diğer taraftan üye ülkelerin ekonomik yapıları dikkate alındığında Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerden çoğunun iyi olmadığı gözükmektedir. Bu bölgede bulunan yeni AB üyeleri ve aday ülkeler kapsamında, PETrA'nın durumu, Karadeniz Ekonomik İş Birliği (Black Sea Economic Cooperation-BSEC) organizasyonu sürecinde ve desteğinde düşünülmelidir. Özellikle PETrA progmının geliştirilmesi ile Kuzey-Güney koridorunda İran'ın Türkiye'yi kapsam dışında bırakma talebi otomatikman devre dışı kalacaktır. Diğer atraftan TRACECA kapsamında gerçekleştirilecek projeler ile Pan-Avrupa bölgesinin Batı Avrupa'ya bağlantıları gelişeceği gibi Batı-Doğu yönlü bu ulaştırma ağları genişlemesi Kuzey-Güney bağlantılarına da destek olacaktır.

BSEC Ulaştırma Çalışma Grubu, Karadeniz Bölgesinde başta üyeleri olmak üzere karayolu ve denizyolu bağlantılarını her yönden geliştirmeyi amaçlamaktadır. Bu çalışmalarda AB'nin TRACECA, PETrA projeleri ve Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları'nın çalışmaları baz alınmaktadır. BSEC kapsamındaki ulaştırma çalışmalarının AB'nin çalışmalarını temel almasının nedeni Selanik'te 1999 yılında kurulan Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası (BSEC-Bank)'in uluslararası bankalar ve kredi kuruluşlarıyla temasa geçip bölge ülkelerinin altyapı yatırımları konusunda ucuz kredi sağlamaktır. Fakat günümüze kadar BSEC ulaştırma çalışmaları bakımından bölgede etkin bir rol oynayıp Rusya ile Körfez Bölgesi ve Afrika arasındaki Kuzey-Güney Koridorunda etkin rol alamamıştır. Türkiye'nin Kuzey-Güney koridorunda temel oluşturabilecek bu örgütün kurulmasında aktif rol aldığı gibi günümüzde de ticari ilişkilerin gelişmesine yönelik olarak örgüt bünyesinde gerçekleştirilecek ulaştırma projelerine liderlik etmesi gerekmektedir.

Bu koridor üzerinde diğer etkin bir organizasyon ise Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (United Nations Economic Commission for Europe UN-ECE)'dir. 1975 yılında hazırlanan Avrupa Uluslararası Ana Trafik Arterleri Anlaşması, 1985 yılında Avrupa Uluslararası Ana Demiryolu Hatları Anlaşması ve 1991 yılında hazırlanan Avrupa Önemli Uluslararası Kombine Ulaştırmacılık ve Bağlı Kurulumları Anlaşması ile Moskova'nın doğusuna ve Türkiye'nin güneydoğu bölgesine kadar devam eden E-karayolu ağlarını oluşturmuştur. Bu karayolları ulaşım ağı projesi sonucunda Türkiye'de kullanılan Kuzey-Güney ve Batı-Doğu yönlü karayolu transit taşıma koridoru ortaya çıkmıştır.

Batı-Doğu ulaştırma koridorunun sahip olduğu ticari potansiyele sahip olmayan Kuzey-Güney ulaştırma koridoru üzerindeki ülkelerin sahip olduğu enerji kaynakları gelişen üretim ile dikkat çekmektedir. Türkiye'nin koridor üzerindeki enerji kaynağına ve bu enerji kaynaklarından gelişen ekonomilere sahip tüm ülke ve bölgelere komşu bir coğrafyada olması bu koridor üzerinde daha etkin çalışmalar yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Daha önce belirtilen ulaştırma ağları projeleri gibi çalışmaların TRACECA kapsamında genişletilmesi ve bu koridor üzerine çalışma yapan örgütlerin projelerinin daha dikkatli takibi gerekmektedir.

3.3.3.1. Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'nda Lojistik Üs Modelinin Uygulanması ile İç Dinamiklerin Belirlenmesi

Kuzey-Güney ulaştırma koridoru Batı-Doğu ulaştırma koridorunun sahip olduğu ticari potansiyele sahip olmasa da Türkiye bu koridorda Doğu-Batı ulaştırma koridoruna daha jeostratejik durumdadır. Rusya'nın gelişmiş ülkelerin enerji ihtiyacını karşılayıp ticaretini arttırması, Kafkasların aynı şekilde sahip oldukları enerji rezervlerini ticarete açabilmeleri ve Ortadoğu'nun enerji kaynaklarına karşı talep ettiği ürünlerin en kısa yoldan sağlanabilmesi Türkiye'nin coğrafi avantajını kullanmalarını zorunlu kılmaktadır. Fakat bu süreçte İran ve Rusya'nın olumsuz yaklaşımına karşın Türkiye'nin iç dinamiklerini sağlayarak bu koridorda sahip olduğu avantajı lojistik üs olarak vazgeçilmez hale getirebilir.

Türkiye'nin Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda lojistik üs olabilmesi için Batı-Doğu koridorunda olduğu gibi şirketlerin pazarlamaya ağırlık veren bir yönetim anlayışı içinde olması gerekmektedir. Özellikle bu koridorda Türkiye sahip olduğu lojistik hizmetlerde verimlilik olarak Rusya veya İran'dan daha gelişmiş bir durumda olmasına karşın bu ülkelerdeki lojistik sektöründeki şirketlere sermaye desteği sağlayarak daha kalıcı yatırımlara gitmesi gerekmektedir. Türkiye'de özel sektörün kısayol deniz taşımasını Karadeniz'de daha etkin olarak kullanması gerekmektedir. Türkiye'de özel sektör tarafından kullanılan bilgi ve iletişim teknolojileri bu koridorda hizmet veren İran ve Rusya gibi ülkelere göre daha gelişmiştir. Fakat Türkiye'deki lojistik sektörünün bu ülkelere yönelik iş birliklerine gitmesi ve ilişkilerini geliştirmesi gerekmektedir. Bu işbirlikleri ile Türkiye'de lojistik hizmetler üreten şirketlerin tırlarına yönelik İran ve Rusya tarafından uygulanan kotalar daha da yumuşatılabilir.

Türkiye'nin bu koridorda lojistik üs olmasında talep yönlü olarak özellikle Bağımsız Devletler Topluluğu ile sahip olduğu genel ticaret ilişkilerinde 1998'de yaşanan krizde dalgalanma göstermesine rağmen daha sonra artış trendine girmiş ve günümüze kadar artarak devam etmiştir. Özellikle Rusya ve İran'ın ihtiyaç duyduğu çoğu ürünü Avrupa'dan çok daha ucuza ve yakın kalite Türkiye'den sağlamaları nedeniyle talep giderek artan bir şekilde bu ülkeler açısından devam etmektedir. Lojistik hizmetlerde Türk şirketlerin daha etkin rol alabilmesi için Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün daha etkin bir şekilde çalışması ve Türkiye'nin bu çalışmada lider rol alması gerekmektedir.

Böylece "Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru" adı altında İran ve Rusya arasında yapılan anlaşma ile oluşturulmuş olan örgütün Türkiye'yi bu ulaştırma koridorunda oluşan talepte devre dışı bırakmak isteyen yaklaşımı engellenmiş olacaktır.

İdari yapılanma açısından Türkiye'nin Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda lojistik üs olabilmesi göz ardı edilmiştir. Özellikle Ulaştırma Bakanlığı'nın yeniden yapılanması dışında bu ulaştırma koridoru hakkında sektörde UND gibi sivil toplum örgütlerinin araştırmalarından yararlanarak yeniden yapılanmaya gitmelidir. İran'da kurulan "Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru Sekreterliğine" Türkiye tarafından şu ana kadar herhangi bir başvuru gerçekleştirilmemiştir.Bu kurum gibi Kuzey-Güney koridorunda yeni örgütlenmelerin oluşmasında etkin rol alınması devlet politikası haline getirilmesi gerekmektedir. Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda Türkiye'nin transit ülke koşullarını daha etkin kullanacağı gümrük prosedürlerine ihtiyaç duyulduğu gibi bu koridor üzerindeki ülkeler ile gümrük prosedürleri bakımından bürokrasiyi azaltıcı bir yapılanmaya gidilmesi gerekmektedir. PETrA kapsamında Karadeniz'de gerçekleşecek ve bu koridorun başlangıcında önemli rol oynayacak çalışmalarda programa dahil diye üye ülkelerle koordineli çalışmalar düzenlenmelidir. İdari uygulamalar açısında Batı-Doğu ulaştırma koridoruna yönelik olduğu gibi Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda en önemli gelişme "ulaştırma ana planı"nın tamamlanıp uygulamaya geçirilmesi olacaktır. Böylece Kuzey-Güney ekseninde gelişmemiş olan ulaştırma ağları daha planlı bir şekilde tüm ulaştırma sistemlerini kapsayacak şekilde gelişme gösterebilecektir.

Batı-Doğu ulaştırma koridorunda Türkiye'nin lojistik üs olarak sahip olduğu tüm altyapı problemleri Kuzey-Güney ulaştırma koridoru için daha belirgin olarak geçerlidir. Kuzey-Güney koridorunda Rusya'nın demiryollarında sahip olduğu farklı sistem ve standartlar Azerbaycan ve Gürcistan gibi ülkelerde de bu sistemlerin devam etmesini ve Türkiye ile uyumsuzluğuna neden olmaktadır. Demiryolu sistemlerindeki bu farklılık karayollarının ve Ro-Ro taşımanın daha yoğun kullanılmasını sağlamaktadır. Türkiye'nin Karadeniz kıyısındaki limanların konteyner elleçleme bakımından altyapı eksiklikleri Rusya ve Gürcistan gibi kıyısı olan ülkelere göre daha azdır. Türkiye'nin Karadeniz'de etkin olduğu Ro-Ro taşımanın devamında demiryolu ve karayolu ile Akdeniz ve Ortadoğu'ya en kısa şekilde yüklerin taşınması

Türkiye'deki altyapı eksikliklerinden tam olarak gerçekleştirilememektedir. Türkiye'deki bu koridor üzerinde Ro-Ro gemilerini yanaşmasına uygun liman sayısı çok azdır ve hinterland bağlantılarının bu koridor kapsamında zayıf olması nedeniyle var olan fırsatlar kullanılamamakta ve Boğazlar üzerinden olan geçişler artmaktadır. Kuzey-Güney koridoru kapsamında verilecek lojistik hizmetlerin altyapı çalışmalarında yap-işlet-devret modelinin uygulanması dikkatlerden kaçmış olan bu koridorun fırsatlarından daha iyi yararlanılmasını sağlayacaktır. Batı-Doğu ulaştırma koridorunda olduğu gibi Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda özelikle Atatürk Havalimanı'nın bölge için hava kargo üssü haline getirilmesine yönelik olarak Ulaştırma Bakanlığı'nın açıklamaları olmasına karşın altyapı yatırımları konusunda girişimler bulunmamaktadır.

Türkiye'nin Kuzey-Güney koridorunda lojistik üs olarak belirginleşmesi için modele uygun olarak destekleyici işlemler bakımından kamu ve özel kuruluşların hepsinde genel olarak kalifiye personel ihtiyacı belirtilmektedir. Diğer taraftan Türkiye'de özel sektörün talepleri doğrultusunda hava, kara ve deniz ulaştırma alanında çalışmak üzere personel yetiştirilmekte olup bu insan kaynağının uygun şekilde değerlendirilmesi de gerekmektedir. Bu koridor üzerinde destekleyici işlevler bakımından Türkiye'de uluslararası akreditasyon şartlarına uyum göstermiş lojistik hizmetler verilmesi ile koridor kapsamında bu konuda liderlik edebilecek durumda olacak ve lojistik üs olma fırsatını daha erken elde edebilecektir.

Tablo 17: "Lojistik Üs Olarak Türkiye:Stratejik Kurgu" modeline göre tanımlanmış olan temalar ve kodlama kelimelerinden hazırlanmış genel durum

	Arz	Talep	İdari Yapı	Altyapı	Destekleyici İşlevler
1.	Yönetim	Ekonomik Kriz	Denizyolu Kanunu	Finansman	Kalifiye Personel
2.	BİT(Bilgi ve İletişim Teknolojileri)	AB	Bürokrasi	Projelendirme	Akreditasyon
3.	Toplam Kalite Yönetimi	GSMH	Kontrol Mercileri (RTÜK gibi Kara,hava,deniz ve demiryolu Taşıma)	Limanlar	
4.	Denizyolu Kanunu	Sanayi Malları	Koordinasyon(Kurumlar arası-Eşgüdüm)	Konteyner Taşıma	
5.	Bürokrasi	İmalat Sanayi	Organizasyon(Kurumlar içi)	Multimodal Taşıma	
6.	Verimlilik	Ara Mallar	Bakanlık(Ulaştırma veya Denizcilik)	Kombine Taşıma	
7.	Özelleştirme	İhracat	Ulaştırma Ana Planı	Demiryolu	
8.	Karlılık	İthalat	Gümrük Prosedürleri	Hava Kargo	
9.	Fiyatlar	Üretim	Temsilcilik(Uluslar arası ve Bölgesel Örgütlerde)	Havalimanları	
10.	Pazarlama	BDT	BİT(Bilgi ve İletişim Teknolojileri)	Karayolu	
11.	Sermaye	Ortadoğu	Veri Toplanması	Düzenli Bakım ve Onarım	
12.	Kısayol Deniz Taşıma	Balkanlar	Verimlilik	İyileştirme	
13.	Demiryolu Kanunu	Kafkaslar	Kabotaj	Ro-Ro Taşıma	
14.	Karayolu Kanunu	Orta Asya Ülkeleri	Demiryolu Kanunu	Ulaştırma Ana Planı	
15.		Bölgesel Ticaret Örgütleri		Deniz Taşıma Ana Planı	
16.				Kara Taşıma Ana Planı	
17.				Yap-İşlet-Devret Modeli	
18.				Kısayol Deniz Taşıma	

3.3.3.2. Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru'nda KZFT Analizi

Türkiye'nin daha önceki bölümlerde belirtilmiş olan iç ve dış dinamiklerinin oluşturduğu imkanların belirlenip Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda lojistik üs olabilmesi için stratejik modelin etkenlerine göre sahip olduğu güçlü ve zayıf yönleri ile koridor kapsamında oluşan fırsat ve tehditlerin incelenmesi gerekmektedir.

3.3.3.2.1. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Güçlü Yönleri

Türkiye'nin daha az bilinen Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda altyapı yatırımları açısından Batı-Doğu koridoruna göre ihmal edilmiş olmasına karşın özellikle Karadeniz Bölgesindeki Ro-Ro taşımalarda Türk armatörleri çok etkin durumdadırlar. Bu koridorun Doğu-Batı koridoru ile Türkiye üzerinde kesişmesinden dolayı Türkiye'de Batı-Doğu koridoru kapsamında gerçekleştirilecek projelerde bu koridor için yapılacak küçük ek yatırımlarla Kuzey-Güney ulaştırma koridoru içinde etkili hale gelebilecektir. Bu yüzden bu koridordaki altyapı faaliyetlerinin finansman olanakları bakımından daha az desteğe ihtiyacı vardır. TRACECA kapsamında gerçekleştirilecek olan Samsun Limanı karayolu bağlantısı ve Ro-Ro iskelesi altyapı çalışmaları hem Batı-Doğu ulaştırma koridoru hem de Rusya'dan İran'a ulaşım ağları sürecinde Kuzey-Güney ulaştırma koridoru kapsamında çözüm üretecektir. Diğer taraftan PETrA projesi kapsamında geliştirilecek olan Karadeniz limanları ve arka alan bağlantıları ile Türkiye'nin Rusya ile olan kombine taşımacılık bağlantıları Kuzey-Güney koridoru kapsamında ek finansman sağlanmadan gerçekleştirilmiş olacaktır. Havalimanları kapsamında Rusya ve Ortadoğu bölgelerinde kargo merkezi olmasında Atatürk Havalimanı altyapı ve bakım-onarım imkanları olarak büyük avantaj sağlamaktadır.

3.3.3.2.2. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Zayıf Yönleri

Kuzey-Güney ulaştırma koridoru kapsamında Gürcistan bağlantısı bakımından Kars-Tiflis demiryolu bağlantısının yapılması gerekmektedir. Fakat Gürcistan ve Azerbaycan'ın, Rusya'nın sahip olduğu demiryolu standartlarıyla aynı olması Türkiye'deki sistemle arasında uyumda problemler yaşatmaktadır. Demiryolu bağlantısının sağlanması ile bu koridor üzerinde şu anda uygulanamayan Rusya'dan Gürcistan ve Türkiye üzerinde Irak, İran ve Suriye'ye geçiş imkanı sağlanabilecektir. Kuzey-Güney koridoru kapsamında karayollarından transit geçiş yolların bu bölgede coğrafi yapıdan daha çok etkilenmesinden dolayı Batı-Doğu koridorundaki geçiş kadar rahat ve sürekli değildir. Ayrıca sert hava koşulları yüzünden buradaki karayollarında daha çok bakım yapılması ve kışın açık tutulması için çalışma yapılması gerekmektedir. Batı-Doğu ulaştırma koridoru ekseninde

Samsun Limanı'ndan Gürcistan'a bağlanacak karayolu bağlantısı yanında Kuzey-Güney ulaştırma koridoru kapsamında bu limandan Mersin Limanı'na kadar uzanacak karayolu ve demiryolu bağlantısının ve Trabzon Limanı'ndan Diyarbakır'a demiryolu bağlantısının olması gerekmektedir. Bu bağlantıların altyapı çalışmaları için finansman eksiklikleri vardır. PEtrA programı kapsamında limanlarda çalışmalar planlanmasına karşın Türkiye'den şu anda sadece Samsun Limanı program kapsamında gözükmektedir. Fakat Trabzon limanı başta olmak üzere Karadeniz kıyısındaki diğer limanlarında altyapı yatırımlarına ihtiyacı vardır. Samsun Limanı'nın Ro-Ro rıhtımın gelişen talebe göre yeniden yapılanması gerekmektedir. Samsun limanında konteyner elleçleme ekipmanları olmasına karşın bu limanda da Karadeniz bölgesindeki diğer limanlarda olduğu gibi dökme yük operasyonları ağırlıklı olarak gerçekleştirildiğinden konteyner vinçlerinin ileride artacak talepte uzun süreli ve etkin kullanımı için bakım görmesi gerekmektedir.

3.3.3.2.3. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları

Türkiye'nin sahip olduğu coğrafya özellikleri nedeniyle Karadeniz ve Kafkas ülkelerinin Akdeniz'e çıkıp ticaret imkanlarını geliştirmeleri konusunda gerçekleşecek çalışmaların çoğunda Türkiye'nin ulaştırma altyapısının kullanımı bu ülkelere zaman ve maliyetler açısından avantajlar sağlamaktadır. Türkiye'nin TRACECA kapsamında geliştirmeye devam ettiği ulaştırma ağları bu ülkeler ile bağlantıları sağlayacağı gibi Kuzey-Güney koridoru içinde ulaşım ağlarını oluşturacaktır. PETrA programının Karadeniz bölgesindeki ulaşım ağlarını başta limanlar olmak üzere geliştirmeyi amaçlaması ile Rusya'nın ulaştırma sistemlerinde genel standart sağlanmış olacak ve Türk limanları ile daha kolay bağlantı kurulabilecektir. Karadeniz Ekonomik İş Birliği-BSEC kapsamında üye ülkelerin gümrük prosedürlerinin ortak hale getirilmesi ve Karadeniz çevresindeki yerel ulaştırma ağlarının birbirine bağlanarak geliştirilmesi amaçlı çalışmalar devam etmektedir.

3.3.3.2.4. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Altyapısının Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri

İran'da merkezi bulunan "Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru Sekreterliği" ve İran ile Rusya'nın ortak çabaları sonucu kurulan bu örgüt Hazar Denizi üzerinden Rusya'nın Türkiye etkisiz bırakarak İran ve Hindistan'a ulaşmasını amaçlamaktadır. UND'nin hazırlamış olduğu raporda belirtilen bu örgüt Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda önümüzdeki yıllarda artış tahmin edilen Rusya ve Hindistan arasındaki yük trafiğinde İran'ın daha çok pay almasını amaçlamaktadır. Diğer taraftan Hazar denizindeki limanların bu süreçte Ro-Ro taşımaya izin verecek şekilde Rusya ve İran kıyılarında yapılanma içinde olduğunu belirtmektedir. Bu organizasyon içinde Hazar'a kıyısı bulunan Kafkas ülkeleri de yer almaktadır. Diğer önemli bir engel ise BSEC kapsamında gerçekleştirilmek istenen projelerin finansman kaynağı problemidir. BSEC Kalkınma Bankası Selanik'te Karadeniz çevresindeki ticaretin ve ulaştırma ağlarının geliştirilmesine yönelik fon yaratılması için kurulmuş olmasına karşın aktif bir çalışma sergileyememiştir. Bu durum BSEC'in etkin olarak Karadeniz bölgesinde ulaştırma ağlarının gelişimi konusunda çalışma yürütmesini engellemektedir. Bu yüzden çalışmalarını AB fonlarından yararlanarak sürdürülen PETrA ve TRACECA programı kapsamında gerçekleştirmek zorunda kalmaktadır.

3.3.3.2.5. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Güçlü Yönleri

Türkiye 2002 yılında Gümrük uygulamaları bakımından AB mevzuatına uyumlu hale getirildikten sonra ve bu prosedürlerin tüm kapılarda bilgisayar ortamına aktarılması ile işlemler sürecinde kolaylık yaratmış ve şaibeleri azaltmıştır. Ayrıca Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda BSEC kapsamında üye ülkelerin Gümrük prosedürlerinde bürokrasinin azaltılması konusunda çalışmalar yapılmaktadır. Bu çalışmalar ile Türkiye'ye dış ticaret amaçlı giriş çıkışlarda süreç olarak hızlanma yaşanmasına ve Kuzey-Güney koridorunda transit taşımaların artmasına neden olmuştur.

3.3.3.2.6. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Zayıf Yönleri

Türkiye'nin Kuzey-Güney ulaştırma koridoruna yönelik olarak idari yapısı ile Batı-Doğu koridoruna yönelik idari yapısı arasında bir fark olmayarak organizasyon ve koordinasyon problemleri yaşanmaktadır. Ulaştırma sistemlerinin kontrolü Ulaştırma Bakanlığı gibi tek elde toplanması yerine birçok farklı kuruma dağılmış durumdadır. Ayrıca ulaştırma sistemlerine yönelik bakım ve onarım hizmetleri TCDD gibi kurumlarda kendi bütçesinden verilmesine karşın, karayollarında fonlardan karşılanmaktadır. Bu tür uygulamalar idari yönden ulaştırma sistemlerinin eşit rekabet koşullarını sağlamasını önlemektedir. Bu duruma bağlı olarak kurumlar arası ve kurumlar dışı üçüncü taraflara yönelik bürokratik uygulamalarda artış olmaktadır. "Ulaştırma Ana Planı"nın hazırlanıp uygulamaya geçmemesinden dolayı her kurum kendi bünyesinde projeler geliştirmekte ve bu durum ölü yatırımlara veya yatırımlar arasında bağlantıların etkili sağlanamaması sonucunda atıl kapasitelere neden olmaktadır.

Türkiye'de deniz ve hava limanlarının büyük bölümüne devlet tarafından altyapı yatırımları yapılmakta ve yönetilmekte olduğu gibi ulaştırma sistemleri altyapı yatırımları ve yönetimlerinin büyük bölümü de devlet tekelindir. Bu yüzden idari yapılanmanın düzenleyici ve organize edici bir yapıya geçip bu hizmetleri yap-işlet-devret modeli ile üçüncü taraf şirketlere AB'de olduğu gibi bırakması gerekmektedir. Türkiye'deki idari yapılanmanın bir an önce tamamlanıp koridorlarda lojistik üs olmaya yönelik olarak çalışmaların gerçekleşmesi acil gerekliliktir.

3.3.3.2.7. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları

Türkiye'nin Kuzey-Güney ulaştırma koridoru kapsamında lojistik üs olabilmesi için idari yapısına yönelik en büyük fırsat BSEC kapsamında kuruluşunda olduğu gibi lider rol oynayarak bu kurumun daha etkin çalışmasını sağlamaktır. Bu görevle özelikle üye ülkelerde ulaştırma ağlarındaki idari yapılanmada koordinasyon ile Karadeniz'deki ulaştırma sektörünün daha etkin oluşması beklenmektedir. Böylece üye ülkeler arasındaki bürokratik işlemler azaltılarak ticaretin geliştirilmesine yönelik ulaştırma sistemlerini kapsayan kanunlar hazırlanıp

yürürlüğe girebilecektir. TRACECA ve PETrA programları için düzenlenen oturumlarda BSEC temsilcisinin katılımın sağlanması ve bu programlarla koordineli olarak BSEC çalışmalarının düzenlenmesi her iki kurum için olduğu kadar Türkiye'nin de ortak paydasıdır.

3.3.3.2.8. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun İdari Yapısının Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri

Türkiye'nin Kuzey-Güney ulaştırma koridoru kapsamında lojistik üs olabilmesi için idari yapısına yönelik tehdit "Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru Sekreterliği" adında İran ile Rusya'nın ortak çabaları sonucu kurulan örgütten kaynaklanmaktadır. Türkiye bu örgüte üye veya gözlemci olmadığı gibi şu ana kadar üyelik sürecinde etkin bir çalışma yapmamıştır. Bu organizasyonun çalışmaları sonucunda Türkiye Kuzey-Güney ulaştırma koridorundan büyük oranda çıkarılabilir ve bu koridordaki ticari faaliyetlerden faydalanamaz. Türkiye'deki idari yapının, AB gibi uluslararası örgütlerin gerçekleştirdiği TRACECA ve PETrA gibi programlarında olduğu gibi başta aktif olarak bu süreçte yer almaması ve gelişmeleri sadece takip eden tavır takınması Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik önemli fırsatların kaçırılmasına neden olacaktır. Bu amaçla idari yapılanma içinde bu tür çalışmalara Türkiye adına daimi temsilcilerin "uzman personel" olarak gönderilmesi var olan fırsatların tehdide dönmesini engelleyecektir.

3.3.3.2.9. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Arzının Güçlü Yönleri

Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda da Batı-Doğu ulaştırma koridorunda olduğu gibi Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik olarak güçlü bir kara nakliye filosuna sahiptir. Özel sektörün rekabetçi ve girişimci yaklaşımı Karadeniz'de kıyısı olan ülkelere kıyasla daha gelişmiş konteyner elleçleme sistemlerine sahiptir. Yönetim anlayışı açısından AB ile olan yoğun ilişkilerden dolayı sahip oldukları standartlar Karadeniz ve Ortadoğu ülkelerinde bu sektörde hizmet veren şirketlere göre genel olarak yüksektir. Hava, kara ve deniz taşıma operasyonlarını Karadeniz ve Ortadoğu bölgesinde uluslararası boyutta gerçekleştirebilmektedirler. Bilgi ve iletişim teknolojilerini Türkiye'nin sağladığı altyapı oranında etkin bir şekilde kullanabilmektedirler.

Bu koridorda hizmet veren şirketler UND, UTİKAD ve RODER gibi meslek örgütlerine üyedirler.Fakat bu örgütlerden sadece UND bu ulaştırma koridoruna dikkat çekerek Türkiye'nin özellikle bu koridordaki çalışmalarında destek olmaya çalışmaktadır. UND Ro-Ro Şirketi gibi kombine taşımacılık şirketleri Batı-Doğu ulaştırma koridorunun yüksek ticari potansiyelinden oluşmasına karşın Kuzey-Güney koridorunda Karadeniz'deki Ro-Ro seferleri Ulusoy Nakliyat gibi özel şirketler tarafından gerçekleştirilmektedir.

3.3.3.2.10. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Arzının Zayıf Yönleri

Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda da hizmet üreten lojistik şirketler mali açıdan büyümelerini gerçekleştirememektedirler. Türkiye'de ağırlıklı olarak kara nakliye şirketlerinden kuruldukları için şirketin daha sonra tüm lojistik faaliyetleri sunacak bir yapıya ulaşması durumunda bile vizyon olarak sahip oldukları kara nakliyeci perspektifi değişmemektedir. Ulaştırma sektöründe devletin sunduğu hizmetlerdeki tekel yapısından dolayı etkin hizmet veremediklerini belirtmektedirler. Diğer taraftan teşviklerle sayısı artmış olan hizmet sunan şirketler piyasada rekabet koşullarının zorlaşmasına ve kar marjlarının azalıp hizmet kalitesinin de düşmesine neden olmaktadır. Ayrıca ulaştırma süreçlerine uygun kanunların tamamlanmamış olmasından verilen hizmetlerde yaşanan sorunların çözümlerinde çok güçlük çektikleri belirtilmektedir.

3.3.3.2.11. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Arzının Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları

Türkiye Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda bölgedeki çoğu ülkeye kıyasla daha rekabetçi bir lojistik hizmet sektörüne sahip olmasından ve Rusya ve Bağımsız Devletler Topluluğu ile olan sürekli ticari ilişkilerinden dolayı verilen hizmetlerde kalitenin yüksek olması nedeniyle bu ülkelerdeki iş fırsatlarından olumlu etkilenmektedir. Özelikle Türk şirketlerinin Rusya'dan Ortadoğu ve İran yönlü yüklerinin karayoluyla taşınmasında daha çok söz sahibi durumdadırlar. Diğer taraftan bu koridordaki Türk filosundaki araçlar, AB ülkelerine girişteki standartları Rusya ve diğer Karadeniz ülkelerinin koşul olarak uygulamadığından daha rahat

giriş çıkış yapabilmekte ve iç piyasadaki araçlar kullanılabilmektedir. Ortadoğu ülkelerinde de aynı durum geçerli olup iç piyasadaki araçların daha etkin kullanımına ve araç fazlalığını bu bölgelerde azalmasına neden olmaktadır. Özellikle Türkiye'deki şirketler BDT ile demiryolu bağlantısının kurulması durumunda karayollarında filo olarak sahip olduğu gücü demiryollarında da yaratmak istemektedir. Havayolu taşımada ise Atatürk Limanı'nın sahip olduğu ekonomik bakım ve onarım standartları ile bölgedeki kargo trafiğinde merkez olma potansiyeline sahiptir.

3.3.3.2.12. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Arzının Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri

Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda lojistik hizmetlerin arzında Türkiye'nin sahip olduğu kara nakliye filosu Karadeniz ve BDT ülkelerinin sahip oldukları filolardan daha çok olması nedeniyle bu ülkelerin kota sitemi uygulamaktadırlar. Kota üstünde alınan yüksek geçiş ücretleri ile lojistik hizmet üreten şirketlerin masrafları artmaktadır. Ro-Ro taşıma ile gerçekleştirilmiş olan seferler bile bu kapsamda sayıldığından Türk araçları için büyük sorunlar oluşmaktadır. Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda ulaştırma koridorundaki hava kargo ve deniz ulaştırma sektörlerinde ise uluslararası güvenlik kurallarını getirmiş olduğu ek maliyetler Türkiye tarafında kar oranlarını daha da azaltmakta ve Karadeniz bölgesinde Türk şirketlerin rekabet şartlarını diğer kıyısı olan ülkelere göre zorlamaktadır. Havayolu taşımada ise Atatürk Limanı'nın sahip olduğu ekonomik bakım ve onarım imkanları ile merkez olma potansiyeli Rusça bilgiye sahip personel ve gerekli yedek parçaların Rus gümrüğünden hızlı ve kolay çıkarılabilmesi ile mümkün olabilecektir.

3.3.3.2.13. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Talebinin Güçlü Yönleri

Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda özellikle 1998 Rusya'da yaşanan krizle başlayan durgunluktan sonraki yıllarda dış ticarette göstermeye başladığı ve 2003 yılından itibaren de iç piyasalara etki eden canlanma Türkiye'nin 2004 yılı sonunda da BDT ülkeleri ile dış ticaret hacminin bu ülkelerdeki olumlu ekonomik gelişmelerle artacağını göstermektedir. Bu gelişmelere

bağlı olarak lojistik hizmetler sektörünün de bu koridorda hızla gelişeceği beklenmektedir.

3.3.3.2.14. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Talebinin Zayıf Yönleri

Türkiye'nin ithalatının iç piyasaların canlanmasına bağlı olarak artması ile beraber cari açığın artış göstermesi Türkiye'deki ekonomik durumu tehdit etmektedir. Türk Lirası'nın aşırı değerlenmesinin sonucunda oluşacak devalüasyon tehlikesine karşı Merkez Bankası'nın döviz rezervlerinin yüksek olması şu an için bu tehlikeye engel olmaktadır. Türk ekonomisinin bu zayıf yapısı ile beraber 2005 yılında Yeni Türk Lirası'na geçiş sürecinde yaşanacak sosyolojik ve psikolojik problemlerinde AB'nin Euro'ya geçiş döneminde yaşadığı enflasyonist yaklaşımı doğurmasından ve talebin azalmasından korkulmaktadır. İç piyasalarda yaşanacak bu dalgalanmalar hem dış ticareti hem de lojistik hizmetler sektörünü etkileme ihtimali yüksektir.

3.3.3.2.15. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Talebinin Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları

Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda Türkiye'nin AB'ye tam üye olarak kabulü için tarih verilmesi durumunda bulunduğu bölge içinde özelikle BDT,Kafkaslar ve Ortadoğu bölgeleri ile dış ticaret ilişkilerinde hızlı artış beklenmektedir. BDT, Kafkaslar ve Ortadoğu bölgesindeki enerji kaynaklarının piyasalar ulaştırılmasında kilit role sahip olan Türkiye'nin bu konudaki yatırımlarında G-8 ülkelerinden enerji ihtiyaçları doğrultusunda yoğun olarak destek olmaları beklenmektedir. Diğer taraftan ulaştırma koridorlarının aktif hale gelmesi ile BDT'nin ve Kafkas devletlerinin Akdeniz'e inip enerji kaynaklarını ve ticaret ürünlerini sıcak pazarlara sunabilmelerinde Türkiye'nin önemli bir geçiş noktası olması beklenmektedir. Koridorun diğer ucunda yer alan Ortadoğu'nun önümüzdeki yıllarda ekonomik ve siyasi istikrara kavuşacağı beklentisi ve Hindistan ile Rusya arasındaki ticaretin de önümüzdeki yıllara artmasına yönelik tahminleri bu koridordaki talep açısından dikkat çekici bir oluşum ortaya çıkarmaktadır. Kuzey-Güney ulaştırma koridoru üzerinde yer alan Kafkas ülkeleri ve Ortadoğu ülkelerinin de bulundukları bölgeler

içinde ticari birlikler yoluyla ilişkilerinin geliştirilmesi Türkiye açısından yeni fırsatlar oluşması açısından faydalı olacaktır.

3.3.3.2.16. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Talebinin Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri

Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda Türkiye'nin talep açısından yaşayacağı en büyük tehlike 2005 yılında Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne girmesi ile beraber BDT ve diğer Karadeniz'e kıyısı bulunan ve AB'ye üye ülkelerin kotalarının kalkması sonucunda bu ülkelere olan ihracatta yaşanacak azalmadır. Bu azalma en çok Türkiye'deki lojistik hizmetler sektörünü tehdit etmektedir. Diğer önemli sorunlar ise koridor üzerinde Çeçenistan ve Gürcistan'ın Rusya ile yaşadığı siyasi sorunların ticari ve ekonomik açıdan olumsuz etkileridir.Bu ülkelerin koridor üzerinde Türkiye'ye doğru karayolu taşımadaki kilit yolu nedeniyle önem taşımaktadır. Bu yüzden Türkiye'nin Karadeniz'deki limanları Ro-Ro taşıma talebindeki artışa uygun şekilde geliştirmesi ve sayısını arttırması bu koridor boyunca iki yönlü kargo akışı için alternatif olacaktır. Diğer taraftan Ortadoğu'da siyasi istikrarın sağlanamayıp ekonomik sıkıntının giderek bu bölgede artması Türkiye'nin transit ülke pozisyonunu olumsuz etkileyecektir. "Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru Sekreterliği" kapsamından başta İran ile Rusya'nın ortak çabaları sonucunda Türkiye ulaştırma ağlarını Kuzey-Güney ulaştırma koridorunca etkin hale getirememesi durumunda da Rusya ve Hindistan arasında artacak mal akışından ve hizmet talebinden yeteri kadar faydalanma imkanına sahip olamayacaktır.

3.3.3.2.17. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Güçlü Yönleri

Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridorunda olduğu gibi Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda da lojistik üs olabilmesi için destekleyici işlevler bakımından en önemlisi olarak kalifiye personel ve insan kaynağına ihtiyacı vardır. Türkiye'de ulaştırma sektörüne yönelik olarak lisans ve yükseklisans seviyesinde özel sektörün talepleri doğrultusunda eleman yetiştirilmesine karşın sektörün büyüme oranına göre yeterli olmamaktadır. Bu yüzden UND ve UTİKAD gibi sektör sivil toplum örgütleri bünyelerinde kurslar düzenlenerek piyasaların talep ettiği insan kaynakları

sağlanmaya çalışılmaktadır. Türkiye'nin sahip olduğu üniversite eğitimli genç iş gücü potansiyeli sektör insan kaynakları ihtiyacını bu yollarla karşılamaktadır.

3.3.3.2.18. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Zayıf Yönleri

Türkiye'nin Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda lojistik üs olabilmesi için destekleyici işlevler bakımından zayıf yönleri ise piyasadaki gelişmeler hakkında araştırma ve geliştirme çalışmaları yapmamaları ve bu konuda üniversite v.b. kurumlarla ortak çalışmalara girmemeleridir. Bu koridorda diğer önemli bir sorun da Türkiye'de özellikle sektörde çalışmaya yönelik Rusça ve Farsça bilen yeterli eleman bulunmamasıdır.

3.3.3.2.19. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Bulunduğu Pozisyonda Fırsatları

Türkiye'nin Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda lojistik üs olabilmesi için destekleyici işlevler bakımından genç nüfusa sahip olması çok önemli bir fırsattır. Genç nüfusun tüketim imkanları bakımından ülkenin artan gelir seviyesi ile beraber Rusya ve BDT için ticari açıdan önemli bir pazar oluşturmaktadır.

3.3.3.2.20. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun Destekleyici İşlevlerinin Bulunduğu Pozisyonda Tehditleri

Türkiye'nin Kuzey-Güney ulaştırma koridorunda lojistik üs olabilmesi için destekleyici işlevler bakımından Kafkasya, Ortadoğu, Balkanlar, Rusya ve diğer BDT ülkelerinden gelecek kaçak işçilerin sahip oldukları dil avantajıyla lojistik sektöründe açılacak insan kaynakları potansiyelini değerlendirmeleridir.

3.3.3.3. Türkiye'nin Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru için KZFT Analizi'ne Göre Uygulanası Gerekli Stratejiler

Türkiye'nin Kuzey-Güney koridorunda Batı-Doğu ulaştırma koridorundaki lojistik üs haline gelebilmesi için uygulaması gereken stratejilerden farklı çok fazla ek çalışma olmayacaktır. Bu yüzden stratejiler olarak:

- Ulaştırma Ana Planı'nın tamamlanması ve uygulanması,
- TINA programı kapsamındaki ulaştırma sistemleri araştırmasının sonuçlandırılması,
- Ulaştırma Bakanlığı kapsamında idari yapının organizasyonu ve koordinasyonu,
- Ulaştırma Bakanlığı'nın ulaştırma koridoru kapsamında "Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru" üzerine çalışmalar yapması ve "Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru Sekreterliği"ne üye olarak başvurması,
- Ulaştırma sistemlerine yeniliklere ve gelişmelere göre kanunların yapılandırılması,
- Altyapı çalışmalarının projelendirilip yap-işlet-devret modeli ile özel sektöre devri,
- Ulaştırma sitemlerinin, deniz ve havalimanlarının yönetim ve altyapı olarak ayrılıp yönetim üzerindeki devlet tekelinin hemen ve altyapıdaki tekelin kademeli olarak kaldırılıp devletin kontrol mercii durumuna gelmesi,
- Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Ulaştırma Oturumları, Avrupa Birliği Ulaştırma Komitesi ve Alt Komiteleri Toplantılarına,Karadeniz Ekonomik İş Birliği-BSEC, TRACECA ve PETrA toplantılarına konusunda uzman daimi temsilcilerle katılım sağlanması,
- Ülkedeki bilgi ve iletişim altyapısını lojistik sektörü tarafından etkin kullanımı için teşviklerin oluşturulması,
- Gerekli insan kaynakları için şirketlerin ve sektör sivil toplum örgütlerinin eğitim programlarının üniversitelerin ilgili bölümleriyle koordineli olarak teşvik edilmesi ve dil eğitiminin verilmesi,
- Var olan ve ihtiyaç duyulan ulaştırma sistemleri hakkında detaylı kullanım verilerinin sağlanmasına yönelik sürecin oluşturulması ve bilginin sağlanması için bir "enstitü"nün kurulması ,
- Taşıma sistemlerinde Karadeniz Bölgesi'nde devletler ile ikili ilişkiler geliştirilerek atıl araç kapasitesinin değerlendirilmesi,
- BSEC,TRACECA ve PETrA kapsamında üç tarafa da uyumlu programlar geliştirilmesi ve uygulamada lider olunması gerekmektedir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bir ülke ya da bölgede ulaşım, ekonomik, toplumsal, hatta siyasal durumlara bağlı olarak farklı gelişme ve değişme seyri izler. Başlangıçta genel olarak ulaşım sistemi yalnızca tarımsal alanlardan pazarlara taşımada hizmet eden yerel bir görünümde olabilir. Bu aşamada pazarları oluşturan merkezler arasındaki bağlantılar iyice gelişmemiş ya da yalnızca yerel hizmetler görecek şekilde kurulmuş olabilir. Ekonomik durumun gelişerek daha büyük ölçülerde ilişkilerin kurulmaya başlanmasıyla pazar merkezleri arasındaki bağlantılar da önem kazanır. Bu aşamada bölgedeki büyük şehirlerle bağlantı kurmak üzere yeni geçilecek yerlerin (güzergah) seçimine duyulan ihtiyaç artar. Eski yerel olanaklar bu amaçla kullanılmaya devam ederse de, artık bazı değişiklikler yapılması zorunlu hale gelir. Bazı durumlarda ise uzun mesafeli trafik arttıkça, bunların yerlerinin tamamen değiştirilmesi de gerekebilir.

Gelişen ekonominin Batı'ya doğru devam etmesi teorisine bağlı olarak zaman içinde Avrupa'nın gelişme çabası ve gücü Amerika Birleşik Devletleri'ne ve oradan da günümüzde Çin'e geçmiş durumdadır. Bu gelişmeler zaman içinde güzergahların yeniden oluşmasına ve yapılanmasına neden olmaktadır. Dünya üzerinde Batı'dan Doğu'ya doğru gelişen üretim ve ticaret kapsamında oluşan Avrupa, Amerika ve Çin ticaret ve ekonomi merkezleri kendi pazarlarını oluşturarak bu pazarlar arasında doğal güzergahlar oluşturmaktadırlar. Bu güzergahlar düzgün bir hat halinde olmayıp coğrafi yapıdan veya siyasi ve beşeri ilişkilerden dolayı değişimler gösterse de belirli üretim merkezleri ve pazarlar arasındaki güzergahların yoğun olarak kullanılmasına neden olmaktadır. 3 ana bölge arasında yoğun kullanılan güzergahlardan oluşan Batı-Doğu yönlü ulaşım koridorlarında dünya üzerindeki mal ve hizmet akışının yaklaşık % 44'ü gerçekleşmektedir.

Türkiye'nin bulunduğu bölge ve coğrafya geçmişten günümüze kadar önemli güzergahların geçiş noktası veya kesişim noktası olmuştur. Lidya devleti zamanında "Kral Yolu" ile başlayan bu süreç daha sonra "İpekyolu" ve günümüzde de AB'nin ulaştırma koridorları şeklinde devam etmektedir. Türkiye günümüzde Avrupa ve Çin ekonomik bölgeleri sürekli gelişme içinde olan Batı-Doğu yönlü ulaştırma koridorunda jeostratejik öneme sahiptir.

Türkiye'nin bu koridor üzerinde kara ve deniz ulaşımı açısında Avrupa ve Asya kıtaları arasında bir köprü vazifesi gördüğü gibi hava ulaşımı açısından da uluslararası hava ulaştırma koridorlarının geçiş noktasıdır. Diğer taraftan Türkiye'nin bulunduğu bölgede komşuları olan Kafkas, Ortadoğu ve BDT ülkelerinin sahip oldukları enerji kaynakları dünya üzerindeki rezervlerin %70'den fazlasını oluşturmakta ve gelişmiş ülkelerin enerji ihtiyacının tamamına yakınını karşılamaktadır. Bu yüzden bu ülkelerdeki siyasi istikrarsızlıklara karşın gelişen ekonomileri ile yeni pazarlar oluşturmakta ve gelişmiş ülkeleri tarafından alım güçleri bakımından dikkatle izlenmekte olduğu gibi üretimlerini de dünya piyasalarına sunmak istemektedirler. Özellikle Kafkas ve BDT ülkelerinin ürünlerini bu gelişmiş piyasalar sunabilmeleri için Batı-Doğu yönlü ulaştırma koridorlarına ulaşmaları ve Akdeniz'e inmeleri gerekmektedir. Akdeniz için kara ve deniz güzergahları Türkiye tarafından sağlanmaktadır.Bu ülkelerden İran, Hindistan ve Afrika'ya doğru Kuzey-Güney yönlü daha az mal ve hizmet hacmine sahip ulaştırma koridorları Türkiye üzerinden oluşmakta olup ileriki yıllarda çok büyük potansiyel oluşturmaktadır.

Türkiye'de özellikle UND, UTİKAD ve RODER gibi sektör sivil toplum örgütleri tarafından dünyadaki ulaştırma koridorlarında Türkiye'nin daha etkin rol alabilmesine yönelik araştırmalar yapılmasına karşın DPT VIII. 5. Yıllık Kalkınma Planı ÖİK Kurulu raporlarında devlet kurumlarında bu konuda özel bir çalışma ile karşılaşılmamaktadır. Fakat özel sektör kuruluşlarınca yoğun olarak ifade edilen "ulaştırma koridorları" kavramı Batı-Doğu yönlü ulaştırma koridoru olup Kuzey-Güney yönlü koridordaki gelişme potansiyeli gözden kaçırılmaktadır. Ayrıca gerçekleştirilen içerik analizi sonuçlarında ağırlıklı olarak özel sektörün Türkiye'nin Batı-Doğu ulaştırma koridorunda lojistik üs olmasını istediği belirtilmektedir. Fakat bu talep ulaştırma ağları sürecinde incelendiğinde Türkiye'nin sahip olduğu ulaştırma ağı ve sistemleri bakımından bu koridorun taleplerini yerine getirecek yapıya sahip olmadığı da görülmektedir. Ulaştırma koridorlarının temel yapısı ulaştırma ağlarının coğrafi kapsamı ve ulaştırma sistemlerinin bu ağ kapsamda eşit rekabet koşulları altında çalışmasından kaynaklanmaktadır. Bu yüzden lojistik hizmetlerin ağlar boyunca bir bütün halinde verilmesi gerekmektedir. Buradan da Türkiye'nin durumuna "lojistik üs" gibi noktasal bir kavram yerine "lojistik merkez" veya "lojistik cazibe merkezi" gibi sistem içinde ağırlık kazanmış bir nokta şeklinde yaklaşım gerekmektedir. Gelişmiş ülkelerin dahi zorluk yaşadığı bu süreç yaklaşımında en önemli adım Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler içinde ulaşım

ağlarında çok sistemli ve kombine taşımayı etkin hale getirip uluslararası ulaştırma koridorlarında ucuz ve yüksek kalitede lojistik hizmetler sunabilecek duruma gelmelidir. Ayrıca bu lojistik hizmetleri sadece Batı-Doğu ulaştırma koridoru için değil Kuzey-Güney koridoru kapsamında da uygulaması gerekmektedir.

Türkiye'nin yaklaşım bakımından sahip olduğu bu eksiklik "Ulaştırma Ana Planı"nın olmaması ile pekişmesine karşın AB kapsamında Kafkaslar ve Karadeniz'deki ulaştırma ağlarını geliştiren TRACECA ve PETrA programları ve Türkiye'nin teknik ve işletme altyapısını inceleyen TINA programı sayesinde her iki koridor kapsamında ulaştırma ağlarını ve sistemlerini geliştirmesi mümkün olabilecektir. Ulaştırma sistemleri bakımından en çok ihmal edilmiş olan demiryollarının Kafkas ülkeleri ile olan bağlantısının sağlanmamış olması her iki koridorun potansiyel avantajlarına karşın büyük handikaptır. Fakat AB'nin Pan-Avrupa taşıma ağları ve TRACECA kapsamında gerçekleştirdiği İstanbul Tüp Geçiş Projesi, Kars-Tiflis ve Samsun-Mersin-İskenderun Demiryolu Projeleri her iki koridor içinde çözüm oluşturmaktadır. Karadeniz Ekonomik İşbirliği-BSEC kapsamında gerçekleştirilen Karadeniz'e kıyısı olan üye ülkelerin gümrük prosedürlerinin düzenlenmesine ve ulaşt9rma ağlarının geliştirilmesine yönelik çalışmalar aynı şekilde Türkiye'nin bu koridorlardaki pozisyonunu güçlendirmektedir. BSEC kapsamında gerçekleşecek olan Karadeniz otoyol ağı ile Türkiye ile Doğu Avrupa ve Balkan ülkeleri arasında ve ulaştırma koridorları bünyesinde ulaştırma ağları gelişecektir. Fakat BSEC'in PETrA ve TRACECA'ya göre aynı amaca karşın en büyük olumsuz yanı üye ülkelerin ekonomik desteklerini sağlayıp programların uygulamaya geçememesidir. Buna karşın TRACECA ve PETrA programlarına AB tarafından fon sağlanmaktadır.

Türkiye'deki özel sektörün ve devlet kurumlarının 2000-2004 yılları arasındaki yayınlarından yola çıkarak Batı-Doğu ve Kuzey-Güney ulaştırma koridorlarına göre gerçekleştirilen içerik analizinin Türkiye'nin lojistik üs olmasına yönelik stratejik modele uygulanmış sonuçları bu bölümün sonundaki 16 ve 17 numaralı tablolarda detaylı olarak görülmektedir. Her iki koridorunda en büyük ortak sıkıntısı, idari yapının etkin olarak lojistik hizmet sektörünün ihtiyaçlarına çözüm üretememesi ve ulaştırma ağları ve sistemleri boyutunda Türkiye'deki altyapının ve yönetimin çoğunlukla devlet tekelinde zayıf ve etkisiz olmasından bu çözümsüzlüğün devam etmesi şeklinde tanımlanabilir. Burada Türkiye'nin makro

açıdan her iki ulaştırma koridorunda lojistik hizmet üreten bir şirket olarak düşünüldüğünde bir "lojistik cazibe merkezi" haline gelebilmesi şeklinde tanımlanacak hedef doğrultusunda ilk uygulanacak strateji (politika) "ulaştırma ana planı"nı tamamlanıp uygulamaya geçirilmesidir. Her iki koridor için öncelik sırasına göre stratejiler (politikalar) ortak olmasına karşın Kuzey-Güney koridorunun göz ardı edilmesinden dolayı birkaç farklı madde ile belirtilerek aşağıda belirtilmiştir:

- Ulaştırma Ana Planı'nın tamamlanması ve uygulanması,
- TINA programı kapsamındaki ulaştırma sistemleri araştırmasının sonuçlandırılması ve elde edilen bilgilerin "ulaştırma ana planı"na aktarılması,
- Ulaştırma Bakanlığı kapsamında idari yapının organizasyonu ve koordinasyonu,
- Ulaştırma sistemlerine yeniliklere ve gelişmelere göre kanunların yapılandırılması,
- Ulaştırma Bakanlığı'nın ulaştırma koridoru kapsamında "Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru" üzerine çalışmalar yapması ve "Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru Sekreterliği"ne üye olarak başvurması,
- Altyapı çalışmalarının projelendirilip yap-işlet-devret modeli ile özel sektöre devri,
- Ulaştırma sitemlerinin, deniz ve havalimanlarının yönetim ve altyapı olarak ayrılıp yönetim üzerindeki devlet tekelinin hemen ve altyapıdaki tekelin kademeli olarak kaldırılıp devletin kontrol mercii durumuna gelmesi,
- Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Ulaştırma Oturumları, Avrupa Birliği Ulaştırma Komitesi ve Alt Komiteleri Toplantılarına, TRACECA ve PETrA toplantılarına konusunda uzman daimi temsilcilerle katılım sağlanması,
- Ülkedeki bilgi ve iletişim altyapısını lojistik sektörü tarafından etkin kullanımı için teşviklerin oluşturulması,
- Gerekli insan kaynakları için şirketlerin ve sektör sivil toplum örgütlerinin eğitim programlarının üniversitelerin ilgili bölümleriyle koordineli olarak teşvik edilmesi ve gerekli dil eğitiminin verilmesi,
- Var olan ve ihtiyaç duyulan ulaştırma sistemleri hakkında detaylı kullanım verilerinin sağlanmasına yönelik sürecin oluşturulması ve bilginin sağlanması için bir "enstitü"nün kurulması,
- AB kapsamında uygulanan politikalar ve programlar incelenerek kabotaja yönelik gelişmeler hakkında yapılanması,

- Taşıma sistemlerinde Karadeniz Bölgesi'nde devletler ile ikili ilişkiler geliştirilerek kotanın genişletilip atıl araç kapasitesinin değerlendirilmesi,
- BSEC,TRACECA ve PETrA kapsamında üç tarafa da uyumlu programlar geliştirilmesi ve uygulamada lider olunmasıdır.

Türkiye'de bu stratejilerin bir "lojistik merkez" şeklinde uygulayabilmesi, sistem yaklaşımı içinde tüm ağlara yönelik olarak özel sektör ve ilgili kamu kurumlarının koordinesinde ve "ulaştırma ana planı"nın devamı niteliğinde hazırlanacak olan "lojistik hizmetler ana planı"nın uygulamada sağlayacağı bütünlük içinde gerçekleşebilir. Fakat "ulaştırma ana planı"nın yeni 5 yıllık kalkınma planı kapsamında hem ulaştırma boyutunda hem de lojistik boyutunda incelenip aynı dönemi içinde gerçekleşmesi durumunda ancak Türkiye bir "lojistik merkez" olmaya adım atabilir.

Türkiye'nin ulaştırma koridorları kapsamında lojistik üs olması açısından var olan durumunun ve gelişme stratejilerinin belirlenmeye çalışıldığı bu çalışmanın ileriki aşamalarında stratejilerin Türkiye üzerinde modeller oluşturularak test edilmesi ve gerçekleştirilmesi için önceliklerin belirlenmesi ile programların bu önceliklere göre nasıl oluşturulacağı hakkında araştırmalar yapılması gerekmektedir.

Tablo16: Batı-Doğu Ulaştırma Koridorunda Lojistik Üs Modeline göre KZFT Analizi

BATI-DOĞU ULAŞTIRMA KORİDORU KZFT ANALİZİ					
		İç Dinamikler		Dış Dinamikler	
		Kuvvetli Yönler	Zayıf Yönler	Fırsatlar	Tehditler
LOJİSTİK ÜS MODELİ DEĞİŞKENLERİ	Altyapı	• Karadeniz, Akdeniz, Marmara ve Ege Denizleri'nde bulunan gelişmiş liman ağı • Gelişmiş iletişim altyapısı • TCDD'nin kendi lokomotif ve vagon üretimi • Geniş kapsamlı karayolları ağı • Karayolları ağı tüm sınır ülkeleri ile bağlantı • Uçakların ihtiyaçlarına cevap verebilen birden fazla havalimanı • Karayolları ağları içinde çok sayıda depolama alanı veya ambar • Limanlarda konteyner taşıma hizmetleri • Limanların hinterlandları ile karayolu bağlantıları • Karadeniz, Marmara ve Ege Denizi'ndeki limanlardan Ro-Ro seferleri	• Ulaştırma sistemleri arasında dengesiz dağılım • Karayollarını daha yoğun kullanımı • Karayolları erken zamanda yıpranması • Karayolları daha sık bakım-onarımı • Demiryolu ağı gelişmemiş • Demiryolu ağı komşu ülkelerin hepsi ile bağlantılı değil • Rayların ekonomik ömrü dolmuş • Limanlar kapasitelerinin üstünde hizmet vermekte • Limanlarda ekipmanlar tam randımanlı çalıştırılamıyor • Limanlarda gemilere rıhtımdaki servis süreleri çok uzun	• TRACECA ve PETrA programları • TINA programının sonuçları • Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarının Pan-Avrupa Ağları ile genişlemesi • İpekyolu Projesi • Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun oluşturduğu e-otoyol ağı • AB tarafından İstanbul'a kadar gerçekleştirilip Ankara'ya kadar devam eden Trans-Avrupa Otoyolu(TEM) projesi • PETrA programının Karadeniz'de ulaştırma sistemleri açısından sunduğu ekonomik fırsatlar • BDT, Kafkaslar ve Ortadoğu gibi enerji kaynaklarına yakınlık	• Avrupa Birliği ve Birleşmiş Milletler alt kurullarında aktif rol alması • TINA programının AB tarafından tamamlanması konusunda gecikme • "Ulaştırma Ana Planı"na TINA gecikmesinin etkisi

BATI-DOĞU ULAŞTIRMA KORİDORU KZFT ANALİZİ

		İç Dinamikler		Dış Dinamikler	
		Kuvvetli Yönler	**Zayıf Yönler**	**Fırsatlar**	**Tehditler**
LOJİSTİK ÜS MODELİ DEĞİŞKENLERİ	**Altyapı**	• Demiryollarında İstanbul Boğaz Tüp Geçişi Projesi • Gürbulak Sınır Kapısı UND'nin yap-işlet-devret modeliyle etkin yapısı	• Konteyner istif alanları fiziksel kapasitelerini sonunda • Limanların sahip oldukları Ro-Ro iskeleleri ve araç park alanları yetersiz • Atatürk Havalimanı'nın aşırı yoğun kullanımı • Atatürk Havalimanı fiziksel alan olarak sınırlarına ulaşmış • Kombine ve çok sistemli taşımacılığa uygun olarak demiryolu-karayolu geçişi yok • Kombine ve çok sistemli taşımacılığa uygun olarak denizyolu-demiryolu geçisi yok • Konteynerler için karada iç kesimlerde terminaller yok • Ulaştırma sistemleri finansmanında öz kaynaklar yetersiz • Yabancı kaynaklı finansman projelendirme çalışmalarının tatmin edici bulunmamasından yetersiz • Ulaştırma sistemleri için planlanma ve inşada organizasyon ve koordinasyon problemleri	• Yabancı yatırımcı açısından yapılacak ulaştırma altyapı yatırımlarında çekicilik	• Avrupa Birliği ve Birleşmiş Milletler alt kurullarında aktif rol alması • TINA programının AB tarafından tamamlanması konusunda gecikme • "Ulaştırma Ana Planı"na TINA gecikmesinin etkisi

BATI-DOĞU ULAŞTIRMA KORİDORU KZFT ANALİZİ

LOJİSTİK ÜS MODELİ DEĞİŞKENLERİ		İç Dinamikler		Dış Dinamikler	
		Kuvvetli Yönler	**Zayıf Yönler**	**Fırsatlar**	**Tehditler**
	Altyapı		• Ulaştırma sistemleri için planlanma ve inşada planlanan proje sürelerini aşılması. • "Ulaştırma Ana Planı" olmaması • Ulaştırma Sistemleri arasında rekabet koşulları dengesiz		
	İdari Yapı	• 2002 yılında Gümrük uygulamalarında AB mevzuatına uyum • Gümrük prosedürlerinin bilgisayara aktarılması ile işlemlerin hızlanaması	• Organizasyon ve koordinasyon problemleri • Ulaştırma sistemlerinin kontrolü Ulaştırma Bakanlığı gibi tek elde toplanmaması • Ulaştırma sistemlerine yönelik bakım ve onarım hizmetlerinde dengesizlik • Ulaştırma sistemlerinin eşit rekabet koşullarının sağlamaması • "Ulaştırma Ana Planı"nın hazırlanmasının bitmeyip uygulamaya geçmemesi • Her kurum kendi bünyesinde projeler geliştirmesi ile ölü yatırımlar ve atıl kapasite	• Türkiye'nin 2004 yılı sonunda belirlenecek olan AB üyeliği • TTam üyelikte idari organizasyonda gerçekleştirilen yeniden yapılanma ve kurumlar arası koordinasyon ile bürokratik işlemlerde azalma	• AB gibi uluslararası örgütlerin gerçekleştirdiği TRACECA ve PETrA gibi programlarda Türkiye'nin aktif olarak yer almaması • İdari yapılanma içinde AB çalışmalarına Türkiye adına daimi temsilcilerin konusunda "uzman personel" olarak gönderilmemesi

BATI-DOĞU ULAŞTIRMA KORİDORU KZFT ANALİZİ					
		İç Dinamikler		Dış Dinamikler	
		Kuvvetli Yönler	Zayıf Yönler	Fırsatlar	Tehditler
LOJİSTİK ÜS MODELİ DEĞİŞKENLERİ	İdari Yapı		• Ulaştırma sistemlerine yönelik olan kanunlardan sadece karayolu kanunun yenilenmiş olması • Karayolları dışında ulaştırma sistemleri ile ilgili kanunların çıkmaması • Deniz ve hava limanlarının büyük bölümünde devlet tarafından altyapı yatırımlar ve yönetim • Ulaştırma sistemleri altyapı yatırımları ve yönetimlerinde devlet tekeli		
	Arz	• Güçlü bir kara nakliye filosu • Özel sektörün rekabetçi ve girişimci yapısı • Özel limanlar ve konteyner gemileri • Yönetim anlayışı ve standartları yüksek	• Lojistik şirketlerin finans zorlukları • Ağırlıklı olarak kara nakliye şirketlerinden kurulmaları • Vizyon olarak sahip oldukları kara nakliyeci perspektifi • Devletin hizmetlerdeki tekel yapısından dolayı etkin hizmet eksikliği	• Bölgedeki ülkelere kıyasla daha rekabetçi bir lojistik hizmet sektörü • AB ile olan ticari ilişkilerinden hizmetlerde kalitenin yüksek olması • Türkiye'deki demiryollarında kendi vagonlarının işletilmesi • Atatürk Limanı'nın sahip olduğu standartlar ile bölgedeki kargo trafiğinde merkez olması	• AB ve diğer üçüncü taraf ülkelerin kota sitemi ve yüksek gecis ücretleri • Filodaki araçların standartlarının düşmesiyle AB ülkelerine girişlerinde zorluk • Hava kargo ve deniz ulaştırma sektörlerinde uluslararası güvenlik kurallarının ek maliyetleri

BATI-DOĞU ULAŞTIRMA KORİDORU KZFT ANALİZİ

LOJİSTİK ÜS MODELİ DEĞİŞKENLERİ		İç Dinamikler		Dış Dinamikler	
		Kuvvetli Yönler	**Zayıf Yönler**	**Fırsatlar**	**Tehditler**
	Arz	• Hava, kara ve deniz taşıma operasyonları uluslararası boyutta • Bilgi ve iletişim teknolojilerini etkin şekilde kullanma • UND, UTİKAD ve RODER gibi meslek örgütleri • Piyasalarda meydana gelen değişimlere karşı UND Ro-Ro Şirketi gibi kendi çözümlerini organize olarak üretebilme	• Kara nakliye piyasasında rekabet koşullarının zorlaşması ve kar marjlarının azalması • Ulaştırma kanunların tamamlanmamış olması		
	Talep	• 2002 yılından itibaren dış ticarette gelişme • 2003 yılından itibaren de iç piyasalarda canlanma • 2004 yılı sonunda AB tam üyeliği sürecinde kesin tarihi alması.	• Türkiye'nin cari açığının artış göstermesi • Türk Lirası'nın aşırı değerlenmesinin sonucunda devalüasyon tehlikesi • 2005 yılında Yeni Türk Lirası'na geçiş sürecinde yaşanacak sosyolojik ve psikolojik problemlerle enflasyonist yaklaşım	• Türkiye'nin AB'ye tam üye olarak kabulü için tarih verilmesi durumunda Kafkaslar ve Ortadoğu bölgeleri ile dış ticarette artış • Kafkaslar ve Ortadoğu bölgesindeki enerji kaynaklarının piyasalara ulaştırılmasında kilit role • Ulaştırma koridorlarının aktif hale gelmesi ile Orta Asya Ülkeleri ve Çin'in AB ile olan ticaret ilişkilerinde önemli bir geçiş noktası olması	• 2005 yılında Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne girmesi ile beraber AB kotalarını kalkması • Ulaştırma koridorlarını etkin hale getirememesi ile AB-Çin arasıda artacak mal akışından favdalanama
	Destekleyici İşlevler	• Ulaştırma sektörüne yönelik olarak lisans ve yükseklisans seviyesinde eleman yetiştirilmesi	• Sektörün büyüme oranına göre yeterli kalifiye personel ve insan kaynağı ihtiyacı	• AB adaylık sürecinde ve genç nüfusa sahip olması	• AB'ye üyelik sürecinde tarihin belirlenmesi ile diğer ülkelerden gelecek göç

BATI-DOĞU ULAŞTIRMA KORİDORU KZFT ANALİZİ					
		İç Dinamikler		Dış Dinamikler	
		Kuvvetli Yönler	Zayıf Yönler	Fırsatlar	Tehditler
LOJİSTİK ÜS MODELİ DEĞİŞKENLERİ	Destekleyici İşlevler	• UND ve UTIKAD gibi sektör sivil toplum örgütleri bünyelerinde kurslar • Üniversite eğitimi almış genç iş gücü potansiyeli	• Türkiye'deki kurum ve kuruşların hizmetlerinin standartlarının belirlenmemiş olması • Sektördeki şirketlerin uluslararası akreditasyonu sağlamamaları • Orta ve küçük ölçekli olan nakliye şirketlerinde akreditasyonun ek masraflar getirmesi • Piyasa gelişmeleri hakkında sekötr şirketlerinin araştırma ve geliştirme çalışmaları yapmamaları ve bu konuda üniversite v.b. kurumlarla ortak çalışmamaları		• Daha düşük ücretlerle çalışmaya hazır olan Balkan ülkeleri ve Kafkas ülkeleri vatandasları

Tablo 17: Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunda Lojistik Üs Modeline göre KZFT Analizi

KUZEY-GÜNEY ULAŞTIRMA KORİDORU KZFT ANALİZİ					
		İç Dinamikler		Dış Dinamikler	
		Kuvvetli Yönler	Zayıf Yönler	Fırsatlar	Tehditler
LOJİSTİK ÜS MODELİ DEĞİŞKENLERİ	Altyapı	• Batı-Doğu koridoruna göre ihmal edilmiş • Batı-Doğu koridoru kapsamında gerçekleştirilecek projeler bu koridorla aynı kapsamda • Altyapı finansmanı daha az • Rusya ve Ortadoğu bölgelerinde kargo merkezi olmasında Atatürk Havalimanı'nın altyapı ve bakım-onarım avantajı	• Kars-Tiflis demiryolu bağlantısı eksikliği • Gürcistan ve Azerbaycan'ın, Rusya'nın sahip olduğu demiryolu standartları • Karayollarından transit geçişin bu bölgede coğrafi yapıdan daha çok etkilenmesi • Sert hava koşulları yüzünden karayollarında daha çok bakım • Kışın karayollarının açık tutulması için çalışmalar • Samsun Limanı'ndan Mersin Limanı'na kadar uzanacak karayolu ve demiryolu bağlantısı • Trabzon Limanı'ndan Diyarbakır'a demiryolu bağlantısı • Altyapı çalışmaları için finansman eksiklikleri	• Karadeniz ve Kafkas ülkelerinin Akdeniz'e çıkma talebi • Türkiye'nin ulaştırma altyapısının Karadeniz ve Kafkas ülkelerine zaman ve maliyet avantajı • TRACECA kapsamında devam eden ulaştırma ağları • PETrA programının Karadeniz bölgesindeki ulaşım ağlarını geliştirmesi • Rusya'nın ulaştırma sistemlerinde genel standart sağlanması • Karadeniz Ekonomik İş Birliği-BSEC kapsamında üye ülkelerin gümrük prosedürlerinin ortak hale getirilmesi • Karadeniz çevresindeki yerel ulaştırma ağlarının birbirine bağlanması	• "Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru Sekreterliği" ile Türkiye'nin etkisiz bırakılması • "Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru" organizasyonuna Hazar'a kıyısı bulunan Kafkas ülkeleri üyedir. • Hazar denizindeki limanların Ro-Ro taşımaya izin verecek şekilde Rusya ve İran kıyılarında insaası • BSEC kapsamında gerçekleştirilmek istenen projelerin finansman zorluğu • AB fonlarından yararlanarak sürdürülen PETrA ve TRACECA programı kapsamında BSEC

KUZEY-GÜNEY ULAŞTIRMA KORİDORU KZFT ANALİZİ

		İç Dinamikler		Dış Dinamikler	
		Kuvvetli Yönler	**Zayıf Yönler**	**Fırsatlar**	**Tehditler**
LOJİSTİK ÜS MODELİ DEĞİŞKENLERİ	**Altyapı**		• Karadeniz kıyısındaki diğer limanlarında altyapı yatırımlarına ihtiyacı • Samsun Limanı'nın Ro-Ro rıhtımının gelişen talebi karsılaması • Samsun Limanı'nda konteyner elleçleme ekipmanlarının bakımı • PEtrA programı kapsamında Türkiye'den şu anda sadece Samsun Limanı alınması		
	İdari Yapı	• 2002 yılında Gümrük uygulamalarında AB mevzuatına uyum • Gümrük prosedürlerinin bilgisayara aktarılması ile işlemlerin hızlanması • BSEC kapsamında üye ülkelerin Gümrük prosedürlerinde bürokrasinin azaltılması • Transit taşımaların artması.	• Organizasyon ve koordinasyon problemleri • Ulaştırma sistemlerinin kontrolü Ulaştırma Bakanlığı gibi tek elde toplanmaması • Ulaştırma sistemlerine yönelik bakım ve onarım hizmetlerinde dengesizlik • Ulaştırma sistemlerinin eşit rekabet koşullarının sağlamaması • "Ulaştırma Ana Planı"nın hazırlanmasının bitmeyip uygulamaya geçmemesi	• BSEC kurumunun daha etkin çalışması • BSEC'in üye ülkelerde ulaştırma ağlarındaki idari yapılanmada koordinasyon sağlaması • BSEC'in üye ülkeler arasındaki bürokratik işlemleri azaltması. • TRACECA ve PETrA programları için düzenlenen oturumlarda BSEC temsilcisinin katılımı • BSEC çalışmalarının TRACEAC ve PETrA ile koordineli düzenlenmesi	• Türkiye "Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru " örgütüne üye veya gözlemci olmaması • Türkiye'deki idari yapının, TRACECA ve PETrA gibi programlarda aktif olarak yer almaması • TRACECA ve PETrA gibi programlara Türkiye adına daimi temsilcilerin "uzman personel" olarak gönderilmemesi

KUZEY-GÜNEY ULAŞTIRMA KORİDORU KZFT ANALİZİ

LOJİSTİK ÜS MODELİ DEĞİŞKENLERİ		İç Dinamikler		Dış Dinamikler	
		Kuvvetli Yönler	**Zayıf Yönler**	**Fırsatlar**	**Tehditler**
	İdari Yapı		• Ulaştırma sistemlerine yönelik olan kanunlardan sadece karayolu kanunun yenilenmiş olması • Karayolları dışında ulaştırma sistemleri ile ilgili kanunların çıkmaması • Deniz ve hava limanlarının büyük bölümünde devlet tarafından altyapı yatırımlar ve yönetim • Her kurum kendi bünyesinde projeler geliştirmesi ile ölü yatırımlar ve atıl kapasite • Samsun Limanı'nda konteyner elleçleme ekipmanlarının bakımı		
	Arz	• Güçlü bir kara nakliye filosu • Özel sektörün rekabetçi ve girişimci yapısı • Karadeniz'de diğer ülkelere göre gelişmiş konteyner elleçleme ekipmanları • Yönetim anlayışı ve standartları yüksek	• Lojistik şirketlerin mali zorlukları • Ağırlıklı olarak kara nakliye şirketlerinden kurulmaları • Vizyon olarak sahip oldukları kara nakliyeci perspektifi • Devletin hizmetlerdeki tekel yapısından dolayı etkin hizmet eksikliği	• Bölgedeki ülkelere kıyasla daha rekabetçi bir lojistik hizmet sektörü • Rusya ve Bağımsız Devletler Topluluğu ile olan ilişkilerdeki hizmetlerde kalitenin yüksek olması • Türk şirketlerinin Rusya'dan Ortadoğu ve İran yönlü yüklerinin karayoluyla taşınmasında etkinliği • Türk filosundaki araçların,standartlar olmadan Rusya ve diğer Karadeniz ülkelerine giriş çıkış yapabilmesi	• Karadeniz ve BDT taraf ülkelerin kota sitemi ve yüksek geçiş ücretleri • Ro-Ro taşıma ile gerçekleştirilmiş olan seferlerin kota kapsamında sayılması • Hava kargo ve deniz ulaştırma sektörlerinde uluslararası güvenlik kurallarının ek maliyetleri • Atatürk Limanı'nın Rusça bilgiye sahip personel eksikliği

KUZEY-GÜNEY ULAŞTIRMA KORİDORU KZFT ANALİZİ

LOJİSTİK ÜS MODELİ DEĞİŞKENLERİ		İç Dinamikler		Dış Dinamikler	
		Kuvvetli Yönler	**Zayıf Yönler**	**Fırsatlar**	**Tehditler**
	Arz	• Hava, kara ve deniz taşıma operasyonları uluslararası boyutta • Bilgi ve iletişim teknolojilerini etkin şekilde kullanma • hizmet veren şirketler UND, UTİKAD ve RODER gibi meslek örgütlerine üyelikleri • UND tek sivil örgüt olarak bu ulaştırma koridoruna dikkat çekmekte • Türkiye'nin özellikle bu koridordaki çalışmalarına UND desteği • Karadeniz'deki Ro-Ro seferleri Ulusoy Nakliyat gibi özel şirketlerin gerçekleştirmesi	• Kara nakliye piyasasında rekabet koşullarının zorlaşması ve kar marjlarının azalması • Ulaştırma kanunların tamamlanmamış olması	• Ortadoğu ülkelerinde de standartlar olmadan giriş çıkış yapabilmesi • Türkiye'deki şirketler BDT ile demiryolu bağlantısının kurulması ile yatırım talebi • Atatürk Limanı'nın sahip olduğu ekonomik bakım ve onarım ile kargo trafiğinde merkez olma potansiveli	• Atatürk Limanı'nın gerekli yedek parçaların Rus gümrüğünden hızlı ve kolay çıkarılamaması
	Talep	• 1998 sonrası Rusya ile dış ticarette gelişme • 2001'den itibaren İran ile ticarete görülen yavaş artış	• Türkiye'nin cari açığının artış göstermesi • Türk Lirası'nın aşırı değerlenmesinin sonucunda devalüasyon tehlikesi	• Türkiye'nin AB'ye tam üye olarak kabulü için tarih verilmesi • BDT,Kafkaslar ve Ortadoğu bölgeleri ile dış ticaret ilişkilerinde hızlı artış	• 2005 yılında Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne girmesi ile BDT ve diğer Karadeniz'e kıyısı bulunan ve AB'ye üye ülkelerin kotalarının kalkması • Çeçenistan ve Gürcistan'ın Rusya ile yaşadığı siyasi sorunların ticari ve ekonomik açıdan olumsuz etkileri

KUZEY-GÜNEY ULAŞTIRMA KORİDORU KZFT ANALİZİ

LOJİSTİK ÜS MODELİ DEĞİŞKENLERİ		İç Dinamikler		Dış Dinamikler	
		Kuvvetli Yönler	**Zayıf Yönler**	**Fırsatlar**	**Tehditler**
	Talep	• 2003 yılından itibaren iç piyasalara etki eden canlanma • 2004 yılı sonunda da BDT ülkeleri ile dış ticaret hacminin artması • lojistik hizmetler sektörünün bu koridorda hızla gelişmesi	2005 yılında Yeni Türk Lirası'na geçiş sürecinde yaşanacak sosyolojik ve psikolojik problemlerle enflasyonist vaklasım	• Kafkaslar ve Ortadoğu bölgesindeki enerji kaynaklarının piyasalara ulaştırılmasında Türkiye'nin kilit rolü • Ortadoğu'nun önümüzdeki yıllarda ekonomik ve siyasi istikrara kavuşacağı beklentisi • Hindistan ile Rusya arasındaki ticaretin önümüzdeki yıllara artmasına yönelik tahminler • Kafkas ülkeleri ve Ortadoğu ülkelerinin de bulundukları bölgeler içinde ticari birlikler yoluyla iliskilerini gelistirmeleri	Karadeniz'deki limanları Ro-Ro taşıma ikinci alternatif olarak geliştirilip çift rotada kargo akışı • Ortadoğu'da siyasi istikrarın sağlanamayıp ekonomik sıkıntının • "Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru " nda Türkiye dışı çalışmalar
	Destekleyici İşlevler	• Türkiye'de ulaştırma sektörüne yönelik olarak lisans ve yükseklisans seviyesinde eleman yetiştirilmesi. • UND ve UTIKAD gibi sektör sivil toplum örgütlerinin kurslar düzenlenerek insan kaynakları sağlanmaları • Türkiye'nin sahip olduğu üniversite eğitimli genç iş gücü potansiyeli	• Kalifiye personel ve insan kaynağına ihtiyacı • Şirketlerin piyasadaki gelişmeler hakkında araştırma ve geliştirme çalışmaları yapmamaları ve üniversite v.b. kurumlarla ortak calısmamaları • Sektörde çalışmaya yönelik Rusça ve Farsça bilen eleman ihtiyacı	• Genç nüfusa sahip olunması • Genç nüfusun Rusya ve BDT için ticari açıdan önemli bir pazar	• Kafkasya, Ortadoğu, Balkanlar, Rusya ve diğer BDT ülkelerinden gelecek kaçak işçilerin dil avantajıyla oluşturdukları ucuz insan kaynakları potansiyeli

KAYNAKÇA

1. Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği Örgütü, Erişim: 14.08.2004, www.apecsec.org

2. Avrupa Birliği,Erişim: 13.06.2004, www.europe.eu.int.

3. Avrupa- Kafkaslar- Asya Taşıma Koridoru Örgütü, Erişim:16.08.2004, www.traceca.org

4. Avrupa Merkez Bankası, (2003). *Ekim Ayı Bülteni*, Avrupa Merkez Bankası, Frankfurt.

5. Avrupa Serbest Ticaret Örgütü, Erişim: 15.07.2004, www.secretariat.efta.int

6. Bağımsız Devletler Topluluğu, Erişim:13.06.2004, www.cisstat.com

7. Bahçeşehir Üniversitesi,(2003). *2003 Yılı Uluslararası Lojistik Konferansı Tebliğleri*, Bahçeşehir Üniversitesi Yayınları,İstanbul.

8. Baş, Mehmet Emin (2003). *İkinci El Elleçleme Makineleri Ticareti*, Dünya Gazetesi Yayınları, İstanbul

9. Bayar, Dr. Güzin ve Ebru Arısoy (2003). *Dünya Ekonomisi*, Dış Ticaret Müsteşarlığı Yayınları , Ankara.

10. Birleşmiş Milletler Asya Ekonomik ve Sosyal Komisyonu, Erişim: 16.08.2004, www.unesca.org.

11. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu, Erişim: 09.08.2004, www.unece.org

12. Birleşmiş Milletler Ticareti Geliştirme Komisyonu ,Erişim: 08.08.2004, www.unctad.org

13. Bunge, William (1962). Theoretical Geography, *Lund Studies in Geography Series C1,*New York.

14. Cullinane, Kevin ve Neal Toy, (2000). Identifying Influential Attributes in Freight Route/Mode Choice Decisions: a Content Analysis, *Transportation Research Part E, 36.*

15. Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşası Genel Müdürlüğü, Erişim:23.07.2004, www.dlh.gov.tr

16. Deniz Ticaret Odası, (2003). *Deniz Sektör Raporu*, DTO Yayınları, İstanbul.

17. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Gene Müdürlüğü, Erişim:22.07.2004, www.dhmi.gov.tr

18. Devlet İstatistik Enstitüsü, Erişim: 18.06.2004, www.die.gov.tr

19. Devlet Planlama Teşkilatı, Erişim: 14.08.2004, http://ekutup.dpt.gov.tr

20. Dış Ticaret Müsteşarlığı, Erişim: 12.08.2004, www.dtm.gov.tr

21. DPT, (2001). *VIII 5 yıllık Kalkınma Planı 2001-2005*, Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara.

22. DPT, (2001). *VIII 5 yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Raporu*, Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara.

23. DPT, (2001). *VIII 5 yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu*, Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara.

24. DPT, (2001). *VIII 5 yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Deniz Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu*, Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara.

25. DPT, (2001). *VIII 5 yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu*, Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara.

26. DPT, (2003). *2004-2006 Ön Ulusal Kalkınma Planı*, Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara.

27. DPT, (2004). *Ekonomik Gelişmeler Haziran 2004*, DPT Yayınları, Ankara.

28. Dünya Bankası, Erişim:08.07.2004, www.worldbank.org

29. Dünya Gazetesi, (2003). *Lojistik ve Taşımacılık Dünyası*, Dünya Yayıncılık A.Ş., İstanbul.

30. Dünya Ticaret Örgütü, Erişim: 04.06.2004, www.wto.org

31. Ekonomi ve İşbirliği Geliştirme Örgütü, Erişim:12.08.2004, www.oecd.org

32. Ekonomik İşbirliği Organizasyonu, Erişim: 25.07.2004, www.ecosecretariat.org

33. Güney ve Doğu Afrika Ortak Pazar Örgütü, Erişim: 14.06.2004, www.comesa.org

34. Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği, Erişim: 03.07.2004, www.asean.org

35. Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği, Erişim:14.08.2004, www.asean.sec.org

36. Hagget,Peter (1965). *Locational Analysis in Human Geography*, Longman Publishing, Londra.

37. Hagget,Peter (1979). *Geography: A Modern Synthesis*, Nautilius Publishing, Londra.

38. Holsti, Ole R. (1968), *Content Analysis :In Handbook Of Social Pyschology*, Addison-Wesley Publishing, Reading.

39. Hurst, Michael E.E. (1972). *A Geography of Economic Behaviour*, London Publishing, Belmont.

40. Hurst, Michael E.E.(1974). *Transportation Geography*, London Publishing, New York .

41. IMF,(2003). *World Economic Outlook 2003*, IMF, New York.

42. İTÜ, (2004).*2004-Dünya Kargo Ulaştırma Araştırmaları Kongresi Tebliğleri*, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları,İstanbul.

43. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, Erişim: 13.08.2004, www.bsec.org

44. Karadeniz Pan-Avrupa Ulaştırma Bölgesi Örgütü, Erişim: 18.08.2004, www.bs-petra.org

45. Karayolları Genel Müdürlüğü, Erişim: 18.08.2004, www.karayollari.gov.tr

46. Kargo İşletmecileri Derneği, Erişim: 12.07.2004, www.karid.org.tr

47. Kotler, Phillip (2000). Marketing Management, Prentice Hall, New Jersey.

48. Körfez Ülkeleri Konseyi, Erişim:12.06.2004, www.gcc-sg.org

49. Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi, Erişim: 14.07.2004, www.nafta-sec.org

50. Markoff, John, Gilbert Saphiro and Sahsa R. Weitman (1974). Toward the İntegration of Content Analysis and General Methodology ,*Sociological Methodology Journal*, Kaliforniya:Sage.

51. McAlister, Debbie Thorne ve Robert C. Erffmeyer, (2003). A content analysis of outcomes and responsibilities for consumer complaints to third-party organizations, *Journal of Business Research,* 56.

52. Merkez Avrupa Serbest Ticaret Birliği, Erişim: 06.08.2004, www.cefta.org

53. Mersin Deniz Ticaret Odası, (2002). *Mersin Deniz Ticareti*, Mersin.

54. MNG Hava Kargo Nakliyat Ltd. Şti., Erişim: 19.08.2004, www.mng.com.tr

55. Neuman, Lawrence W. (2003). *Social Research Methods:Qualitative and Quantitative Approaches*, AB Longman Publishing, Boston.

56. Orhan, Prof. Dr. Osman Z.(2003). *Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Sektörü'nün Gelişimi*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.

57. Ormerod, R.J. (2000). Is Content Analysis either practical or desirable for Research Evaluation?, *Omega Business Management Review*, 28.

58. Özgüç,Nazmiye, (1994). "Beşeri Coğrafyada Veri Toplama ve Değerlendirme Yöntemleri", İ.Ü. Ed. Fak. Yayını No:2511.

59. Richard, Edmunds & Tim O'Brien, (2003). *Evaluation of TRACECA Programme 1998-2002 Final Report*, Jacobs Consultancy, London.

60. RODER,(2003). RODER, Aysberg Basın Yayın San. Tic. Ltd., İstanbul

61. RODER,(2004). *RODER*, Aysberg Basın Yayın San. Tic. Ltd., İstanbul

62. Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği, Erişim: 16.08.2004, www.roder.org.tr

63. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Erişim: 14.08.2004, www.shgm.gov.tr

64. Stopford, Martin (1988). *Maritime Economics*, Urwin Hyman Ltd., Londra.

65. Strauss, A. ve Corbin, J.(1990). *Basic of Qualitative Research: Grounded Theory Procedures and Techniques*, Newbury Publishing, Sage.

66. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Erişim:19.08.2004, www.denizcilik.gov.tr

67. T.C. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı, Erişim: 14.08.2004, www.gumruk.gov.tr

68. T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü, Erişim: 16.08.2004, www.tcdd.gov.tr

69. Taaffe, Edward J., Richard L. Morril ve Peter R. Gould (1974). Transport Expansion in Underdeveloped Countries : A competetive analysis, *Transportation Geography Comments and Readings,* Kaliforniya.

70. Toksat, Salih (2004). Fedex Ege Bölge Müdürü ile Görüşme, İzmir.

71. Transport (2003).Kaan Film Prodüksiyon Yapım Yayın Reklamcılık San. ve Tic. Ltd. Şti., İstanbul.

72. Transport (2004).Kaan Film Prodüksiyon Yapım Yayın Reklamcılık San. ve Tic. Ltd. Şti., İstanbul.

73. Transport (2004).Kaan Film Prodüksiyon Yapım Yayın Reklamcılık San. ve Tic. Ltd. Şti., İstanbul.

74. Tuna, Doç. Dr. Okan (2003). "Lojistik Bir Üs Olarak Türkiye:Stratejik Bir Yaklaşım" , *2. UTİKAD Lojistik Kongresi,* Ankara.

75. Tümertekin, Prof. Dr. Erol ve Özgüç, Prof. Dr. Nazmiye (1999). *Ekonomik Coğrafya*, Çantay Kitabevi,İstanbul.

76. Türk Hava Yolları, Erişim: 16.08.2004, www.thy.com.tr

77. Türkiye Vakıflar Bankası, (2001). *Sektör Araştırmaları Serisi/No:24 Ulaştırma Sektörü*,Vakıflar Bankası Yayınları, Ankara.

78. Ulaştırma Bakanlığı, (2002). *"Dokuzuncu Ulaştırma Şurası Sonuç Bildirgesi"*, www.ubak.gov.tr

79. Ulaştırma Bakanlığı, (2004). *T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sektörler Bazında Gerçekleştirilen Önemli Faaliyetler*,Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, Ankara.

80. Ulaştırma Bakanlığı, Erişim:24.08.2004, www.ubak.gov.tr

81. Ullman Edward L. (1959). "The Railroad Pattern of the United States", *The Geographical Review*, 52.

82. Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru Örgütü, Erişim: 13.07.2004, www.instc.org

83. Uluslararası Nakliyeciler Derneği, (2002).*Kuzey-Güney Koridoru Araştırma Raporu*, Uluslararası Nakliyeciler Derneği Ar-Ge Ve İstatistik Departmanı Yayınları, İstanbul

84. Uluslararası Nakliyeciler Derneği, (2004). *UND'nin Sesi*. Camev Yayıncılık ve Prodüksiyon, İstanbul.

85. Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Erişim: 11.08.2004, www.und.org.tr

86. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, Erişim: 19.07.2004, www.utikad.org.tr

87. UNCTAD, (2003)."Development Of Multimodal Transport And Logistics Services", *Report by the UNCTAD Secretariat*, United Nations Conference on Trade and Development, Geneva.

88. UND Ro-Ro İşletmeleri, (2002). *UND Ro-Ro*, Aysberg Basın Yayın San. Tic. Ltd., İstanbul.

89. Uluslararası Nakliyeciler Derneği, (2003). *UND'nin Sesi*. Camev Yayıncılık ve Prodüksiyon, İstanbul.

90. Weber, Max (1949). *The Methodology of the Social Sciences* , New York:Free Pres, Nev York.

91. Yıldırım, Prof. Dr. Ali, Prof. Dr. Hasan Şimşek (2003). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, Seçkin Yayıncılık Ticaret A.Ş., Ankara.

EKLER

EK A İçerik Analizi Uygulama Raporu

İÇERİK ANALİZİ UYGULAMA RAPORU

1.BÖLÜM

Aşağıdaki Kelimelerin Yayında Taranarak Yayında Makalenin Belirlenmesi:

	Makalede(Sunumda) Tekrarlanma Sayısı
Taşıma Koridoru	
Ulaştırma Koridoru	
Taşıma Ağı	
Ulaştırma Ağı	
Transit Ülke	
Lojistik Üs	
Lojistik Merkez	
(Lojistik) Cazibe Merkezi	

Makalenin(Sunumun) Adı:
Makalenin İçeriği:Lojistik/ Deniz Taşıma/ Kara Taşıma/ Hava Taşıma/ Diğer
Yayınlandığı Yer:
Yayınlandığı Tarih:

2.BÖLÜM

Aşağıdaki Kelimelerin Makalenin Tamamında Taranması:

Kelimeler	Makalede(Sunumda) Tekrarlanma Sayısı
Ekipman	
Yönetim	
Toplam Kalite Yönetimi	
Karlılık	
Fiyatlar	
Pazarlama	
Sermaye	
Ekonomik Kriz	
AB	
İhracat	
İthalat	
Üretim	
BDT	
Ortadoğu	
Balkanlar	
Uluslar arası Ticaret Örgütleri	
Bölgesel Ticaret Örgütleri	
Kafkaslar	
Orta Asya Ülkeleri	
Demiryolu Kanunu	
Karayolu Kanunu	
Denizyolu Kanunu	
Havayolu Kanunu	

Bürokrasi	
Kontrol Mercileri (RTÜK gibi Kara,hava,deniz ve demiryolu Taşıma)	
Koordinasyon(Kurumlar arası-Eşgüdüm)	
Organizasyon(Kurumlar içi)	
Bakanlık(Ulaştırma veya Denizcilik)	
Ulaştırma Ana Planı	
Gümrük Prosedürleri	
Güvenlik	
Temsilcilik(Uluslararası ve Bölgesel Örgütlerde)	
BİT(Bilgi ve İletişim Teknolojileri)	
Meslek Örgütleri	
Çevre Koruma	
Özelleştirme	
Verimlilik	
Akreditasyon(ölçümleme)	
Eşit Rekabet(Taşıma Türleri Arasında)	
Finansman	
Projelendirme	
Limanlar	
Konteyner Taşıma	
Kombine Taşıma	
Demiryolu	
Hava Kargo	
Havalimanları	
Karayolu	
Düzenli Bakım ve Onarım	
İyileştirme	
Ek tesisler	
Ro-Ro Taşıma	
Taşıma Tipleri Arası Bağlantılar	
Kalifiye Personel	
Kısayol Deniz Taşıma	
KİT	
Kabotaj	

3.BÖLÜM

Makalenin Paragraf(Slayt) Sayısı:

Kelimeler	Paragrafın(Slaytın) Ana Konusu
Ekipman	
Yönetim	
Toplam Kalite Yönetimi	
Karlılık	
Fiyatlar	
Pazarlama	
Sermaye	

Ekonomik Kriz	
AB	
İhracat	
İthalat	
Üretim	
BDT	
Ortadoğu	
Balkanlar	
Uluslar arası Ticaret Örgütleri	
Bölgesel Ticaret Örgütleri	
Kafkaslar	
Orta Asya Ülkeleri	
Demiryolu Kanunu	
Karayolu Kanunu	
Denizyolu Kanunu	
Havayolu Kanunu	
Bürokrasi	
Kontrol Mercileri (RTÜK gibi Kara,hava,deniz ve demiryolu Taşıma)	
Koordinasyon(Kurumlar arası-Eşgüdüm)	
Organizasyon(Kurumlar içi)	
Bakanlık(Ulaştırma veya Denizcilik)	
Ulaştırma Ana Planı	
Gümrük Prosedürleri	
Güvenlik	
Temsilcilik(Uluslararası ve Bölgesel Örgütlerde)	
BİT(Bilgi ve İletişim Teknolojileri)	
Meslek Örgütleri	
Çevre Koruma	
Özelleştirme	
Verimlilik	
Akreditasyon(ölçümleme)	
Eşit Rekabet(Taşıma Türleri Arasında)	
Finansman	
Projelendirme	
Limanlar	
Konteyner Taşıma	
Kombine Taşıma	
Demiryolu	
Hava Kargo	
Havalimanları	
Karayolu	
Düzenli Bakım ve Onarım	
İyileştirme	
Ek tesisler	
Ro-Ro Taşıma	

Taşıma Tipleri Arası Bağlantılar	
Kalifiye Personel	
Kısayol Deniz Taşıma	
KİT	
Kabotaj	

EK B:İçerik Analizi Gerçekleştirilen 4655 Metnin Listesi

	Derginin Adı	Basım Tarihi	Makale Sayısı
1	UTA Lojistik	Nisan 04	29
2	UTA Lojistik	Mart 04	35
3	UTA Lojistik	Ocak 04	37
4	3D Lojistik	Ocak 04	42
5	RODER	Ocak 04	34
6	RODER	Şubat 04	37
7	RODER	Nisan 04	41
8	UND'nin Sesi	Mart 04	26
9	UND'nin Sesi	Mayıs 04	39
10	Transport	Ocak 04	43
11	Deniz Ticareti	Ocak 04	47
12	Deniz Ticareti	Şubat 04	25
13	UTA Lojistik	Aralık 03	33
14	UTA Lojistik	Kasım 03	28
15	UTA Lojistik	Ekim 03	55
16	UTA Lojistik	Eylül 03	18
17	UTA Lojistik	Ağustos 03	30
18	UTA Lojistik	Temmuz 03	33
19	UTA Lojistik	Haziran 03	35
20	UTA Lojistik	Mayıs 03	30
21	3D Lojistik	Mayıs 03	45
22	3D Lojistik	Mart 03	56
23	Mersin Deniz Ticaret Odası	Temmuz 03	15
24	Mersin Deniz Ticaret Odası	Ocak 03	23
25	Mersin Deniz Ticaret Odası	Nisan 03	19
26	Mersin Deniz Ticaret Odası	Haziran 03	18
27	Mersin Deniz Ticaret Odası	Eylül 03	17
28	RODER	Kasım 03	36
29	UND'nin Sesi	Kasım 03	46
30	UND'nin Sesi	Ekim 03	36
31	Transport	Kasım 03	60
32	Transport	Aralık 03	51
33	UTA Lojistik	Ocak 02	24
34	UTA Lojistik	Eylül 02	22
35	UTA Lojistik	Nisan 02	38
36	UTA Lojistik	Aralık 02	35
37	UTA Lojistik	Ekim 02	24
38	UTA Lojistik	Mayıs 02	23
39	UTA Lojistik	Mart 02	27
40	3D Lojistik	Nisan 02	46
41	3D Lojistik	Haziran 02	40
42	3D Lojistik	Ocak 02	35
43	3D Lojistik	Nisan 02	39
44	Mersin Deniz Ticaret Odası	Eylül 02	20
45	Mersin Deniz Ticaret Odası	Kasım 02	18
46	Mersin Deniz Ticaret Odası	Ekim 02	18
47	Mersin Deniz Ticaret Odası	Ağustos 02	22
48	Deniz Ticareti	Nisan 02	17
49	Deniz Ticareti	Haziran 02	36
50	Deniz Ticareti	Ekim 02	37
51	Deniz Ticareti	Aralık 02	19
52	Deniz Ticareti	Temmuz 02	27
53	Deniz Ticareti	Ocak 02	35
54	Deniz Ticareti	Eylül 02	34
55	UTA Lojistik	Eylül 01	25
56	UTA Lojistik	Ekim 01	29
57	UTA Lojistik	Kasım 01	25
58	UTA Lojistik	Ocak 01	33
59	UTA Lojistik	Şubat 01	36
60	UTA Lojistik	Temmuz 01	22
61	UTA Lojistik	Ağustos 01	31
62	3D Lojistik	Haziran 01	34
63	Mersin Deniz Ticaret Odası	Ağustos 01	22
64	Mersin Deniz Ticaret Odası	Ocak 01	12
65	Deniz Ticareti	Aralık 01	16
66	Deniz Ticareti	Ağustos 01	19
67	Deniz Ticareti	Eylül 01	20
68	UTA Lojistik	Ekim 00	32
69	UTA Lojistik	Kasım 00	41
70	UTA Lojistik	Aralık 00	28
71	UTA Lojistik	Ağustos 00	39
72	UTA Lojistik	Eylül 00	36
73	Mersin Deniz Ticaret Odası	Mart 00	16
74	Mersin Deniz Ticaret Odası	Nisan 00	19
75	Mersin Deniz Ticaret Odası	Haziran 00	13
76	Deniz Ticareti	Mart 00	19
77	Deniz Ticareti	Ağustos 00	29
78	Deniz Ticareti	Ekim 00	19
79	UTA Lojistik	Şubat 04	30
80	UTA Lojistik	Haziran 04	27
81	UND'nin Sesi	Ocak 04	36
82	UND'nin Sesi	Şubat 04	26
83	UND'nin Sesi	Nisan 04	27
84	RODER	Mayıs 04	37
85	RODER	Mart 04	32
86	Transport	Mart 04	41
87	Transport	Mayıs 04	46
88	Transport	Temmuz 04	45
89	Transport	Haziran 04	44
90	Mersin Deniz Ticaret Odası	Şubat 04	16

91	UND'nin Sesi	Eylül 03	40
92	UND'nin Sesi	Mayıs 03	39
93	UND'nin Sesi	Nisan 03	43
94	RODER	Ekim 03	34
95	RODER	Temmuz 03	27
96	Transport	Eylül 03	37
97	Transport	Ekim 03	42
98	UND Ro-Ro	Ocak 02	23
99	UTA Lojisitik	Ağustos 02	24
100	UTA Lojisitik	Temmuz 02	26
101	UTA Lojisitik	Eylül 02	29
102	UTA Lojisitik	Aralık 01	30
103	UTA Lojisitik	Mayıs 01	33
104	UTA Lojisitik	Haziran 01	27
105	RODER Derneği-Gözlem Dergisi sayıları(RODER web sayfasından)	2001	2
106	RODER Derneği-Gözlem Dergisi sayıları(RODER web sayfasından)	2002	27
107	Deniz Ticaret Odası Tüm Sirküleri	2002	305
108	Deniz Ticaret Odası Tüm Sirküleri	2003	294
109	Deniz Ticaret Odası Tüm Sirküleri	2004	142
110	Deniz Ticaret Odası Acil Duyurular	2004	9
111	UND AB Postası Bülteni 2002	Ağustos	13
112	UND AB Postası Bülteni 2002	Kasım	13
113	UND AB Postası Bülteni 2002	Aralık	12
114	UND AB Postası Bülteni 2002	Aralık	11
115	UND AB Postası Bülteni 2003	Ocak	10
116	UND AB Postası Bülteni 2003	Ocak	10
117	UND AB Postası Bülteni 2003	Şubat	12
118	UND AB Postası Bülteni 2003	Şubat	12
119	UND AB Postası Bülteni 2003	Mart	10
120	UND AB Postası Bülteni 2003	Mart	11
121	UND AB Postası Bülteni 2003	Nisan	10
122	UND AB Postası Bülteni 2003	Nisan	10
123	UND AB Postası Bülteni 2003	Mayıs	9
124	UND AB Postası Bülteni 2003	Mayıs	10
125	UND AB Postası Bülteni 2003	Mayıs	9
126	UND AB Postası Bülteni 2003	Haziran	9
127	UND AB Postası Bülteni 2003	Haziran	10
128	UND AB Postası Bülteni 2003	Temmuz	9
129	UND AB Postası Bülteni 2003	Temmuz	10
130	UND AB Postası Bülteni 2003	Ağustos	9
131	UND AB Postası Bülteni 2003	Ağustos	9
132	UND AB Postası Bülteni 2003	Eylül	8
133	UND AB Postası Bülteni 2003	Eylül	9
134	UND AB Postası Bülteni 2003	Ekim	9
135	UND AB Postası Bülteni 2003	Ekim	11
136	UND AB Postası Bülteni 2003	Kasım	10
137	UND AB Postası Bülteni 2003	Kasım	10
138	UND AB Postası Bülteni 2003	Aralık	11
139	UND AB Postası Bülteni 2003	Aralık	10
140	UND AB Postası Bülteni 2004	Ocak	10
141	UND AB Postası Bülteni 2004	Ocak	11
142	UND AB Postası Bülteni 2004	Şubat	10
143	UND AB Postası Bülteni 2004	Mart	10
144	UND AB Postası Bülteni 2004	Mart	10
145	UND AB Postası Bülteni 2004	Mart	10
146	UND AB Postası Bülteni 2004	Nisan	10
147	UND AR-GE Bültenleri 2002	Kasım	8
148	UND AR-GE Bültenleri 2002	Aralık	7
149	UND AR-GE Bültenleri 2002	Aralık	7
150	UND AR-GE Bültenleri 2003	Ocak	7
151	UND AR-GE Bültenleri 2003	Ocak	7
152	UND AR-GE Bültenleri 2003	Şubat	7
153	UND AR-GE Bültenleri 2003	Şubat	7
154	UND AR-GE Bültenleri 2003	Mart	7
155	UND AR-GE Bültenleri 2003	Mart	7
156	UND AR-GE Bültenleri 2003	Nisan	7
157	UND AR-GE Bültenleri 2003	Nisan	8
158	UND AR-GE Bültenleri 2003	Mayıs	7
159	UND AR-GE Bültenleri 2003	Mayıs	7
160	UND AR-GE Bültenleri 2003	Haziran	7
161	UND AR-GE Bültenleri 2003	Haziran	7
162	UND AR-GE Bültenleri 2003	Temmuz	7
163	UND AR-GE Bültenleri 2003	Temmuz	7
164	UND AR-GE Bültenleri 2003	Ağustos	7
165	UND AR-GE Bültenleri 2003	Ağustos	7
166	UND AR-GE Bültenleri 2003	Eylül	7
167	UND AR-GE Bültenleri 2003	Eylül	7
168	UND AR-GE Bültenleri 2003	Ekim	7
169	UND AR-GE Bültenleri 2003	Ekim	7
170	UND AR-GE Bültenleri 2003	Kasım	7
171	UND AR-GE Bültenleri 2003	Kasım	7
172	UND AR-GE Bültenleri 2003	Aralık	7
173	UND AR-GE Bültenleri 2003	Aralık	7
174	UND AR-GE Bültenleri 2003	Aralık	7
175	UND AR-GE Bültenleri 2004	Ocak	7
176	UND AR-GE Bültenleri 2004	Şubat	7
177	UND AR-GE Bültenleri 2004	Şubat	7
178	UND AR-GE Bültenleri 2004	Mart	7
179	UND AR-GE Bültenleri 2004	Mart	7
180	UND AR-GE Bültenleri 2004	Nisan	7
181	UND AR-GE Bültenleri 2004	Nisan	7
182	UND AR-GE Bültenleri 2004	Mayıs	7
183	WCTR Kongresi-2004-Planning of Port Capacity in Intermodal Transport Networks-The Case Of Rotterdam	Temmuz 04	1

184	WCTR Kongresi-2004-Transport Strategy for the Development of a Multimodal Transport Infrastructure Network in the Adriatic Corridor	Temmuz 04	1
185	WCTR Kongresi-2004-Benchmarking and Sustainable Transport Policy-Some Lessond from the BEST network	Temmuz 04	1
186	WCTR Kongresi-2004-Ukranian Waterways and Development of International Transport Corridors	Temmuz 04	1
187	WCTR Kongresi-2004-Evaluation of Transport Infrastructure Projects on Corridors by a Stategic Assesment Framework	Temmuz 04	1
188	Turkish Container Ports:An Analysis of Problems and Potential Opportunities	Temmuz 04	1
189	International Logistics Congress-2003-Lojistik Faaliyetlerin Türkiye'de yeri ve önemi	Temmuz 03	1
190	International Logistics Congress-2003-Türkiye'de Lojistik sektörüne yönelik vergi teşviklerinin Avrupa Birliği taşımacılık Politikaları ve Tek Pazarda etkin rekabet hedefi bakımından değerlendirilmesi	Temmuz 03	1
191	International Logistics Congress-2003-Supplier Evaluation and Relations n QS 9000 Certfied Companies in Turkey	Temmuz 03	1
192	International Logistics Congress-2003-Comparison of Quality Performance Criteria of Logistics Service Providers and those of thier customers	Temmuz 03	1
193	International Logistics Congress-2003-Intellectual Capital Measurement of 3. Party Logistics Firms in Turkey and an Application	Temmuz 03	1
194	International Logistics Congress-2003-Impact of Internet on Supply chain Activities:The case of Turkey	Temmuz 03	1
195	International Logistics Congress-2003-Logistics Management in Turkish Automotive Industry	Temmuz 03	1
196	International Logistics Congress-2003-International Marketing and Global Supply Chain Management:Analysis of the Practices of Turkish Automotive Exporters	Temmuz 03	1
197	International Logistics Congress-2003-CALS Methodology and its Contributions ti Turkish Industries and Acquisition System	Temmuz 03	1
198	International Logistics Congress-2003-Logistics Approach in EU Strategy	Temmuz 03	1
199	International Logistics Congress-2003-Turkey:The transition Point of Three Continenets;Logistic Opportunities and Threats	Temmuz 03	1
	TOPLAM		**4648**