

TÜRKİYE CUMHURİYETİNİN SEKSEN YILINDA ULAŞTIRMA, 1923 - 2003

R. Pars ŞAHBAZ*

ÖZET

Ulaştırma modellerinin ortaya çıkışları ve gelişim süreçleri farklı şekillerde olmuştur. Bugün , tüm ulaştırma modellerinin hızlı, güvenli, uygun fiyatlı yük ve yolcu taşımacılığı gerçekleştirmesi temel amaçtır. Çalışmada, farklı ulaştırma modelleri için söz konusu olan gelişim süreçlerinden bahsedilmiştir. Daha sonra, Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşundan bugüne kadar geçen süre içinde, ulaştırma sektörü hakkında bilgi verilmiş, mevcut yapıdan bahsedilmiş ve son olarak yapılması gerekenler vurgulanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Türkiye Cumhuriyeti, Ulaştırma

TRANSPORT IN TURKISH REPUBLIC DURING 80 YEARS, 1923 - 2003

ABSTRACT

Arising and development process of Transport Models are different from each other. Today the basic aim is to ensure fast, confident, reasonable freight and passenger transportation for all transport models. In this study first, development process for different transport models is mentioned. Then, from foundation of Turkish Republic to these days, it is given information about transport sector, present structure is discussed and lastly the things that must be done is pointed.

Key Words: Republic of Turkey, Transport

GİRİŞ

Ulaştırma büyük boyutlu bir sistemdir. Kara ulaştırması araçları (otomobiller, otobüsler, trenler), havayolu ulaştırmasında kullanılan araçlar (uçaklar) ve su ulaştırmasında kullanılan araçlar (gemi, feribot, hovercraft vb.) bu sistemin unsurlarıdır. Seyahat edenler, farklı ulaştırma modellerini tercih edebilmektedirler.

Ülkeler arası ekonomik, siyasi, kültürel ilişkilerin gelişmesinde, turizm gibi çok sayıda insanın bir yerden bir yere seyahati neticesinde ortaya çıkan büyük boyutlu bir sektörün doğmasında ve bugünkü boyutlarına ulaşmasında ulaştırma imkanlarının etkisi büyüktür.

Konu, Türkiye açısından ele alındığında, ülkemizin her alanda Dünyaya açılabilmesi, dünya ile bütünleşebilmesi, ülkenin sahip olduğu ulaştırma imkanlarının gelişmişlik düzeyi ile yakından ilgilidir. Türkiye'nin ihracat

* Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi (Yrd. Doç. Dr.)

gelirlerinin yaklaşık üçte birinin turizm sektöründen elde edildiği ve turizm sektörü için ulaştırma imkanlarının önemi göz önünde bulundurulduğunda elverişli bir ulaştırma sisteminin ülkede mevcut olmasının önemi daha belirgin bir biçimde ortaya çıkmaktadır.

Çalışma bu temel düşüncelerden hareketle, ulaştırma sisteminin ortaya çıkışı ve gelişimi ile ilgili genel bilgiler verilmesini, Türkiye’de Cumhuriyetin ilanından bugüne kadar geçen süre zarfında farklı ulaştırma modelleri için söz konusu olan olumlu veya olumsuz gelişmeleri aktarmayı amaçlamaktadır.

1. ULAŞTIRMA SİSTEMİNİN GELİŞİM SÜRECİ

Ulaştırma sisteminin gelişimi hakkında bilgi vermeden, başlangıç noktasında vurgulamak gerekir ki, ulaştırma sistemi içinde şu temel sınıflandırma yapılmaktadır: 1) belirli bir zemin üzerinde gerçekleşen ulaştırma; kara ulaştırması, su ulaştırması gibi. 2) havayolu ulaştırması (Cook vd.,2002: 98)

Ulaştırma modelleri 19.yüzyıl’a kadar yavaş bir gelişim trendi içinde olmuşlardır. Bu dönemde Avrupa ve Kuzey Amerika’da ulaşım, ağırlıklı olarak demiryolları kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Bu dönemin sonunda, karayolu ile ulaşım daha çok tercih edilir hale gelmiştir. Yine bu dönemde buharlı gemiler, önemli ticari rotalarda (daha çok göllerde ve nehirlerde) ulaştırma hizmeti verirken havayolu ile ulaşım olanakları ikinci dünya savaşından sonra önem kazanmaya başlamıştır.

Tablo 1: Ulaştırma Modelleri ve Dünya Seyahati (Devri-i Alem)

Yıl	Metot	Zaman
Dünya Çevresinde		#Gün, * Saat
1872	Jules Verne – Hayal	#80. 00
1889	Yelkenli Tekne – Nellie Bly	#72. 00
1924	U. S. Army Aircraft	#35. 00
1929	Graf Zeplin	#30. 00
1947	Pan American Havayolları	#4. 00
1981	Uzay Mekiği Columbia	*0. 06
Atlantik Geçişleri		
New York – Londra		
1905	Yelkenli Gemi-Atlantik	#12. 00
1938	Buharlı Gemi – Queen Mary	#4. 00
1981	Uçak – Concorde	*0. 15

Kaynak: Roy, A. Cook, J. Margua, Joseph ve J. Yale, Laura. (2002), **Tourism: The Business of Travel**, Prentice Hall, U.S.A, s 98.

Ulaştırma sisteminin gelişim sürecini Tablo 1’de görmek mümkündür.

2. ULAŞTIRMA MODELİ ELEMANLARI

Bir ulaştırma modelinde dört temel eleman tanımlanabilir (Holloway, 1998: 275): Yol, terminal, taşıyıcı ünite ve harekete geçirici güç. Bu elemanlar her ulaştırma modeli ve buna bağlı olarak aracı için farklı öneme sahiptir. Söz konusu elemanlar hakkında kısa bilgi vermenin yararlı olacağı söylenebilir.

2. 1. Yol

Yol, seyahatin gerçekleştiği ortamdır ve ulaştırma modeli tarafından kullanılmaktadır. Yol, karayolu, demiryolu gibi bütünüyle sonradan inşa edilmiş (suni) olabilir veya göl, nehir, hava ve deniz gibi doğal ortamlardan oluşabilir. Zaman içerisinde gerçekleştirilen bir takım düzenlemelerle, yollardaki hareket özgürlüğü belirli kurallara bağlanmış, özgürlükler sınırlandırılmıştır.

2. 2. Terminal

Terminal, bir ulaştırma modelinin diğer önemli elemanıdır. Terminal, çoğu zaman seyahatin başlangıç noktasıdır. Terminaller aynı zamanda, farklı ulaştırma modelleri arasında geçiş yapılan mekanlardır. En basit terminaller park yerleri iken, en kompleks terminal olarak havaalanları ifade edilebilir. Terminaller, iki taşıyıcı arasında ya da hava ulaştırması ve kara ulaştırması gibi farklı ulaştırma modelleri arasında geçiş yapılan mekanlardır. Terminallerin dizaynı, kimlere, hangi ulaştırma modellerine, ulaştırma modelleri dahilinde hangi ulaştırma araçlarına hizmet edeceklerine göre farklılık gösterir. İdeal terminaller, seyahat edenlerin bütün ihtiyaçlarının karşılandığı, entegre hizmetlerin verildiği terminallerdir.

2. 3. Taşıyıcı Ünite

Taşıyıcı birim, ulaştırma aracıdır. Araç, hareketi, seyahati kolaylaştırır. Kullanılan yol ulaştırma aracını belirlemektedir. Seyahat talebi, teknoloji ve harekete geçirici güç gibi çok sayıda faktör ulaştırma aracının yapısını, özelliklerini belirlemektedir. Taşıyıcılar artan bir şekilde hızlı, esnek ve ulaşılabilir (fiyat bakımından) olmak durumundadırlar (Holloway, 1998: 276)

2. 4. Harekete Geçirici Güç

Harekete geçirici gücün, gelişen ulaştırma hizmetleri içerisinde çok önemli bir faktör olduğu söylenebilir. Bu kapsamda, buharlı motorların kullanılmaya başlanması, demiryolu ve denizyolu taşımacılığında devrim niteliğinde bir gelişme olarak ifade edilebilir. Yine bu kapsamda değerlendirildiğinde, jet motorlarının

kullanılmaya başlanması havayolu ulaştırması için fiyat ve hız bakımından avantaj sağlamıştır. Harekete geçirici güç taşıyıcı birimin kapasitesini, hızını ve menzilini yakından etkilemektedir (Holloway, 1998:276).

3. ULAŞTIRMA MODELLERİ

İki temel ulaştırma modelinden söz edilebilir; Belirli bir zemin üzerinde gerçekleşen ulaştırma ve havayolu ulaştırması.

3. 1. Belirli Bir Zemin Üzerinde Gerçekleşen Ulaştırma

Belirli bir zemin üzerinde gerçekleşen ulaştırma; kara ulaştırması ve su ulaştırması adıyla iki ana grupta toplanabilir. Kara ulaştırmasında karayolu ulaştırması, demiryolu ulaştırması önemli iken su ulaştırmasında denizyolu ulaştırması önem kazanmıştır.

Coğrafi özellikler, hükümet politikaları ve maddi destekler değişik ülke ve bölgelerde ulaştırma alternatiflerini ortaya çıkarmıştır. Hangi ulaştırma modelinin seçileceği, seyahat edenlerin nereye gittiklerine, bütçelerine ve beklentilerinin derecesine bağlıdır.

Gemi ile gerçekleştirilen seyahatler, Atlantik geçişlerindeki ilk popüler ulaştırma hizmeti olmuş ancak uçakların kullanımının artmasıyla beraber bu ulaştırma hizmetine olan talep azalmıştır. Bununla beraber tren, otobüs ve otomobillerle seyahat edenlere hizmet veren feribot ulaştırması hala dünyanın pek çok bölgesinde çok önemlidir.

Kara ulaştırması, karayollarındaki otomobiller ve otobüsler etrafında gelişmiştir. Avrupa orijinli olan Demiryolu ile yolcu taşımacılığı hizmeti ise etkinliğini artırmaya devam etmektedir.

3. 1. 1. Karayolu Ulaştırması

Karayolu ulaştırmasının yapısındaki yeniliklere İngilizler öncülük etmiş, daha sonra bu yenilikler Dünyaya yayılmıştır. Karayollarının yapısındaki ilerleme devam etmekte ve karayolları, tüm gelişmiş ülkelerde ulaştırma sistemleri içerisinde merkezi bir rol oynamaktadır. İlk çok şeritli yollar (otobanlar) Almanya'da 1930' lar da inşa edilmiştir ve bu yollar hala Almanya'nın ulaştırma sisteminde çok önemli bir role sahiptir (Cook, 2001:105)

Yol yapım teknolojisi, Roma döneminden 19. yüzyılın sonuna kadar durağan kalmış ve bu durum, asfalt yolların yapımına kadar sürmüştür. Henry Ford'un T modeli, mobilitenin (hareketliliğin) sağlanmasında başlı başına bir devrim sayılmaktadır. Özellikle motor ve taşıt teknolojisindeki yenilikler, karayolu taşımacılığını geliştirmiştir (Prideaux, 2001: 101-102).

3. 1. 2. Demiryolu Ulaştırması

Bir ulaştırma modelinin gelişmişlik düzeyi ve seyahat edenler tarafından kullanılma oranı, tarih, devletin ilgisi ve desteği, finansman, topografya ve coğrafi koşullara bağlıdır. Bu faktörler demiryolu ulaştırmasını diğer ulaştırma modellerine göre daha fazla etkilemektedir. Demiryolları ile diğer ulaştırma modelleri arasındaki temel rekabet unsurları, mesafe ve buna bağlı olarak ortaya çıkan zamandır (Holloway, 1998: 273 - 274).

Demiryolu ile seyahatin tercih edilmesinin nedenleri; güvenlik, seyahat sırasında güzergahı rahatça görebilme, kişisel konfor, terminallerin şehir merkezlerinde bulunması, kalabalık olmayan güzergahlar, çevreyle dost olması.

Özellikle 1973 yılındaki petrol krizinde demiryolu taşımacılığına olan talep artmış, özel arabaları ile seyahat edenler yakıt fiyatlarında meydana gelen artış nedeni ile demiryollarına yönelmişlerdir (Holloway, 1998:121). Avustralya, Kore, Polonya, Macaristan, Rusya ve Türkiye’de de yüksek hızlı trenlerin hizmet vermesi planlanmaktadır. Yakın gelecekte, maglev (magnetik levitation) teknolojisinin mevcut elektrik gücünün yerini almasıyla, çok daha hızlı trenlerin devreye gireceği ve bu trenlerin, özellikle kısa mesafeli rotalarda karayolu ve havayolu ulaştırmasının yerini alabileceği ifade edilmektedir (Prideaux, 2001: 103).

Demiryolu ile yolcu taşımacılığı Avrupa orijinlidir. Avrupa’da ilk demiryolu taşımacılığı hizmeti 17 Eylül 1825’de resmen başlamıştır. Bu tarihte İngiltere’de Stockton ve Darlington arasında ki demiryolu hattında düzenli, tarifeli demiryolu taşımacılığı hizmeti sunulmaya başlanmıştır. Demiryolu ile yolcu taşımacılığı hizmeti Amerika’da 1829 yılında başlamış, bu tarihte Güney Carolina Demiryolu İşletmesi ve Kanal Demiryolu İşletmesi, Charleston Güney Carolina ve Hamburg Georgia arasında buharlı lokomotiflerle yolcu taşımacılığına başlamıştır. Kıtayı kat eden seyahatlerin ilki Birleşik Devletler de 1869, Kanada da ise 1885 yılında gerçekleştirilmiştir (Cook vd., 2001: 102).

Uzun mesafeli demiryolu ulaştırma hizmetleri, Birleşik Devletler de George Pullman’ın, Pullman taşıyıcıyı geliştirmesiyle büyük gelişme kaydetmiştir. Böylelikle gece yolculuklarında dinlenme imkanı sağlanmıştır. Hizmet standartlarında meydana gelen ilerlemeler, demiryolu ulaştırmasına olan talebi artırmıştır.

Şehirlerin büyümesi, yeni havaalanlarının şehir merkezlerinden çok daha uzak yerlerde inşa edilmeleri, demiryolu ulaştırma hizmetlerinin önemini artırmıştır. Tren istasyonlarının şehir merkezlerinde inşa edilmeye başlanmasından beri, pek çok durumda, bu istasyonlardan kalabalık güzergahlara daha hızlı ve

kolay ulaşım sağlanmaktadır. Aslında bazı şehirler arasında demiryolu ile ulaşım, havayolu ile ulaşımdan daha az zaman almaktadır

Tablo 2: ABD’de Bazı Merkezler Arasında Demiryolu ve Havayolu İle Ulaşımın Aldığı Zaman

	Tren	Uçak
San Diego – Los Angeles	2 sa. 30 dk.	2sa. 30dk.
Chicago – Millwaukee	1sa. 30 dk.	2sa. 30dk.
New York – Albany	2sa. 30dk.	3sa. 30dk.
Charlottesville – Raleigh	3sa. 30 dk.	3sa. 15dk.

Kaynak :Cook vd, 2001: 102

Not: Yukarıdaki süreler check-in ve terminallere ulaşım zamanları göz önünde bulundurularak hesaplanmıştır.

Demiryolu ile seyahat Kanada ve Birleşik Devletler de gerilerken Avrupa ve Asya’da şehirler arası ulaşırmada kullanılan, önemli bir ulaştırma türü olma özelliğini devam ettirmektedir. Halen Japonya, Rusya ve Hindistan, trenin tercih edildiği ülkelerdir. Nüfus yoğunluğunun artması ve yataklı vagonların devreye girmesi, yüksek hızda hizmet veren demiryolu sistemlerinin gelişmesine yardımcı olan etkenlerdir.

Fransa, İngiltere, İtalya, Japonya, Almanya, İsveç, Kore ve İspanya gibi ülkelerde insanlar demiryolu ile saatte ortalama 180 mil hızla yolculuk yapabilmektedirler. Demiryolu taşımacılığında daha hızlı olmayı sağlayacak teknolojik gelişmeler devam etmektedir, saatte 250 mil hızla giden trenlerin dizayn ve test çalışmaları sürmektedir (Cook vd, 2001: 104).

Avrupa’da, Demiryolu ile ulaşırmada en dikkati çeken gelişme Londra – Paris arasında, yüksek hızda taşımacılık yapan Eurostar’ın devreye girmesidir. Bu trenle seyahat, yaklaşık 3 saat sürmektedir.

Yüksek hızlı trenlerin, turizm endüstrisi açısından önemlerini gelecekte de koruyacakları ifade edilmektedir. Almanya ve Japonya Magnetic Levitation (MAGLEV) trenlerini geliştirmişler ve 1997 yılında da Japonya da MLX-01 hız rekorunu kırmıştır (280. 3mph). Birleşik Devletler de Cybertrain adında, yüksek hızlı tren ile hafif raylı sistem arasında bir araç olarak ifade edilen trenin testleri sürmektedir.

3. 1. 3. Denizyolu Taşımacılığı

Rüzgarın yardımıyla hareket eden gemilerle yolculuk, binlerce millik yolu iş ve iyi zaman geçirmek amacıyla seyahat edenler tarafından gerçekleştirilmiştir. Bununla beraber bu gemiler rüzgara bağımlıydılar, rüzgar olmadığı zamanlarda ise yolcular ve mürettebat, rüzgarın yeniden esmesini beklemekten başka bir şey yapamıyorlardı (Cook vd, 2001: 101).

Buhar gücünün kullanılmaya başlanmasıyla belirli rotalarda düzenli, tarifeli yolcu taşımacılığı hizmeti verilmeye başlanmıştır. Buhar gücüyle çalışan gemilerdeki ilk teknolojik ilerlemeler Avrupa orijinlidir. 1838’de iki yolcu gemisi (Sirus ve Great Western) Atlantik’te, İrlanda ve Büyük Britanya arasında yolcu taşımacılığı gerçekleştirmiştir. Bugünün standartlarıyla karşılaştırıldıklarında oldukça yavaş olan bu gemiler, yolcuların güven duyduğu tarifeli hizmetlere öncülük etmişlerdir.

Transatlantik olarak adlandırılan gemilerle yapılan yolcu taşımacılığı 1957 yılına kadar hızlı bir gelişme göstermiştir. Bu dönemde, jet motoruyla hareket eden uçakların devreye girmesi okyanus seferlerini neredeyse sona erdirmiştir. Bununla beraber, Cunard Lines günümüzde hala Southampton - New York City rotasında sefer düzenlemektedir ve bazı cruise gemileri bu seferlerde kullanılmaktadır ancak yine de okyanus geçişleri sınırlıdır.

Denizlerde, nehirlerde ve göllerde, özellikle feribotlarla verilen ulaştırma hizmetleri, ulaştırma sisteminin toplamı içerisinde hala önemli bir paya sahiptir. Bazı feribotlarda yolculara uyuma kabinleri, yiyecek-içecek hizmetleri, oyun salonları, alış-veriş imkanları ve çocuk oyun- bakım hizmetleri sunulmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı teknolojisindeki ilerlemeler ve talepteki değişimler neticesinde daha büyük ve hızlı gemiler sefere başlamıştır. Yeterli talebin oluşması ve daha büyük gemilerin sefere konulmasıyla optimum kârlılık sağlanmış, önce 2600 yolcu daha sonrada 4000 yolcu taşıyabilen gemiler inşa edilmiştir (Cook vd, 2001: 101).

3.2. HAVAYOLU ULAŞTIRMASI

Havayolu ile seyahat yirminci yüzyılın belki de en önemli yeniliğidir. Avrupa’da havayolu ile ilk tarifeli yolcu taşımacılığı 25 Ağustos 1919 da Londra – Paris arasında gerçekleştirilmiştir. Jet motorlu uçaklar tarafından yolcu taşımacılığı ise ilk kez, 2 Mayıs 1952’de Londra ve Johannesburg (G. Afrika) arasında gerçekleştirilmiştir.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) istatistiklerine göre 1999 yılında 1, 5 milyar kişi havayolu ile seyahat etmiştir (WTO, 2000:22). Uçuşları engelleyen uluslararası sınırlamalar azalmaya başlamıştır. Havayolu ile yolcu taşımacılığı trafiği, 1950 lerin sonundan 1990 ların başına kadar, her yıl yaklaşık % 5 oranında güçlü ve istikrarlı bir gelişme göstermiştir (Cooper, 2001: 112).

Havayolları tarafından sağlanan hizmetler üç kategoride ele alınabilir;

- ⇒ Tarifeli hizmetler,
- ⇒ Charter hizmetleri,
- ⇒ Hava taksi hizmetleri.

Havayolu ile seyahat güvenli, konforlu, hızlı ve uygun fiyatlara sahiptir. Bunu iki nedene bağlayabiliriz (Holloway,1998:80):

1) Özellikle İkinci Dünya savaşından sonra jet uçakları devreye girmiştir. 1950 yılında ticari amaçlı ilk jetin uçuşundan bugüne kadar geçen süre zarfında havayolu ulaştırmasında maliyetler, diğer ulaştırma modelleri ile karşılaştırıldığında daha büyük oranda gerilemiştir.

2) 1973 ve 1974 yıllarında yaşanan büyük petrol krizinden sonra petrol fiyatlarında büyük artışlar gerçekleşmiş ve bu dönemin ardından, yakıt ekonomisinin gerçekleştirilmesine yönelik çalışmalar yoğunlaşmış ve bunun sonucu olarak yeni nesil uçaklarda yakıt maliyetlerinde düşüşler sağlanabilmektedir. Yakıt olarak, petrol yerine hidrojenin kullanılmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir.

Uçakların kapasitelerinin artırılmasına yönelik çalışmalar sürmektedir (super jumbo). Bu uçakların, 600 - 800 yolcu kapasitesine sahip olması ve Los Angeles - Tokyo ya da Londra - Sydney gibi uzak mesafeli rotalarda hizmet vermesi planlanmaktadır. Gürültü kirliliğinin kontrol altına alındığı ülkelerde, bu durumu sürdürecek motorlar üretilmektedir. Havayolu ile gerçekleşen kitle seyahatlerinde görülen gelişmenin diğer nedeni, ulaştırma işletmeleri tarafından turizm sektöründe gerçekleştirilen konaklama ve tarifersiz taşımacılık yatırımlardır.(Holloway, 1998:80).

Halen NASA ve Lockheed Martin, X – 33 adı verilen bir taşıt üzerinde çalışmaktadırlar. Uzay, önce askeri amaçlarla fethedilmeye çalışılmış, daha sonra ticari amaçlı seyahatler söz konusu olmuş ve nihayet turizm amaçlı seyahatler gündeme gelmiştir. Yakın gelecekte uzay seyahatlerinin, seyahat acentalarının

broşürlerinde yer aldığını görmek mümkün olabilecektir (Prideaux, 2001 : 105-106).

Havayolu taşımacılığı endüstrisi, 11 Eylül 2001 tarihinde ABD’de gerçekleştirilen terörist saldırılardan sonra önemli ölçüde gerilemiştir. Hem Amerika içerisinde hem Amerika bağlantılı uçuşlarda hem de dünyanın diğer bölgelerinde, uçuş sayısında ciddi düşüşlerle karşılaşmıştır. Dünya çapında, 240 dan fazla üyesi olan IATA Eylül ayında, bir önceki yılın aynı dönemi ile karşılaştırıldığında uluslararası tarifeli taşımacılık da % 17 düşüş olduğunu ifade etmiştir. Kuzey Amerika havayolu işletmeleri tarafından taşınan yük ve yolcu miktarında ise % 30 dan fazla düşüş olmuştur . (Travel and Tourism Analyst, 2001: 16). Olumsuz gelişmelerden etkilenen bazı havayolu işletmeleri iflas etmişlerdir. Örnek; Sabena ve Swissair. Havayolu firmalarının içerisinde düştükleri zor durum uçak imalatçısı şirketleri de zor durumda bırakmıştır.

Avrupa’da ise, terör olaylarının etkisi daha az olmuştur. Avrupa içerisindeki hava trafiğinin bu olaylardan daha az etkilenmesinin bazı nedenleri vardır; terör olaylarının Avrupa’dan oldukça uzak bir yerde gerçekleşmesi, Avrupa’da uçak kaçırma ve havaalanlarında gerçekleştirilen terörist eylemlerle daha önce de karşılaşılması, 11 Eylül öncesi güvenlik önlemlerinin daha sıkı olması, vb.

4.CUMHURİYETİN SEKSEN YILINDA TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA HİZMETLERİ

Cumhuriyet ’in ilanı ile kazanılan ivme ile ülke ekonomisi ve gelişmesine yönelik adımların, ulaştırma sektöründe de aynı duyarlılık ve kararlılıkla atılması, özellikle demiryolu taşımacılığının Türkiye’nin kendi kaynaklarının kullanılmasıyla geliştirilebileceği gerçeğinin de dikkate alınmasıyla, 1930-1950 yılları arasında ulaştırma hizmetlerinde büyük aşamalar kaydedilmiştir (Tubitak, 2003:14).

Cumhuriyetimizin kurucularının çizdiği hedefler doğrultusunda, 21. yüzyılda Ulaştırma ve Haberleşme alanında kendi öz kaynaklarımızı da dikkate alacak politikalar izlenmek, kültürel, sosyal ve ekonomik ülke ihtiyaçları gözetilmek zorundadır. Her şeyden önce, ulaştırma ve haberleşme, tüm alt sistemlerin en ekonomik, en uygun ve birbirlerini tamamlayacak biçimde kullanıldığı bir sistem olarak görülmelidir. Daha önce bu anlayışla yapılmış değişik kapsam ve ölçekte birçok ulaştırma planı, uygulanmamış birer belge olarak devletin arşivlerini doldurmuştur. Ulaştırma yatırımlarına karar verenler, yapılan planları uygulamamış, bu planlarda belirlenen ilkeler ve hedeflere tümüyle ters düşen

kararlar almışlardır. Devlet, sürdürülebilir bir kalkınma stratejisi içinde doğru ulaştırma politika ve planlarını yaşama geçirmek ve uygulanma aşamasında karar vericiler üzerinde kamuoyu baskısını sağlayacak bir toplumsal bilinci yerleştirmek durumundadır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1998: 143-144)

Cumhuriyetin kuruluşundan bu güne kadar geçen süre zarfında, ulaştırma alt sistemlerinde meydana gelen gelişmelerden bahsetmek kuşkusuz yararlı olacaktır. Burada belirtilmesi gereken önemli bir husus da, demiryolu ulaştırması ve denizyolu ulaştırmasında da maalesef gelişmiş,ş ülkelerin çok ama çok gerisinde kaldığıdır.

4.1.Türkiye’de Havayolu Ulaştırma Sektörü

Ülkemizde havayolu ulaştırması Türk Havayolları Anonim Ortaklığının kurulmasıyla başlamıştır. THY uzun yıllar hem yurt içinde hem de yurt dışında gerçekleştirilen havayolu ulaştırma hizmetlerinin tek sağlayıcısı durumunda olmuştur.

Tablo 3: THY Tarihçesi

20.05.1933	Milli savunma bakanlığına bağlı hava yolları devlet işletmesi kuruldu. <i>İlk filo</i> :2 King Bird (5 koltuklu), 2 Junkers F-13 (4 koltuklu)1 ATH-(10koltuklu)
1935	Bayındırlık Bakanlığı'na bağlandı
1938	"Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü" adı ile ulaştırma bakanlığı'na bağlandı
1945	DC-3 uçakları filoya girdi
1947	İlk dış sefer Ankara-İstanbul-Atina olarak yapıldı
01.03.1956	Türk Hava Yolları A.O. sermayesi 60 Milyon TL olarak kuruldu
1958-1960	F-27 ve VISCOUNT uçakları alındı
1967	İlk DC-9 uçağı ile jet çağı başladı
1971	B-707'ler kiralanarak filoya katıldı
1973	F-27 'ler F-28 ile değiştirildi, DC-10 'lar filoya katıldı
1974	B-727 'ler filoya katıldı
1984	Sermaye 60 Milyar TL oldu, kamu iktisadi kuruluşu statüsü'ne geçildi
1985	Airbus 310'lar filoya katıldı
1986	Haziran 'da Singapur hattının açılması ile uzakdoğu uçuşları başladı

Kaynak: www. thy. com. tr

Türkiye'nin bayrak taşıyıcısı olarak THY'nin misyonu, aşağıdaki amaçlarla hava taşımacılık hizmeti sunmaktır:

- Türkiye'nin dünyaya açılmasında öncülük etmek,
- Yurtiçinde yolcu potansiyeline sahip tüm noktalara hava ulaşım hizmetini götürmek,

c) Orta Asya'daki Türk Cumhuriyetleri, Balkanlar ve Orta Doğu ülkeleri ile Uzak Doğu, Amerika ve Avrupa ülkeleri arasında köprü vazifesi görmek,

d) Sektörün ihtiyaç duyduğu destek hizmetlerini sağlamak.
Bu gün gelinen noktada THY'nin filo yapısı ise aşağıdaki gibidir.

Tablo 4: THY'nin Filo Yapısı , 2004

Uçak Tipi	Adet	Koltuk Kapasitesi	Toplam Kapasite
A-310-300	5	1 (208), 4 (210)	1048
A-340-300	7	271	1.897
B-737-400	14	150	2.100
B-737-500	2	117	234
B-737-800	26	26 (165)	4.290
RJ-70	3	79	237
RJ-100	8	99	792
TOPLAM	65		10. 598

Kaynak: www. thy.com.tr

1980 sonrası ülkemizde havayolu ulaştırma hizmetlerinde özel sektörün de faaliyette bulunmasına yönelik bazı düzenlemeler gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde faaliyete geçen özel sektör sivil havayolu işletmeleri çeşitli güçlüklerle karşılaşmışlar ve pek çok şirket bunları aşamamış ve faaliyetlerine son vermek durumunda kalmıştır.

Türkiye’de havayolu ulaştırması bu güne kadar istikrarlı bir yapıya kavuşamamıştır. Havayolu ulaştırma sektörünün aşırı hassas yapısı, ülkemizin içinde bulunduğu bölgede meydana gelen olumsuz gelişmeler, Türkiye ekonomisinin içine düştüğü ekonomik sıkıntılar istikrarsızlığın temel nedenleri olarak ifade edilebilir.

Tablo 5 : Türkiye Özel Havayolu Taşıyıcıları Uçak Filosu , 2004

Havayolu taşıyıcısı	Uçak Adedi	Koltuk Sayısı
Güneş Express Havayolları A.Ş.	8	1.490
Pegasus Hava Taşımacılığı	14	2..608
Inter Ekspres	5	702
Onur Havayolları A.Ş.	24	5.771
Air Anatolia	1	315
MNG Havayolları Taşımacılık A.Ş.	17	1.792
Hürkuş Hav. Tic. AŞ. AŞ.	6	1.020
Ski-Ay Hav. T.A.Ş.	5	863
Atlas Jet Uluslar arası Havacılık AŞ.	3	1.236
Fay Havayolları AŞ.	8	2.118
Dünyaya Bakış hava Taşımacılığı A.Ş.	2	482
Saga taşımacılık A.Ş.	1	298
Kıbrıs Türk Havayolları LTD.	8	1.645
Hava Aracı Sayısı	102	17..915

Kaynak: www..ubak.gov.tr

Tüm Dünyadaki havayolu işletmelerini çok olumsuz etkileyen, bazılarının iflas edip sektörden çekilmelerine neden olan ABD’de 11 Eylül terör saldırıları Türkiye havayolu taşımacılığı sektörünü de olumsuz yönde etkilemiştir.

Amerikanın Irak’ı işgal etmesi Türkiye Havayolu Ulaştırma sektörünün karşılaştığı son büyük krizdir. Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği (TÖSHİD) savaşın başlamasıyla birlikte daha önce anlaşması imzalanan seferlerin iptal edildiğini ifade etmiştir. Sigorta şirketlerinin artan risk nedeniyle yükselttiği prim bedelleri, yükselen yakıt fiyatları, iptal edilen seferler nedeniyle boş kalan uçakların personel, yer hizmetleri ve diğer giderleri gibi hususlar havayolu şirketlerini zor durumda bırakmıştır (www.turizmdebusabah.com.tr). Ayrıca bazı sektör temsilcileri Türkiye’de sivil havacılık ile ilgili bir politika olmadığını iddia etmektedirler.

4.2. TÜRKİYE’DE DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI

Türkiye Cumhuriyetinin demiryolu tarihi, Cumhuriyet öncesi, Cumhuriyetin ilanından sonra ki dönem olarak iki ana başlık altında incelenmektedir.

4.2.1.Cumhuriyet Öncesi Dönem

Cumhuriyet öncesi dönemde inşa edilen Hicaz demiryolu hattı ve Aydın – İzmir demiryolu hattı inşa edildikleri dönemin koşullarına göre ilk modern güzergahlar olarak ifade edilebilir. Söz konusu demiryolu hatları yabancı ülkelerin

mali desteği ile gerçekleştirilmiş ve bu ülkeler mali destekleri karşılığında işletme haklarını elde etmişlerdir. Osmanlı İmparatorluğunun son dönemlerindeki ekonomik şartlar göz önünde bulundurulduğunda, imparatorluğun mali destek sağlayamamasını doğal karşılamak gerektiği ifade edilebilir (www.tcdd.gov.tr).

4.2.2.Cumhuriyet Sonrası Dönem

Türk demiryolları 1923- 1950 yılları arasında altın çağını yaşamıştır. Bu yıllar arasında tüm olumsuz koşullara rağmen demiryolu yapım ve işletilmesi ulusal gle başarılmıştır. İkinci Dünya savaşına kadar büyük bir hızla sürdürülen demiryolu yapımı, savaş nedeni ile 1940 dan sonra yavaşlamıştır. 1923 – 1950 yılları arasında yapılan 3578 km lik demiryolunun 3208 km, si 1940 yılına kadar tamamlanmıştır.

Bu dönemin belirgin özelliği, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan I. ve II. Beş yıllık Sanayileşme planlarında, demir- elik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmiş olmasıdır. Bu tür kitlesel yüklerin en ucuz biçimde taşınabilmesi için demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir.

1950 sonrası dönem ise, demiryolu ulaştırmasının siyasi iktidarlar tarafından ihmalin de ötesinde yok sayıldığı bir dönemdir. Bugün Türkiye’de Demiryolu ulaştırması standartları, tam ye olmak için büyük çaba sarf ettiğimiz Avrupa Birliği ne ye ülkeler ile karşılaştırıldığında oldukça geri kalmış durumdadır.

Bu konudaki eksikliğin giderilmesi ile ilgili olarak şimdiye kadar gündeme gelmiş olan en ciddi proje Ankara – İstanbul Hızlı Tren Projesidir. Projenin temeli 2003 yılında atılmıştır ve çalışmalar halen devam etmektedir

Tablo 6: TCDD Verilerine Göre Türkiye’de Demiryollarının Mevcut

Durumu

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Toplam Demiryolu Uzunluğu	10,508 km	10,933 km	10,922 km	10.940	10.948	10.984
Toplam Yıllık Yolcu Kapasitesi (Yolcu-Km) (000)	109,774	98,931	85,343	76.322	73.088	76.993
Toplam Yıllık Yük Kapasitesi (Ton-Km) (000)	8,466,000	8,446,000	9,895,000	7.561	7. 224	8. 669

Kaynak: www.tcdd.gov.tr

Cumhuriyetin kuruluşundan sonra demiryolu taşımacılığına gereken önem verilmiş ancak bu ilgi uzun sürmemiş ve bu gün geline nokta da rahatlıkla

gözlemlenebildiği gibi modern demiryolu ulaştırmasının oldukça gerisinde kalmıştır.

4.3.KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

Karayolu taşımacılığı, üretim noktasından tüketim noktasına aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Ekonomik kalkınma ve toplum refahının gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi diğer sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet türü konumundadır. Karayolu ağırlıklı mevcut taşımacılık sistemleri sebep oldukları kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklığı ile ekonominin gelişmesinde hareketliliği sınırlamaktadır. Dünya yol istatistikleri incelendiğinde; diğer taşıma sistemleri çok gelişmiş ülkeler de dahil bir çok ülkede yolcu ve yük taşımacılığında karayoluna olan talebin sürekli artan bir eğilim gösterdiği izlenmektedir (Tübitak, 2003:9)

Tablo 7 : Karayolları Ağı Uzunluğu

Yıllar	Otoyollar	Devlet Yolları	İl Yolları	Toplam
1950		24.306	22.774	47.080
1960		26.711	34.831	61.542
1970		35.016	24.437	59.453
1980	27	31.976	28.785	60.788
1990	281	31.149	27.979	59.406
2000	1.774	31.388	29.535	62.697
2001	1.851	31.397	29.693	62.941
2002	1.851	31.376	29.929	63.156
2003	1.892	31.358	30.133	63.383

Kaynak: TÜBİTAK (2003), **Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Ön Raporu**, Ankara. s 42.

Tablo 7’da görülebileceği gibi ülkeyi yönetenlerin karayolu ulaştırmasına ilgisi son yirmi yıllık dönem zarfında iyice artmış ve otoyol uzunluğu 27 km den 1.851 km’ye çıkmıştır.

4.4. DENİZYOLU ULAŞTIRMASI

Türkiye’de bugün kendi limanlarımız arasında modern anlamda yolcu taşımacılığı yapan tek bir gemimiz bulunmamaktadır. Bu durum karşısında ülkenin denizyolu ulaştırma hizmetleri hakkında bilgi vermenin ne derece anlamlı olacağı ciddi bir soru olarak karşımıza çıkmaktadır.

Türkiye zengin kaynaklarını kullanamamakta, fırsatları değerlendirememektedir. Pek çok alanda bu ifade geçerlidir. Denizyolu ulaştırması bunların başında gelmektedir. Komşumuz Yunanistan'ın denizleri, yük ve yolcu taşımacılığında nasıl başarılı şekilde kullandığını görmek, fakat aynı imkanlara sahip ülkemizin bu konudaki başarısızlığı üzücüdür.

5. TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA HİZMETLERİNİN İYİLEŞTİRİLMESİ İÇİN YAPILMASI GEREKENLER

Türkiye'de ulaştırma sisteminin sağlıklı bir gelişim gösterebilmesi için yapılması gerekenler, sistemi oluşturan elemanların, bilim adamlarının, bürokrasinin bir araya geldiği geniş katılımlı toplantılarda ortaya konmuştur. Yapılması gerekenler bu toplantılarda aşağıdaki başlıklar altında belirtilmiştir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1998: 146- 152).

5. 1. İdari, Örgütsel Yapı ve Koordinasyon Açısından

Ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyonu sağlayacak yeni bir yapılanmaya gidilmelidir. Ulaştırma sektörünün 21. yüzyılda alacağı şekil Ulaştırma Ana Planı ve Sektörel Master Plan çerçevesinde belirlenerek, devlet politikası haline getirilmelidir. Bunun için 25 yıl geleceğe göre çerçevesi çizilen 10 yıllık bir plan yapılmalı, bu plan her üç yılda bir revize edilmelidir.

Kent merkezlerinde otoyol, hız yolu ve zincirleme katlı kavşak düzenlemeleri yerine toplu taşıma güçlendirici, raylı sistemleri teşvik edici, yaya ve bisiklet gibi çevre dostu trafik oluşturmaya yönelik düzenlemeler ile park et-devam et (park and ride) sistemi alt yapısı oluşturulmalıdır.

Başta gelişmiş ülkeler olmak üzere ulaştırmanın çevresel etkilerine verilen önemin artması nedeniyle toplu taşımacılığa olan dönüş dikkatli değerlendirilmeli, yeni politikalar üretilmesinde bu ana eksen etrafında birleşmelidir. Bunun için, yatırımlarda öncelik sırası şöyle olmalıdır: Demiryolu, Denizyolu, Boru Hatları, Karayolu ve Havayolu. Ayrıca yapılması gerekenleri şöyle sıralayabiliriz:

- a) Sektörün özertleştirilmesi ve özelleştirilmesi ana hedef olmalıdır
- b) Başta denizyolu- Demiryolu olmak üzere her türlü kombine (çok-modlu) taşımacılık desteklenmelidir.
- c) İhtiyaç duyulan teknisyen ve diğer kalifiye personelin karşılanması amacıyla üniversitelerde demiryolu bölümleri açılmalıdır.
- d) Birbirlerine alternatif olmaları kaçınılmaz olduğunda ulaşım sistemleri arasında eşit rekabet koşulları sağlanmalıdır.
- e) Sektör içerisinde parça parça yürütülen yeniden yapılanma çalışmaları Ulaştırma Bakanlığı gözetiminde koordinasyon sağlanarak desteklenmelidir.

f) Yurtiçi uçuş noktalarının sayısı artırılmalı, THY dışında tarifeli uçuş yapmak isteyen şirketlere imkan sağlanarak tarifeli sefer sayısı artırılmalıdır.

g) Ülkemizin ulaştırma sisteminin Avrupa Birliği Trans-Avrupa Şebekelerine katılımı olanakları üzerinde önemle durulmalı, bunu sağlayacak Pan Avrupa Koridorlarından 4. Koridora; tanımlanan transit güzergahlarımızın dahil edilmesini kolaylaştıracak politik ve teknik çalışmalara süratle başlanmalıdır.

5.2. Yasal Düzenlemeler Açısından

4046 sayılı yasada gerekli düzenlemeler yapılarak, alt sistemlerinde faaliyet gösteren kuruluşların özelleştirme konusundaki yetkileri artırılmalıdır. Yasal düzenlemeler açısından yapılacaklar şöyle sıralanabilir:

a) Karayoluyla yolcu ve eşya taşımacılığı sektörünün sorunlarının çözümünü ve gelişimini sağlayacak Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı, sektörün mutabakatı da alınarak yasalaştırılmalıdır.

b) Yürürlükteki yönetmeliklerde gerekli değişiklikler yapılarak, sermaye potansiyeli yüksek, güçlü, mesleki bilgi ve deneyime sahip denetlenebilir karayolu yolcu ve eşya taşıma firmalarının oluşturulması teşvik edilmelidir.

c) Demiryolu sistemindeki finansal darboğazın aşılmasına, yeni örgütsel yapı ve işleyişe imkan tanıyan Demiryolu Kanunu çıkarılmalıdır.

d) Demiryolu güzergahının elverişli olduğu kesimlerde belirli bir tonajın üzerinde olan ve uzak mesafeye taşınacak yüklerin demiryollarına yönlendirilmesi için gerekli önlemler alınmalıdır.

e) Denizcilik mevzuatı çağdaş düzeye getirilmelidir.

f) Ulaştırma sektörü dikkate alınarak Gümrük Mevzuatı basitleştirilmeli ve AB ve Uluslararası sözleşmelere uyum sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmelidir.

g) Uluslararası sivil havacılık kuruluşları ile ilgili faaliyetlerin düzenlenebilmesi için idari ve mali açıdan bağımsız sivil havacılık otoritesi kurulmalıdır.

h) Denizde can güvenliği ve asgari çalışma şartları ile ilgili ILO sözleşmeleri ile ilgili düzenlemeler yapılmalıdır.

5.3. Finansman Açısından

Ulaştırma ve haberleşme sektörüne ucuz ve uzun vadeli uluslararası kredi kaynakları yaratılmalıdır.

Ülkemizde turizm sektörünün geliştirilmesine yönelik finansal desteğin sağlanmasını temel fonksiyonlarından birisi olarak kabul eden Turizm Bankası (Turban) geçen zaman içerisinde bu fonksiyonunu ve ardından mevcudiyetini yitirmiştir. Benzer bir süreç Denizcilik Bankası içinde söz konusu olmuş,

özelleştirilmeyle sonuçlanan bu süreç sonunda, bugün bankacılık sisteminin parçası olarak varlığını sürdürmektedir. Denizcilik Bankası ihtisas bankacılığı yapma özelliğini yitirmiştir.

5. 4. Yatırımlar Açısından

Ulaştırma sektöründe yatırımlar açısından yapılması gerekenleri şöyle sıralayabiliriz:

- a) Uluslararası standartlara uygun karayolu altyapısı oluşturulmalıdır.
- b) Gümrük Birliğinin doğal uzantısı olarak, Avrupa Birliği'nin Ortak Transit Sistemine dahil olmak konusunda gerekli girişimler kararlılıkla sürdürülmelidir.
- c) Mevcut demiryolu altyapısının rehabilitasyonu tamamlanmalı, sistemi işlevselleştirecek Kars –Tiflis, Polatlı-Afyon, Balışih-Yıldızeli, Ankara-İstanbul sürat hattı, Ankara-Konya, Bandırma-Bursa-Osmaneli, Nizip-Şanlıurfa, Çan-Bandırma, Isparta-Antalya, Trabzon-Erzincan-Diyarbakır, Adapazarı-K.Ereğli gibi yeni hatlar hızla hayata geçirilmelidir.
- d) Modern çok modlu limanların altyapısı inşa edilmelidir.
- e) Boğaz tüp geçişi projesi hayata geçirilmelidir.
- f) Ulaştırma alt yapı teknolojilerinde standartlar artık yerel pazarlar için değil dünya pazarı için üretildiğinden titizlikle takip edilmeli, AR-GE yatırımlarına önem verilmelidir.
- g)Özel sektörün ulaştırma-haberleşme alanlarına yatırım yapmaları özendirilmeli ve ulusal işletmelerin uluslararası pazarda etkinliği arttırılmalıdır.
- h) Hava taşımacılığının, 21. yüzyıldaki yolcu kapasitesini karşılayacak şekilde uluslararası standartlara uygun geliştirilmesi ve iç hat uçuş noktalarının sayısının artırılması için yeni havaalanları inşa edilmelidir.

5. 5. İnsan Kaynakları Açısından

Sektörün ihtiyaç duyduğu donanıma sahip kadroların yetiştirilmesi doğrultusunda aşağıdaki çalışmalar gerçekleştirilmelidir.

- a) Ulaşım Politikalarının taşıt (makine) öncelikli değil, yaya (insan) öncelikli olmalıdır.
- b) Yolculuk, iletişim ve kamu ulaşımı tüm insanlar için yapılabilir, erişilebilir ve güvenli olmalıdır,
- c) Yolcu taşımacılığında yüksek hızlı demiryolu taşımacılığı, yük taşımacılığında ise demiryolu ağırlıklı “çok modlu taşımacılık geliştirilmelidir.
- d) Ülkemizin kalkınması ve gelişmesi için yapısı itibarı ile uluslararası önem arz eden denizyolu ulaştırma sektörü geliştirilmeli ve teşvik edilmelidir. Tablo 8 ‘den görülebileceği üzere deniz yolunun yolcu taşımacılığında ağırlığı % 0,04 ‘dür.

e) Uçak Sanayiinin geliştirilmesi maksadı ile TAI ve TEI gibi ulusal kuruluşlara gereken destek ve önemin verilmeli, iç hat uçuş noktalarının sayıları artırılmalı ve bu uçuşlar yolcular açısından avantajlı hale getirilmelidir.

Tablo 8: Yolcu Taşımacılığının Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı ve % Payları

Yıl	Karayolu	%	Demiryolu	%	Denizyolu	%	Havayolu	%	Top.
1990	134.991	97.00	3.444	2.40	126	0.09	1.213	0.87	139.774
1991	131.029	97.00	3.139	2.30	92	0.07	846	0.63	135.106
1992	142.172	96.80	3.425	2.30	58	0.05	1.246	0.95	146.901
1993	146.029	96.20	4.030	2.60	52	0.07	1.721	1.13	151.832
1994	140.743	95.80	3.882	2.60	50	0.05	2.278	1.55	146.953
1995	155.202	96.00	3.661	2.30	61	0.04	2.692	1.66	161.616
1996	167.871	96.60	3.163	1.80	58	0.02	2.763	1.58	173.855
1997	180.967	96.40	3.562	1.90	53	0.08	3.033	1.62	187.615
1998	186.159	96.20	3.911	2.00	54	0.10	3.289	1.70	193.413
1999	189.882	96.10	4.199	2.10	34	0.04	3.480	1.76	197.595

Kaynak: TÜBİTAK (2003), **Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Ön Raporu**, Ankara. s 40.

SONUÇ

Cumhuriyetin kuruluş yıllarındaki güçlü ve kararlı bir başlangıca, bütün iyi niyete karşın, deniz, demir, kara ve havayolu ulaştırmacılığında, büyük olasılıkla finansman kaynaklarının yaratılamaması, bilimsellik ve planlılığın yeterince önemsenmemesi gibi sebeplerden ötürü zaman içinde amaçlanan gelişme sağlanamamıştır. Gerçek bir gereksinimi karşılamak üzere başlayan karayolu yapımı dönemi, diğer ulaştırma türlerini ihmal eden bir yaklaşımla sürdürülmüştür. Karayollarındaki atılım, planlı dönemde bir denge anlayışından uzak kalmış ; ulaştırma yatırımlarının yaklaşık dörtte üçü karayoluna yapılmış , demiryollarına ayrılan kaynaklar giderek azaltılmış, demiryollarını iyileştirici yönde bir çaba gösterilmemiştir. Ekonomik açıdan en gelişmiş ülkelerde bile ulaştırmada kitle taşımacılığının en ucuz ve güvenli yöntemi sayılan demiryolu taşımacılığına ağırlık verilirken, Türkiye’de karayolu taşımacılığı, ön planda tutularak kitle taşımacılığı ikinci plana itilmiştir. Örneğin, yurtiçi yolcu taşımacılığını sayısal temele oturtmak istediğimizde, karayolu taşımacılığına düşen pay yüzde 96, yük taşımacılığında düşen pay ise yüzde 94 gibi çarpıcı sayılarla gözler önüne serilmektedir (Tübitak, 2003:14)

Karayolu üzerindeki ağır taşıt oranının bu derece yüksek oluşu trafik güvenliğini azaltan en önemli hususlardan biridir. Bunun olumsuz sonuçları, hızın

düşmesi, araç kapasitelerindeki azalma, yollarda daha fazla tahribatın oluşması, alt yapının zamanından önce yıpranması, hatta kullanılamaz duruma gelmesi ve en önemlisi artan trafik kazaları olarak kendisini göstermektedir. Ülkemizdeki trafik kazaları ve neden olduğu ölümlerin sayısı gelişmiş ülkelere göre 3-10 kat daha fazladır (Tübitak, 2003:14)

Kitle ulaşım sorunu sadece şehirler arası ulaşım özgü kalmamış ; kent içi trafik de bu olumsuzluktan payını almıştır. Kentlerimizde eğitim ve kültür düzeylerinde, gelir ve refah düzeylerinde artış, kent içi ulaşım taleplerinin kentsel nüfustan daha hızlı artmasına yol açmaktadır. Yüzyıla yakın bir süredir dünyanın büyük kentlerinde kitle taşımacılığında ağırlıklı olarak raylı sistemlerden yararlanılırken, ülkemizde sadece birkaç büyük metropolde kullanılan yetersiz kapasitedeki ve pilot proje modeli niteliğinin ötesine geçemeyen sistemlerle yetinilmek zorunda kalınmıştır (Tübitak, 2003:14)

Geçmiş seksen yılın gelişmelerinden söz ettikten sonra kuşkusuz yapılması gereken geleceğe yönelik hedeflerinde ortaya konulmasıdır.

“ 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 ulaştırmanın en çok 1,5 saat, kent içi ulaştırmanın ise en çok 30 dakikada (yük taşımacılığında bu süreler iki katıdır) gerçekleştirilmesi” sağlanmalıdır” (Tübitak, 2003:5).

Geçmiş uygulamalar göstermektedir ki; bu güne kadar hiç bir ülke gelişimini ulaştırma sektörüne öncelik tanımadan gerçekleştirememiştir. Bundan sonra da gerçekleştiremeyecektir. Yirmi birinci yüzyıl tıpkı bundan önceki yüzyıllarda olduğu gibi ulaştırma ve haberleşme teknoloji ve uygulamaları ile anılacaktır.

Ulaştırma, Türkiye Cumhuriyeti Devleti sınırları içinde yaşayan her insanının sağlığına, mutluluğuna, bunun yanında ülke ekonomisine etki eden, çağdaşlığın göstergesi bir sistemdir. Bu yaşayan yapı sağlıklı tutulmalı, büyümesi ve gelişmesi için gereken özen gösterilmelidir.

KAYNAKÇA

- COOK, Roy A., MARGUA. Joseph J. ve J. YALE, Laura. (2002), **Tourism:The Business of Travel**, Prentice Hall, U.S.A.
- COOPER, Chris (1998) “ Transportation : As an Elementes of Tourism”, **TOURISM, Principles and Practice**, Second Edition, Rebecca Shephard (Ed.), Longman Limited, England. S. 270-288.
- HOLLOWAY, Christopher (1998) **The Business of Tourism**. Fifth Edition, Longman Publishing. New York.
- PRIDEAUX, Bruce (2001) ” Link Between Transport and Tourism. Past, Present, Future”, **Tourism in The 21st Century**, Bill FAULKNER, Gianna MOSCARDO AND Eric LAWS(Ed.), Continuum, London. s.91-110.
- TRAVEL AND TOURİSM ANALYST (2001) “European Airlines ”Travel and Tourism Inteeligence ,No: 6, s.16.
- T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI (1998), **9. Ulaştırma Şurası: Komisyon Raporları, Raporların Değerlendirilmesi, Sorular ve Cevapları, Temenniler ve Öneriler, Sonuç Bildirgesi**, Başbakanlık Basımevi, Ankara, s.143-152
- TÜBİTAK (2003), **Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Ön Raporu**, Ankara.
- World Tourism Organization (2000) “International Tourism: Means of Transport”, **Tourism Market Trends: Americas-2000**. Published by WTO, Madrid. s.22.
- www.tcdd.gov.tr, 16/08/2004
- www.thy.com.tr. 16/08/2004
- www.turizmdebusabah.com.tr, 22/06/2004
- www.ubak.gov.tr, 16/08/2004