

Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve Sorunları

Sait KAYA

1. Giriş

Ulaştırma sisteminde yaşanmakta olan sorunlar, ülke ekonomisine büyük boyutlarda zarar veriyor. Türkiye’de özellikle yolcu ve yük taşımacılığında yıllardır maliyeti yüksek, kalite düzeyi düşük taşımacılık yapılıyor.

Ulaşım ağının ve taşıt filosunun oluşturulması için gerekli olan yatırım maliyetlerinin yanında, ulaşım ağları üzerinde taşıtların hareketi sırasında oluşan yüksek maliyetler işletmelerin sırtında büyük yük oluşturuyor.

“Ulaştırma sisteminin, çok sektörlü (multisectoral), çok türlü (multimodal) ve çok dallı (multidisciplinary) olması dolayısıyla oldukça karmaşık ve çok sorunlu bir yapıya sahip olduğunu söyleyebiliriz.

2. Ulaştırma Sistemi

Ulaştırma sistemini, “insan ve yüklerin bir yerden başka bir yere iletilmelerinin, istenilen koşullara uygun, belirli ve iyi tanımlanmış bir şekilde sağlanması amacıyla bir araya getirilerek, işlevleri ve karşılıklı etkileşimleri organize edilen ilgili tüm fiziksel, sosyal, ekonomik ve kurumsal bileşenlerin kümesi” şeklinde tanımlayabiliriz.

Ulaştırma sistemi, belirli girdi ve çıktılardan oluşuyor.



Ulaştırma sisteminin girdilerini, “ulaşım istemi”, “kaynaklar ve kısıtlar” ve “ulaştırma politikaları ve stratejileri” şeklinde sıralayabiliriz.

Sistemin çıktılarını, sunulan ulaşım hizmeti ve bu hizmetin olumlu-olumsuz etkileri meydana getiriyor.

Ulaştırma sisteminin temel bileşenleri ise, ağ, taşıt filosu ve işletmedir.

Bir ulaşım ağının oluşturulan öğeleri şu şekilde sıralayabiliriz:

- Düğüm noktaları (kavşaklar, terminaller, duraklar, otoparklar)
- Düğüm noktalarını birleştiren bağlar (yollar veya rotalar)

Taşıt filosunu oluşturan taşıtların özellikleri, sistemde kullanılan hareket ilkesine, ulaşım ağının özelliklerine ve yolcu ile yüklerin niteliklerine bağlı olarak belirleniyor.



Karmaşık ve sorunlu bir yapıya sahip olan ulaştırma sisteminde güvenliğin ve denetimin sağlanabilmesi için belirli kurallar ve normlar bütünü oluşturulması gerekiyor. Bu yapının sağlanması, ulaştırma sisteminin üçüncü ögesi olan işletmeler tarafından gerçekleştiriliyor.

Ulaştırma sistemi, her biri kendine özgü ağ, taşıt filosu ve işletme öğelerine sahip olan karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu alt sistemlerinin bir araya gelmesi ile oluşuyor.

Her bir alt sistem birbirinden bağımsız olarak ulaştırma yapabildiği gibi, bu alt sistemler birlikte kullanılarak çok modlu taşımacılık (kombine, aktarmalı taşımacılık) da yapılabilir.

Küreselleşme süreci ile birlikte işletmeler arasındaki rekabet üst seviyelere çıkmıştır. Böyle bir ortamda ulaştırma sektörünün dünya pazarında taşıdığı önem de artmıştır.

Dış ticarete maliyetlerin düşürülmesi ve tam zamanında teslimatın öneminin artması ulaştırma sektörünün gelişim sürecini çabuklaştırmıştır.

3. Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve Yaşanan Sorunlar

Ülkemizde Cumhuriyet’in ilk yıllarında demiryolu ve denizyolu ulaşımı alanında yapılan atılım, o yıllarda ülke ekonomisinin lokomotifini oluşturan tarımsal nüfusun üretime ve tüketime daha fazla katılmasına, ticaretin ve sanayinin gelişmesine önemli katkılarda bulunmuştur.

Daha sonraki yıllarda demiryolu ulaştırmasının ülke bütününe yayılamaması, daha hızlı ve esnek bir ulaştırma sistemi olan karayolu ulaştırmasının diğer ulaştırma biçimlerine göre daha fazla gelişmesi vb gelişmeler ülkemizdeki ulaştırma modları arasındaki dengesizliği derinleştirmiştir.

Türkiye’de ulaştırma sisteminde yaşanan sorunlar farklı bireyler ve gruplar tarafından kendi bakış açılarına göre farklı biçimlerde algılanabilir. Bu çalışmada; ulaştırma sisteminde yaşanan sorunları üç ana başlık altında inceleyeceğiz.

Türk ulaştırma sisteminde yaşanan sorun grubunun ilkinin, ulaştırma bileşenlerinin (ağ-taşıtlı filosu-işletme) yetersizliği, ulaştırma modları arasında koordinasyonun sağlanamaması ve denetim yetersizlikleri olarak sayabiliriz.

Ülkemizde ulaştırma altyapısına yapılan yatırımlar çoğunlukla karayolu ulaşımında yoğunlaşmıştır. Türkiye’deki karayollarının uzunluğu 63.383 km’ye ulaşmıştır ve bunun 1.892 km’si otoyoldur.

Tablo: Ulaştırma Modlarına Göre Türkiye’de Yurtiçi Taşımacılık (2004)

MODLARARASI DAĞILIM (%)						
	Karayolu	Demiryolu	İç Suyolları	Boruyolu	Denizyolu	Havayolu
YOLCU TAŞIMACILIĞI	95,5	2,8	--	--	--	1,7
YÜK TAŞIMACILIĞI	89,9	5,4	--	1,6	2,96	--

Kaynak: Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), 2006.

Ülkemizde şehir içi ve şehirlerarası yapılan yolcu taşımacılığının % 90’ından fazlası, yük taşımacılığının ise % 90’ına yakın bölümü karayolu ağırlıklı gerçekleşiyor.

Bunun nedeni, ülkemizde demiryolu, denizyolu, havayolu gibi diğer ulaştırma sistemlerinin yetersiz kalmasıdır.

Ülkemizde 1950’li yıllardan sonra izlenen karayolu ağırlıklı ulaştırma politikalarının sonucunda, demiryolu ulaşımı günümüzün gerektirdiği kurumsal ve teknolojik yenilenmeyi başaramamış ve ulaştırma sistemi içindeki payı giderek küçülmüştür.

Ülkemizde demiryolu taşımacılığının yük taşımacılığı içindeki payı son 50 yıl içinde % 60 oranında gerilemiştir.



2004 yılında demiryolu taşımacılığının uluslararası yük taşımacılığı içindeki payı sadece % 0,7 iken, yurtiçi yük taşımacılığında bu oran % 5 düzeyindedir.

Günümüzde demiryolu taşımacılığının yolcu taşımacılığındaki payı yaklaşık % 2,8’dir.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ve kıyı şeridinin uzunluğu 8.333 km’ye varan ülkemizde denizyolu taşımacılığı ne yazık ki istenilen düzeye ulaşamamıştır.

Limanlar ülkelerin ekonomik yapıları üzerinde doğrudan etkili olup, bir ülkenin dünyayla bütünleşmesinin en önemli öğelerinden biridir. Denizyolu taşımacılığına doğrudan etkide bulunurlar.

Türkiye, jeopolitik konumu sayesinde limancılık açısından çok büyük avantajlara sahip bir ülkedir. Buna rağmen, limancılık tam anlamıyla gelişemediği için gerçek potansiyelini ortaya koyamıyor.

Denizyolu taşımacılığının yurtiçi yük taşımacılığındaki payının % 3 olduğunu, yolcu taşımacılığında ise neredeyse hiç yer almadığını görüyoruz.

Havayolu taşımacılığı, hızlı teknolojik değişimlerin yaşandığı bir sektördür.

Geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, teknolojik açıdan daha fazla gelişmiş uçakların filoya katılması, havayolu işletmelerinin faaliyetleri ve hizmet kalitesi üzerinde önemli etkilerde bulunmuş, sektörde özelleştirmelerin artması ise sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü, tüketicilerin söz sahibi olduğu bir duruma getirmiştir.

Ülkemizdeki havayolu taşımacılığına baktığımızda ise farklı büyüklükte 34 havaalanının bulunduğunu görüyoruz.

Başlıca uluslararası havaalanları İstanbul (Atatürk), Ankara (Esenboğa) ve İzmir (Adnan Menderes)'dedir.

2004 yılında havayolu taşımacılığı ile 1.126.107 ton yük taşınmış ve bunun % 50,9'u İstanbul Atatürk Havaalanı'ndan gerçekleşmiştir.

Havayolu taşımacılığının yük taşımacılığı içindeki payına baktığımızda ise binde 2 gibi çok düşük bir oranla karşılaşıyoruz.

Bütün bu veriler ışığında, ulaştırma sektöründeki bütün yükün karayolları üzerine yığılmış olduğunu görüyoruz.

Avrupa Birliği (AB)'nin resmi istatistik kuruluşu Eurostat'ın 2005 yılı verilerine göre;

AB'nde tüm taşıma modları arasında karayolu taşımacılığı % 44,5 ile ilk sırada, denizyolu taşımacılığı % 39,3 ile ikinci sırada yer almaktadır. Demiryolu taşımacılığının tüm taşıma modlarına oranı ise % 9,6 olarak gerçekleşmiştir.

Bu istatistiklerden de anlaşılacağı gibi AB'de taşıma modları arasındaki dağılımın özellikle deniz ve karayolu taşımacılığında yoğunlaştığı ancak yine de ülkemize oranla daha dengeli bir dağılımın gerçekleştiği görülmektedir.

Karayolları sistemindeki altyapı ve denetim eksiklikleri nedeniyle, bir yandan ulaştırma sektöründe yer alan işletmelerin maliyet yükü artarken, diğer yandan da her yıl binlerce can kaybına neden olan trafik kazaları meydana geliyor.



Karayolu ulaştırmasının birim maliyetlerinin daha yüksek olması, belirli üretim bölgelerinde yoğunlaşmayı getiriyor ve bu durumda ülke çapında üretim-tüketim dengesinin kurulmasını engelliyor.

Petrol ithalatçısı olan ülkemizde yüksek maliyetli bir ulaştırma politikasının uygulanması dolaylı olarak mal ve hizmet fiyatlarını yükseltiyor.

Bunun sonucu olarak da hanehalkı gelir düzeyi düşüyor ve böylesine maliyeti yüksek bir ulaştırma politikasının uygulanması ülke refahının gelişmesi önünde önemli bir sorunu oluşturuyor.

Ulaştırma sisteminde yaşanan sorun grubunun ikincisi, bilgi-deneyim eksikliği ve bunun sonucunda meydana gelen plansız uygulamalardır.

Ülkemizde, ulaştırma alt sistemleri ile ilgili genel müdürlüklerin farklı bakanlıkların bünyesinde bulunması ve bu alt sistemler arasında koordinasyonun sağlanabilmesi için gerekli kurum ve kuruluşların kurulmamış olması plansız uygulamanın göstergesidir.

Bu sorun grubunu alt başlıklar altında inceleyecek olursak;

- ✓ Şehir içi ve şehirlerarası ulaştırma planlarında kullanılabilecek veri tabanlarının bulunmaması,
- ✓ Ulaştırma yatırımları ile ilgili kararların hiçbir sağlıklı plana dayanmadan, genelde siyasi amaçlar doğrultusunda alınması,
- ✓ Ulaştırma sektörünün hem insan kaynağı açısından hem de teknolojik anlamda yetersiz olması,
- ✓ Yük taşımacılığında önemli bir yeri olan demiryolu taşımacılığını yürüten kurumun günümüzde iflasın eşiğine gelmiş olması,
- ✓ Şehirlerarası yolcu ve yük taşımacılığının yüzde 90'ından fazla bir bölümünün gerçekleştirildiği karayollarımızda taşımacılık ve trafik denetiminin yetersiz düzeyde olması,
- ✓ Özellikle büyük şehirlerimizde toplu taşımacılık faaliyetinde bulunan otobüslerin hat güzergahları ve sefer sayı ve zamanlarının hiçbir planlamaya bağlı olmadan belirlenmesidir.

Üçüncü ve son sorun grubu, ilk iki sorun grubunun da oluşmasına kaynaklık eden eğitim ve araştırma eksikliğidir.

Ulaştırma sektöründe lise ve üniversite eğitimi almış işgücü eksikliği, kamu ve özel sektörde bulunan işletmelerin sektöre yeterli önemi ve desteği vermemeleri bu sorunların başında geliyor.

4. Sonuç ve Öneriler

Türkiye, dünya petrol rezervlerinin % 65'ine ve doğalgaz rezervlerinin % 35'ine sahip Ortadoğu ve Orta Asya ülkeleri ile petrol ve doğalgaz ithalatçısı olan Avrupa ülkeleri arasında yer alıyor.

Buradan hareketle, ülkemiz üzerinden geçen ve Avrupa-Hazar yollarının bağlantısını sağlayan ulaşım koridorlarının hem enerjinin dağıtılmasında, hem de yük ve yolcu taşımacılığında büyük önem arz ettiğini söyleyebiliriz.





Avrupa'nın Ortadoğu, Asya ve Akdeniz bölgeleriyle bütünleşmesinde, doğu ve güney yollarında tam bir kavşak olarak nitelendirilen ülkemiz ulaştırma ağları, "çok modlu taşımacılık" yönünden de büyük olanaklar sunuyor.

Türkiye'de ulaştırma modlarının eşgüdüm içinde kullanılabilmesi, Asya-Avrupa arasındaki ticaretin gelişmesi için de önem taşıyor.

Yukarıda da değindiğimiz gibi, Türkiye'de ulaştırma sisteminin çok modlu bir yapıya sahip olması, sektörden kaynaklanan sorunların çözümünde de benzer yapıdaki işgücünü ve bu faktörün birlikte uyumlu bir şekilde çalışmasını gerektiriyor.

Ülkemizde ulaştırma sistemine ve bu sistemin planlanmasına en fazla önemi veren üniversite bölümü "İnşaat Mühendisliği"dir.

Oysa bu kadar karmaşık bir yapıya sahip olan ulaştırma sektörü için daha fazla bölümün bu konuyla ilgilenmesi gerekiyor. Ülkemizde uzun yıllardan beri "Ulaştırma ve Trafik Mühendisliği" eğitiminin başlatılması için çalışmalar yapılıyor. Ancak bu çalışmanın hızlandırılması gerektiği ortadadır.

Türkiye'de ulaştırma sektöründe yaşanan sorunların kökeninde eğitim ve araştırma eksikliği olduğunu söylemiştik. Bu yetersizliğin giderilmesi için öncelikle;

- ✓ Ulaştırma meslek gruplarının lisans eğitimlerinde, ulaştırma alanında yetkinliği geliştirecek derslerin programa alınması,
- ✓ Ulaştırma yüksek lisans programlarının artırılması,
- ✓ "Ulusal Ulaştırma Enstitüsü" kurularak, ilgili kurumlara "karar verici" nitelikte personelin yerleştirilmesi,
- ✓ Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren işletmelerde çalışmakta olan personel için sürekli eğitim programları düzenlenerek, bu personelin gelişen bilgi teknolojilerine uyumlarının sağlanması

gerektiğini düşünüyoruz.

Ulaşım modlarının ülke genelinde dengeli dağılımının sağlanması ile birlikte hem mal ve hizmet fiyatlarında düşüş sağlanacak hem de nüfusun ulaşım gereksinimleri karşılanabilecektir.

Bunun gerçekleştirilebilmesi için ulaştırma modları arasında eşgüdümü sağlayacak altyapı yatırımlarının dengeli bir biçimde dağıtılması büyük önem taşıyor.

Türkiye'de demiryolu yük taşımacılığının ön plana çıkması için, öncelikli olarak demiryolu altyapısının güçlendirilmesi, hukuki ve kurumsal düzenlemelerin bir an önce oluşturulması ve uygulanması büyük önem taşıyor.

Bu açıdan bakıldığında, demiryolu sistemimizde hizmet sağlayıcı kurum olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın (TCDD) kurumsal yapısı ve işleyişi, diğer ulaştırma modlarının daha işlevsel kılınması için yeniden düzenlenmelidir.



Bunun yanında Avrupa Birliği (AB) ile tam üyelik yolunda müzakereler yürüten ülkemizin, AB ulaştırma politikaları açısından da önem taşıyan denizyolu taşımacılığının ulaşım ağlarının daha uyumlu bir şekilde kullanılabilmesi açısından daha etkin olarak kullanması gerekiyor.

Bu amaçla ülkemizde, yurtiçi yük taşımalarında % 3, yolcu taşımalarında ise neredeyse hiç yer almayan denizyolu taşımacılığında, Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) indirimi ve liman tarifelerinin % 50 düşürülmesi gibi önlemler alınmıştır.

Denizcilik sektörü, yüksek yatırım maliyetleri nedeniyle, ciddi bir finansman ereksinimi içindedir. Ülkemizin hem mevcut limanların altyapılarının yenilenmesi ve kapasitelerinin artırılması hem de yeni liman yatırımlarının yapılması açısından yeni yatırımlara ihtiyaç duyduğu ortadadır.

Havayolu ulaştırmasının hızlı teknolojik ve yapısal değişimlerin yaşandığı bir sektör olduğundan yukarıda değinmiştik. Bu kadar hızlı değişimlerin yaşandığı bir sektörde nitelikli işgücüne ihtiyaç diğer taşıma modlarına göre oldukça üst seviyelerdedir.

Günümüzde ülkemizde havayolu sektöründe yaşanan gelişmeler bu sektörde işgücü açıklarının ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Bu sorunu ortadan kaldırmak için, kısa-orta-uzun vadeli olarak havayolu taşımacılığında önem taşıyan personel (pilot, hava trafik kontrolörü, teknisyen) eksikliğini giderilmesi için gerekli planlama ve çalışmaların yapılması gerekiyor.

Bunun için havayolu taşımacılığı sektörü ile eğitim kurumları arasında işbirliğinin sağlanması büyük önem taşıyor.

Sonuç olarak, AB'yle bütünleşme sürecindeki ülkemiz, gerekli büyüme koşullarını sağlayabilmek ve bölgesel farklılıkları ortadan kaldırmak için önemli altyapı yatırımlarını sağlamak zorundadır.

Türkiye'nin coğrafi konumuna uygun bir biçimde ülke genelinde ulaştırma modlarını eşgüdümlü olarak kullanabileceği bir altyapıyı geliştirmesi ve bu yapıyı özellikle endüstriyel bölgelerin bütünleşmesinin sağlanması yönünde kullanması gerekiyor.

Günümüzde yaşanan siyasi ve ekonomik gelişmeler ışığında, ülkemizin enerji kaynaklarının dünya pazarına ulaştırılması açısından tam bir kavşak noktası olduğunu görüyoruz.

Bu bağlamda ülkemizin ulaştırma ve lojistik ağlarını geliştirmesi, AB'ye üyelik açısından büyük önem taşımasının yanında Türkiye'nin ekonomik, sosyal ve siyasal gelişmişliği yönünden de son derece gereklidir.



Kaynakça

- Murat ERDAL, “Avrupa Birliği'nin Türkiye Hakkındaki İlerleme Raporu Kapsamında Ulaştırma Politikalarının Değerlendirilmesi”, www.meslekiyeterlilik.com.
- Aydın EREL, “Türkiye’de Ulaştırma Sektöründe Sorunlar ve Eğitim”, www.econ.utah.edu.
- **Uluslararası Nakliye Sektörü Raporu 2006**, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, İstanbul, Ocak 2007.
- **Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü**, Türkiye Sanayici ve İşadamları Derneği, Yayın No: TÜSİAD-T/2007-02/431, İstanbul, Şubat 2007.
- www.patronlarindunyasi.com.
- www.denizhaber.com.
- www.igeme.gov.tr.
- www.ubak.gov.tr.
- www.kugm.gov.tr.