

## **Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası Çerçevesinde Türkiye’de Uygulanan Ulaştırma Politikalarının Değerlendirilmesi**

**Cem SAATÇIOĞLU**

Istanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü, İstanbul.

Email: cemsaatcioglu@yahoo.com

**Kaan ÇELİKOK**

Istanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Avrupa Birliği Anabilim Dalı Doktora Öğrencisi,

Istanbul. Email: kaan\_celikok@hotmail.com

**ÖZET:** Ulaştırma politikası, ekonomik etkinliği ve verimliliği artırma yolunda büyük önem arz etmektedir. Avrupa Birliği ortak ulaştırma politikasının temel amacı, ekonomik faktörlerin AB tek pazarında serbest dolaşımını sağlamak ve refahı artırmaktır. Ortak bir ulaştırma politikası belirleme yolunda sistematik bir ilerleme kaydettiği görülen AB üyesi ülkeler, bir yandan belirlediği ve uyguladığı politikalarla örnek teşkil etmekte iken, bir yandan da birtakım ulaşım sorunlarıyla mücadele etmektedirler. Ulaştırma alanında görülen başarı ve sorunlar doğrudan ya da dolaylı olarak diğer sektörlerle tesir etmektedir. Bu çalışmada, 1957 yılındaki Roma Anlaşması’ndan günümüze kadarki AB ortak ulaştırma politikasına ve ulaştırma sistemlerine değinildikten sonra, Türkiye’de özellikle son yıllarda önemine dikkat çekilen ulaştırma politikaları ve ulaştırma sistemleri irdelenecek ve nihayetinde AB İlerleme Raporları ve diğer belgeler bağlamında, Türkiye’nin AB Ortak Ulaştırma Politikası karşısındaki durumu ele alınacaktır.

**Anahtar kelimeler:** Avrupa Birliği, Ortak Ulaştırma Politikası, Ulaştırma Sistemleri, Türkiye

**JEL Kodu:** N74, R4

---

### **Analysis of Transportation Policies Applied in Turkey in the Framework of the Common Transportation Policy of the European Union**

**ABSTRACT:** Transportation policy has a great importance for improving economic efficiency and productivity. The main aim of the European Union common transport policy is to ensure free circulation of economic factors in the single market of the EU and to increase welfare. The EU member states, which have shown a systematic progress towards establishing a common transportation policy, exemplify on the one hand with the policies they have set and implement, while also struggling with some transportation problems. The success and problems in the field of transportation are affecting directly or indirectly other sectors. In this study, the common transportation policy and transportation systems of the EU from the Treaty of Rome in 1957 till today will be mentioned, the transportation policies and transportation systems which has been emphasized especially in recent years in Turkey will be examined and lastly the situation of Turkey against the EU Common Transportation Policy will be discussed in the context of EU Progress Reports and other documents.

**Keywords:** European Union, Common Transportation Policy, Transportation Systems, Turkey

**JEL Code:** N74, R4

---

#### **1. Giriş**

Avrupa Birliği (AB) fikrinin temelinde, ekonomik birliğin sağlanmasının ardından, siyasal bütünleşme sürecine geçilmesi yatmaktadır. AB’de ekonomik bütünleşme sağlanması esas itibariyle sermayenin, malların, emeğin ve hizmetlerin, yani ekonomik faktörlerin serbest dolaşımına dayanmaktadır. AB üyesi ülkeler, ekonomik faktörlerin serbest dolaşımının sağlanabilmesi adına ortak bir ulaştırma politikası belirlemişlerdir.

Ulaştırma sektörü, doğrudan ve dolaylı olarak diğer sektörlerde üretim artışına katkı sağlamakta ve bu bağlamda ekonomik büyümenin ve uzun vadede kalkınmanın önemli bir aracı olarak

karşımıza çıkmaktadır. Gelişmiş AB üyesi ülkeler, altyapı yatırımlarına ve bilhassa da uzun ömürlü, kaliteli ve etkin bir ulaştırma altyapısına yatırım yaparak, sanayileşme süreçlerinin lojistik kısmını kolaylıkla çözüme kavuşturarak, günümüzde iktisadi ve sosyal açıdan kalkınmışlardır.

Ulaştırma politikaları incelenirken, denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayolu olmak üzere dört temel alt sistemden söz edilebilir. Bu alt sistemlerden denizyolu, uluslararası taşımacılığın çok önemli bir bölümünü oluşturmakta ve küresel pazarları birbirine bağlamaktadır. Demiryolu, uzun mesafelerde karayolu ile taşınmakta zorlanılacak ağır ve hacimli yükler için ideal bir alt sistem seçimidir. Karayolu, hem ulusal hem de uluslararası taşımacılığın zorunlu bir kısmıdır. Havayolu ise kısa geçmişine rağmen, yenilikçi gücü, hızı ve diğer sistemlere göre daha az riske sahip olması ile dikkat çeken bir alt sistemdir.

Türkiye’de Cumhuriyet tarihinde ulaştırma sistemlerinin ağırlığına baktığımızda, 1923-1950 yılları arasında demiryolunun, 1950’den günümüze ise karayolunun önemli bir konuma sahip olduğu görülmektedir.

Sektörel bazda ülkelerdeki ekonomik gelişme hedeflerini içeren kalkınma planları, birçok sektörle doğrudan bağlantısı bulunan ve bu sektörleri tamamlayıcı nitelikte olan ulaştırma sektörünü, Türkiye’de 1960lı yıllardan bu yana incelemektedir. Türkiye, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967), İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972), Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977), Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983), Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989), Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994), Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000), Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005), Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) ve 2006 yılından bu yana hazırlanan tüm Orta Vadeli Programlar çerçevesinde ulaştırma sektörünün gelişmesine ve ilerlemesine yönelik hedefler belirlemiştir. Ayrıca, Avrupa Komisyonu tarafından 1998 yılından beri düzenli olarak yayımlanmakta olan AB İlerleme Raporlarında, doğrudan ve dolaylı olarak Türkiye’nin AB Ulaştırma Politikası karşısındaki durumuna değinilmiştir.

## **2. Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Ulaştırma Sistemleri**

AB üyesi ülkeler, Birliğin kuruluş temelini oluşturan dört faktörün (malların, kişilerin, hizmet ve sermayenin), herhangi bir engelle karşılaşmadan AB tek pazarında serbest dolaşımını sağlamak ve bu yolla Avrupa ekonomik bütünleşmesini gerçekleştirmek amacıyla, ortak bir ulaştırma politikası oluşturma ihtiyacını duymuşlardır. 1957 yılında imzalanıp 1958 yılında yürürlüğe giren Roma Anlaşması’nın 3. maddesinin e paragrafı taşımacılık alanında ortak bir politikanın oluşturulması hükmünü içerirken, 74 ile 84 üncü maddeler arası ulaştırma alanı ile ilgilidir.\* Roma Anlaşması’nın ardından AB ulaştırma politikası yaklaşık 30 yıllık bir süreçte şekillenmeye başlamıştır. 1992 yılında imzalanıp 1993 yılında yürürlüğe giren Maastricht Anlaşması ile AB ulaştırma politikasının siyasi, kurumsal ve bütçesel temelleri sağlanmıştır. Anlaşmanın 3.maddesinin n paragrafı Trans-Avrupa ulaşım ağlarının kurulmasının ve geliştirilmesinin teşvikini içermektedir ve bu suretle Avrupa düzeyinde taşımacılık altyapı planları oluşturmaya yolunda yasal bir çerçeve oluşturulmuştur.\* 2007 yılında imzalanıp 2009 yılında yürürlüğe giren Lizbon Anlaşması’nın 6. başlığı taşımacılık politikasına ilişkin olup, 90 ile 100. maddeleri arası bu konuda hükümler içermektedir. Antlaşma ile üye ülkeler, bu konuda Birliğin düzenleme yapma yetkisini kabul etmiştir.\*\*

AB’nin 2004 yılındaki merkez ve doğu genişlemesinden sonra, ticaret kalıplarında değişimler olmuş ve serbest dolaşımdaki ana dağıtım alanlarının farklılaşmasından dolayı ulaştırma politikalarında yeni stratejiler belirlenmeye başlanmıştır (Murphy ve Knemeyer, 2016:162). Toplumlar gün geçtikçe mobilleşirken, AB politikası birtakım temel ulaşım sorunlarıyla mücadele etmeye çalışmaktadır. Bu sorunlardan ilki; yol ve hava trafiğini etkileyen sıkışıklıktır. Sıkışıklığın AB’ye maliyeti GSYİH’nın yaklaşık yüzde 1’i kadardır. İkinci bir sorun, petrol bağımlılığıdır. Enerji

\* Detaylar için bkz., Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Rom, den 25. März 1957, s.46-48.

\* Bkz. Council of the European Communities, Commission of the European Communities, Treaty on European Union, s.12.

\*\* Detaylar için bkz., Amtsblatt der Europäischen Union, Konsolidierte Fassungen des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, 2010/C 83/85-88.

verimliliğindeki gelişmelere rağmen, ulaşım hala % 96 oranında petrole bağlıdır. Petrolün, gelecekte dñyanın istikrarsız bölgeleri başta olmak üzere daha kıt olacağı öngörülmektedir. 2050 yılında petrol fiyatlarının 2005 yılına oranla 2 kattan fazla olacağı tahmin edilmektedir. AB politikasının ulaşım sahasında karşılaştığı üçüncü bir sorun sera gazı emisyonlarıdır. 2050 yılında AB küresel ısınmayı yalnızca 2°C artışla sınırlandırmak için, sera gazı emisyonları 1990 yılına oranla % 60 azaltılmalıdır. Altyapı kalitesinin AB’de eřit olmaması karşılaşılan bir diğer sorundur. Son olarak da AB ulaştırma sektörünün diğer bölgelerde hızlı gelişen ulaşım pazarıyla artan rekabet içinde olmaması ortak ulaştırma politikası belirleme yolunda karşılaşılan önemli bir sorundur (European Commission, 2014:3-8).

Karşılaşılan sorunlara bir çözüm getirebilmek adına, 2011 yılında Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan "Tek Avrupa Taşımacılık Sahası İçin Yol Haritası" isimli Beyaz Kitap, AB Taşımacılık Sisteminin 2050 yılına kadar sürdürülebilir bir sistem haline getirilmesini amaçlayan öneriler ortaya koymaktadır. Komisyonun gerekli hukuki altyapıyı oluşturmasından sonra, ulaşımda rekabet artışının sağlanması, petrole bağımlı taşımacılık oranının önemli ölçüde düşürülmesi, 2050 yılına gelindiğinde sera gazı emisyonlarının % 60 oranında azaltılmış olması, taşımacılıkta yaşanan yoğunluğun azaltılması hedeflenmektedir (European Commission,2011:4-18). Bu belirlenen hedefler; ulaştırma sektöründe çevresel boyuta oldukça önem vermekte olan AB’nin, çevresel gereksinimlerinin ulaştırma politikasıyla entegre edilmesi yolunda atılacak önemli adımlardır (Özer ve Kişi, 2011:84).

Bu hedefler doğrultusunda hazırlanan ve Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan 2011 yılı "Tek Avrupa Taşımacılık Sahası İçin Yol Haritası" isimli Beyaz Kitap’ta bulunan önemli başlıklar Tablo.1’de belirtilmiştir.

**Tablo 1.** 2011 yılı "Tek Avrupa Taşımacılık Sahası İçin Yol Haritası" isimli Beyaz Kitap’ın Önemli Konu Başlıkları

<b>Bölüm 1. Avrupa Ulaştırma Sahasını Geleceğe Hazırlama</b>
• Güçlü bir uluslararası işbirliğinin gerekliliği
• Avrupa kıtasının gelecekteki refahının, rekabetçi bir şekilde dñya ekonomisine entegre olmasına bağlı olması ve etkin bir ulaştırma sisteminin bu anlamda hayati önem taşıması
• Avrupa ulaşımında eski sorunların üzerine yeni sorunların eklenmesi
• Ulaşımda iç piyasayı tamamlama adına birçok ihtiyaçın giderilmesi ve Avrupa vatandaşlarının seyahat ve mal taşıma ihtiyaçlarının karşılanması için ekonomik ve çevresel ihtiyaçların giderilmesi
• AB ekonomisinin genel rekabet gücünün artırılması adına petrole bağımlılığın düşürülmesi
• 2030 yılına gelindiğinde 2008’deki sera gazı emisyon düzeyini yaklaşık %20 oranında azaltmak ve 2050 yılında küresel ısınmayı yalnızca 2°C artışla sınırlandırmak için, sera gazı emisyonlarını 1990 yılına oranla % 60 azaltmak
• Ulaşımda enerji verimliliği artmış olmasına rağmen, yaklaşık %96 oranında petrol ve petrol ürünlerine bağımlılık nedeniyle oluşan gürültü ve yerel hava kirliliği sorunlarının çözülmesi
• Araçlar ve trafik yönetimindeki yeni teknolojilerinin ulaşımdaki emisyonları azaltmasında kilit rol oynaması ve AB ulaştırma sektörünün dñya ulaşım pazarında çok hızlı gelişen bir rekabetle karşı karşıya olması
• Birçok Avrupa şirketinin altyapı, lojistik, trafik yönetim sistemleri ve ulaşım ekipmanları üretimi konusunda dñya lideri olmasına rağmen Avrupa ulaşımının rekabetçi konumunu sürdürülebilirliği adına gelişimini ve yatırımlarını sürdürmesi
• Ulaşım altyapısı yatırımlarının ekonomik büyümeye, zenginlik yaratılmasına, iş, ticaret, coğrafi erişilebilirliği artırmasına ve insanların hareketliliğine olumlu etkisinin kavranması
• Özellikle karayolu ve havayolundaki trafik sıkışıklılığının önemli bir sorun olması, ulaşım altyapısındaki bölgesel eşitizliğin giderilmesi ve ulaşım finansmanı ve fiyatlandırması konusunda yeni bir yaklaşımın geliştirilmesi
• 2001’deki Beyaz Kitaptan bu yana ulaşımın çevresel performansını geliştirmek adına birçok yeniliğin yapılmış olması
• Ulaşım sisteminin hala sürdürülebilir olmaması
<b>Bölüm 2. Rekabetçi ve Sürdürülebilir Bir Ulaşım Sistemi İçin Bir Vizyon</b>

a) Emisyonda %60'lık azalma hedefi çerçevesinde ulaşımda sektörde büyüme sağlanması ve hareketliliğin teşvik edilmesi
b) Şehirlerarası çoklu taşımacılık için etkin bir çekirdek ağ oluşturulması
c) Uzun mesafeli seyahatler ve kıtalararası yük taşımacılığı için küresel düzeyde oyun alanı sağlanması
d) Engelsiz şehir ve banliyö taşımacılığının geliştirilmesi
e) Rekabetçi ve kaynak verimliliği sağlanmış bir ulaşım sisteminin oluşturulması <ul style="list-style-type: none"><li>• Yeni ve sürdürülebilir yakıtların ve yakıt sistemlerinin geliştirilmesi ve uygulanması</li><li>• Enerji verimliliğinden daha fazla yararlanılarak çoklu taşımacılık zincirlerinin performanslarının optimize edilmesi</li><li>• Bilişim sistemlerinin kullanımı ve piyasa temelli teşvikler ile ulaşım ve altyapı verimliliğinin artırılması</li></ul>
<b>Bölüm 3. Stratejik Hedefler</b>
a) Tek Avrupa Taşımacılık Sahasının oluşturulması
b) Gelecek için teknolojik ve davranışsal yenilikler
c) Modern altyapı, akıllı fiyatlandırma ve finansman
d) Dış boyutların dikkate alınması

Kaynak: European Commission, Illustrated Brochure, White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, Brussels, 28.3.2011, COM(2011) 144 final, s.4-18.

Karşılaşılan sorunlar bir yana, AB politikası sayesinde, özellikle son yirmi yılda, Avrupa'da ulaştırma sektöründe önemli gelişmeler kaydedildiği görülmektedir. Bu gelişmeler, daha güvenli gökyüzü, denizler ve yollar, taşımacılık sektöründe çalışan insanlar için adil çalışma saatleri, yolcu ve işletmeler için daha fazla taşıma seçenekleri, daha az kirlilik ve daha temiz taşıma yolunda teknolojik ilerleme gibi yeniliklere öncülük etmektedir (European Commission, 2014:7-14).

AB ulaştırma sistemleri arasında ayırım gözetmeksizin, hepsine dengeli erişim sağlanması ve ekonomik ve sosyal bütünleşme sağlanmasını amaçlamaktadır. Bu doğrultuda; ulaşım hizmeti sağlayan işletmelerin ayırımcı uygulamalar yapmaları önlenmeye çalışılmaktadır (Kuşçu, 2011:78).

AB ulaştırma sistemleri incelendiğinde, denizcilik sektörü Avrupa ekonomisi için önemli bir istihdam ve gelir kaynağı olup, tarih boyunca ekonomik kalkınma ve refahın sağlanması için öncü bir rol oynamıştır. Denizyolu Taşımacılığı, tüm Avrupa ülkeleri arasında ticaret ve irtibat sağlamakta; enerji, gıda maddeleri ve emtia arzının güvenliğini sağlamakta ve dünyanın geri kalanına Avrupa'dan ithalat ve ihracat için ana araçları temin etmektedir. Avrupa Komisyonu'nun amacı, gemi taşımacılığı emniyet kurallarını çok sıkı uygulamak, deniz kazaları riskini azaltmak ve deniz taşımacılığının çevresel etkilerini en aza indirmektir. Komisyon ayrıca korsanlık ve terör tehditlerine karşı da çalışmaktadır. Bir diğer önemli faaliyet de denizyolu sektörünün sosyal boyutu ile ilgilidir. Çalışma koşullarına, sağlık ve güvenlik konularına değinilmekte ve gemi adamlarının mesleki nitelikleri düzenlenmektedir (European Commission,2016a). Ayrıca, AB'deki nehir ve kanal sistemi iç suyolları taşımacılığında büyük önem arz etmektedir (Long, 2012:139).

Avrupa demiryolu taşımacılığı konusunda Avrupa Komisyonu son yıllarda, pazarının yeniden yapılandırılması ve demiryollarının diğer ulaşım şekillerine göre konumunun güçlendirilmesi yönünde aktif çalışmalar yürütmektedir. Komisyon, çalışmalarını demiryolu taşımacılığını rekabete açma, ulusal ağların birlikte çalışabilirliğini ve güvenliğini geliştirme ve demiryolu ulaşım altyapısını geliştirme şeklinde üç ana konu üzerinde yoğunlaştırmıştır (European Commission, 2016b).

AB karayolu taşımacılığının etkin, güvenilir, emniyetli ve çevre dostu taşımacılığı teşvik etmekte olduğu görülmektedir. Bu bağlamda; AB karayolu ulaştırma politikasının amaçları, etkin yük ve yolcu taşıma hizmetlerinin teşvik edilmesi, rekabet için adil koşullar yaratılması, daha güvenli ve çevre dostu teknik standartların teşvik edilmesi ve uyumlu hale getirilmesi, mali ve sosyal uyum derecesinin sağlanması ve karayolu taşımacılık kurallarının etkili ve ayırım gözetilmeksizin uygulanmasının garanti altına alınması şeklinde sıralanabilir (European Commission, 2016c).

Havayolu ulaşımı konusunda Avrupa Komisyonu tarafından Aralık 2015'de, Avrupa ekonomisini desteklemek, sanayi tabanını güçlendirmek ve küresel liderlik konumunu

sağlamlaştırmak için önemli bir girişim olan Avrupa için Havacılık Stratejisi kabul edilmiştir. Bu stratejiye göre güçlü ve dışa dönük bir havacılık sektörü, dünyanın geri kalanına daha düşük fiyatlarla daha fazla bağlantı sunarak yalnızca işletmelere değil, aynı zamanda Avrupa vatandaşlarına da fayda sağlayacaktır. Havacılık piyasası, hava taşımacılığı lisanslaması, pazar erişimi ve ücretleri kapsayan üç aşamalı AB düzeyinde alınan tedbir paketleri aracılığıyla kademeli olarak liberalleştirilmiştir. Bu nedenle, Avrupa’da sınırlı hava ulaşımı pazarları bulunan ve Avrupa havayolları tarafından sınır ötesi yatırımları önleyen kısıtlamalar kaldırılarak tek pazara geçiş amaçlanmıştır (European Commission, 2016d).

Güvenilir seyahat politikaları kapsamında (European Union, 2016);

- AB çapında\* 2001 yılında yaklaşık 55.000 olan karayolu kazaları neticesindeki ölüm sayısının 2015 yılında %50’den fazla düşerek 26.000 düzeyine gerilediği,
- Güvenli olmayan havayollarının Avrupa’da uçuş yapmalarının yasaklandığı,
- Gemilerin çok daha sıkı denetime tabi tutulmalarını içeren denizyolu güvenliği tedbirlerinin uygulandığı ve tankerele neden oldukları kirlilikten ötürü ağır cezalar verildiği,
- Güvenlik standartları belirlendiği ve yalnızca bu standartları karşılayan altyapı projelerine fon sağlandığı,
- Dünyanın geri kalanında güvenlik standartlarını geliştirmek için; AB’nin Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gibi kuruluşlarla birlikte çalıştığı görülmektedir.

**Tablo 2: Avrupa Birliği’nin Dış Ticaret Değerinin Ulaştırma Alt Sistemlerine Göre Dağılımı (milyar \$)**

Ulaştırma Alt Sistemi	2015				2016			
	İhracat	Pay	İthalat	Pay	İhracat	Pay	İthalat	Pay
Denizyolu	859,7	%48	919,63	%53	830,61	%48	868,66	%51
Demiryolu	19,01	%1	19,98	%1	21,17	%1	20,58	%1
Karayolu	313,64	%18	252,78	%15	315,68	%18	254,8	%15
Havayolu	521,75	%29	375,11	%22	505,41	%29	419,1	%25
Diğer	74,98	%4	161,49	%9	72,58	%4	144,6	%8
<b>Toplam</b>	<b>1789,1</b>	<b>%100</b>	<b>1719,0</b>	<b>%100</b>	<b>1745,5</b>	<b>%100</b>	<b>1707,74</b>	<b>%100</b>

Kaynak: Eurostat, International Trade, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/newxtweb/>, 20.03.2017.

Tablo 2’de, AB’nin 2015 ve 2016 Yıllarındaki Dış Ticaret Değerinin Ulaştırma Alt Sistemlerine Göre Dağılımı verilmiştir. Tablo 2’ye göre, tüm ulaştırma alt sistemleri içerisinde ihracatta 2015 ve 2016 yıllarında yılında %48, ithalatta ise 2015 yılında %53, 2016 yılında %51 paya sahip olan denizyolu ulaştırma sistemi en yüksek payı olan ulaştırma sistemi olarak karşımıza çıkmaktadır. 2016 yılı içerisinde denizyolu ile yaklaşık 830,61 milyar \$ değerinde ihracat gerçekleştirilirken, ithalat değerı 868,66 milyar \$ olmuştur.

AB’nin ulaştırma alanında geleceğe yönelik hedefleri řu şekilde belirtilebilir (European Commission, 2014:19):

- Ulaşımın alt sistemleri arasında gerekli bağlantıyı sağlayabilmek amacıyla; karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığına Avrupa çapında odaklanılması,
- Trans-Avrupa Ağları çalışmaları ile iç pazarın geliştirilmesi için gerekli olan rahat ve yüksek kalitedeki bağlantıları oluşturarak seyahat edenlerin hayatını kolaylaştırmak,
- Ulaşım yatırımlarını teşvik ederek ulusal çapta ve AB çapında uygun düzenleyici çerçeve sağlamak,
- Ulaştırma altyapısı için yenilikçi finansal araçlar geliştirmek; Birleştirme Mekanizması (Connecting Europe Facility) içerisinde mevcut olan araçları en iyi şekilde kullanmak; AB yapısal ve yatırım fonlarından ulusal ve bölgesel fon sağlamak için yollar bulmak,

\* 2015 yılı sonu itibariyle AB’ye üye 28 ülkenin istatistikleri dikkate alınmıştır.

- Genel altyapıyı daha fazla “kullanıcı öder” prensibine göre finanse ederek, ulaştırma ekonomisi sistemleri arasındaki bütünleşmeyi teşvik etmek,
- Ulaşım emniyet ve güvenliği için ortak Avrupa standardı geliştirmek; uluslararası taşımacılıkta Avrupa'nın rolünü ve etkisini güçlendirmek,
- Tek Avrupa Hava Sahası Projesini tamamlayabilmek için çalışmaları ilerletmek ve Dördüncü Demiryolu Paketi üzerinde müzakereleri tamamlamak,
- Havayolu ve demiryolu pazarında vatandaşların ve iş dünyasının yeniliklerden yararlanması için SESAR ve Shift 2 Rail gibi kamu-özel sektör ortaklığındaki büyük sektör firmaları ile çalışmak.

### **3. Türkiye’de Uygulanan Ulaştırma Politikaları ve Ulaştırma Sistemleri**

Türkiye’de, Cumhuriyet’in ilk yıllarında ‘milli ekonomi’ yaratma amacından hareketle kendi kendine yeterli bir ekonomi içerisinde, demiryolları temel ulaştırma sistemi durumundadır (Saatçioğlu, 2016:75). Bu dönemde, ülkenin özellikle liman bölgeleri, önemli yerleşim noktaları ve ticaret sahaları demiryolu ağları ile birbirine bağlanmıştır (İncekara, 2016:77). 1940 yılına kadar yıllık ortalama 190 km demiryolu inşa edilmiş olup, 1940-1950 yılları arasında demiryolu sisteminde toplam 300 km inşa ile durgunluk dönemine girilmiştir. Demiryollarında durgunluğa girilmesinde 2. Dünya Savaşı’nın, otomotiv sanayinin yaklaşık %80’inin ABD’nin elinde yer almasının ve Marshall yardımları çerçevesinde karayollarına ağırlık verilmesinin etkisi büyüktür (Akgüngör ve Demirel, 2004:424-425).

1950’den itibaren karayolu ulaştırma sistemi demiryolu karşısında hâkimiyet kazanmıştır ve bu bağlamda modern ulaşım araçlarının gereksinimlerine göre mevcut yolların onarılması ve motorlu taşıtların seyahat edebileceği yolların inşa edilmesi hedeflenmiştir (İncekara, 2016:86). Karayolu ulaştırma alt sisteminin bu yıllardan itibaren üstünlük kazanmasında etkin olan faktörler arasında, demiryolu taşımacılığına yapılan %100’lük zam artışı, ülke içerisinde otomotiv sanayinin montaj yoluyla da olsa kurulması, köy yolları yapımı için Köy İşleri Bakanlığına bağlı olarak Yol-Su-Elektrik (Y.S.E.) Genel Müdürlüğü’nün kurulması, yol inşaatında kullanılmak üzere makine ve teçhizat için dış kredi olanaklarının sağlanması ve kamyon ithalatının serbest bırakılması yer almaktadır (Akgüngör ve Demirel, 2004:425).

Kalkınma Planlarına göre Türkiye’de ulaştırma politikalarının ana ilkeleri incelendiğinde, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)’na göre; tüm ulaşım seçeneklerini kullanarak artan yolcu, yük ve haber trafiğini karşılama, ulaşım sistemlerini optimum kapasite ile çalıştırma, maliyetleri düşürürken hizmetleri iyileştirme ve ulaştırma politikalarını ulusal ekonomiye en uygun şekilde düzenleme hedefleri karşımıza çıkmaktadır (DPT, 1963:384).

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)’nda ana hedefler, dengeli bir gelişme için ulaşım sistemlerinin benzer şartlar altında rekabet edebilmesi, ulaştırma sektöründe sistemi kullananların masraflara belirli ölçüde katılmaları ve ulaştırma sisteminin bütünüyle modernizasyon, işletme, idare, organizasyon, planlama ve araştırma konularını da içine alması şeklinde belirlenmiştir (DPT, 1968:561).

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)’nin içerdiği hedefler arasında, modern ulaştırmanın gereği olan teknoloji, sistem, organizasyon ve koordinasyonun oluşturulması, ulaştırma sistemlerinde taşımının gerçek maliyetinin saptanması ve bu maliyeti düşürme çalışmaları, karayolu ulaştırmasının daha düzenli bir ortamda sağlanması ve transit taşımalarının Türkiye üzerinden kontrollü olarak yapılması yer almaktadır (DPT, 1973:602).

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)’nin temel ilkesi, ulaşım sistemlerinin birbirlerini tamamladığı, yakıt tüketimi en az ve ülke koşullarına en uygun taşıma hizmetinin sağlanması olup; bu planda, yüksek kapasiteli taşıma sistemlerine ağırlık verilerek kaynak kaybına yol açmamak hedeflenmektedir (DPT, 1974:242).

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)’nda, taşımalarda can ve mal güvenliğinin ve ulaşılabilirliğin artması, taşıma taleplerinin karşılanması, taşıma maliyetlerinin, enerji tüketiminin ve tek enerji türüne bağımlılığın azaltılması, denizyolu, demiryolu ve boru hattı taşımacılığına ağırlık verilmesi, daha verimli bir işletmecilik yapılması, uluslararası taşımalarda döviz kazancının artması; ülkemiz üzerinden karayolu ile yapılan transit taşımaların ülkemizin daha avantajlı olduğu demiryolu ve limanlara kaydırılması için gerekli imkânların hazırlanması ve mevcut kapasitenin en etkin şekilde

kullanımını sağlamak için bakım, onarım ve iyileştirme çalışmalarına öncelik verilmesi ilke ve politikaları üzerinde durulmuştur (DPT, 1974:116-117).

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)’ndaki ilkeler ve politikalar, ulaşımda altyapı ve taşımacılık sistemlerinin dengeli bir şekilde gelişmesinin temin edilmesi; yasal yükümlölüklerin, altyapı yüklerine katılım gibi konularda alt sektörler arasında farklılık yaratamaması, AT ile entegrasyon sürecinde ulaştırma politikalarında uyum sağlanması ve genel ulaştırma politikalarının daha sağlıklı bir şekilde belirlenebilmesi için alt sektörler arasında etkili bir koordinasyon sağlanması şeklinde (DPT, 1989:270).

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)’nda, ulaştırma alt sistemlerini ülkenin ekonomik ve sosyal gelişimi ile uyumlu ve birbirlerinin tamamlayıcısı olarak ele alan dinamik bir Ulaştırma Ana Planı yapılması ve uygulamada sürekliliğinin sağlanması ve yatırım kararlarında çevresel etki değerlendirmesi konusuna önem verilmesi, ulaştırma sistemlerinin çevreye olan olumsuz etkilerinin en aza indirilmesi amaçları yer almaktadır (DPT, 1995:146-147).

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)’na göre, Türkiye ekonomisi ve sosyal yaşamın beklentilerine uygun ulaştırma altyapısı oluşturmak üzere taşıma türleri arasında dengeyi sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanması ve artan çevre bilincine paralel olarak önem kazanan sosyal maliyet (dışsallık) kavramının, ulaştırma sektöründe planlama ve projelendirme aşamasında dikkate alınması ve dışsallıkların maliyetlere yansıtılması amacıyla, Avrupa Ulaştırma Bakanlar Konseyi kararı çerçevesinde başlatılan çalışmaların tamamlanması öngörülmektedir (DPT, 2000:154).

Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)’nın amaçları arasında, ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistemin, bütüncül bir yaklaşımla ele alınması, başta karayolu olmak üzere ulaştırmanın tüm modlarında trafik güvenliğinin artırılmasına, mevcut altyapının korunmasına, verimli kullanımının sağlanmasına ve bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasına önem ve öncelik verilmesi ve AB’nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının (TEN-T) Türkiye ile bütünleşmesini sağlayacak projeler başta olmak üzere Kafkas ülkeleri, Orta Asya ve Ortadoğu ile bağlantıları güçlendiren projelerin gerçekteştirilmesinin sağlanması yer almaktadır (DPT, 2006:70).

Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018), ulaştırma türleri ve koridorları, lojistik merkezler ve diğer lojistik faaliyetleriyle bütünleşik Lojistik Master Planı hazırlanarak hayata geçirilmesi, Lojistik merkezlerin ülke genelinde planlanması ve yatırımlarında; bölgesel potansiyel ve ihtiyaçların dikkate alınarak kombine taşımacılık bağlantılarının yapılmasına özen gösterilmesi politikalarını içermektedir. Ayrıca, Plan dâhilinde kullanıcıların gereksinimleri gözetilerek, tüm lojistik hizmet sağlayıcılarının eşit şartlarda yararlanacağı kamu-özel işletim modelinin etkin bir şekilde kullanımının sağlanması hedefi belirtilmiştir (DPT, 2013:110).

Orta Vadeli Programlardan en günceli olan 2017-2019 Orta Vadeli Programda Türkiye’de ulaştırma ve lojistik altyapısının güçlendirilmesinin önemine vurgu yapılırken, lojistik merkezlerin ekonominin ihtiyaç duyduğu etkinliğe kavuşturulması ve rekabet gücüne katkısının artırılması; kamu yatırımlarının, özel sektörün üretken faaliyetlerini destekleyecek nitelikteki altyapıya yönlendirilmesi, bu kapsamda, demiryolu, liman, lojistik merkezi gibi alanlara özel önem verilmesi; KÖİ modeliyle yürütülenler dâhil olmak üzere, kamu yatırımlarında sektörel olarak; eğitim, sağlık, içme suyu ve kanalizasyon, bilim-teknoloji, ulaştırma ve sulama sektörlerine öncelik verilmesi ve ihracat hedeflerine ulaşılmasında lojistik yatırımlara öncelik verilmesi, bu kapsamda özellikle büyük ölçekli konteyner limanları oluşturulması; üretim bölgeleriyle limanlar arasındaki demiryolu ve karayolu bağlantılarının tamamlanması konularına değinilmiştir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2017:9-16).

Bütçe açığı ve devlet borçlarını azaltma planı kapsamında ve altyapı gereksinimlerinin önemli bir fonlama gerektirmesinden dolayı, özellikle son yıllarda devletin ulaşımdaki payında bir düşüş gözlemlenmiş ve ulaşım sektöründeki özelleştirmelerde yeni bir hizmet modeli olan Kamu-Özel Ortaklıklarında ve Yap-İşlet-Devlet Modelinde bir artış görülmüştür. Bu modeller özellikle demiryolu ve denizyolu taşımacılığında yeni yasalar, mali teşvikler ve vergi teşvikleri yoluyla desteklenmektedir. Kamu-Özel Ortaklıkları, 1986 ile 2011 yılları arasında ulaşım altyapısı inşasında, 13 Milyar doları havayolu sektörüne 8 Milyar doları karayolu sektörüne olmak üzere toplam yaklaşık 23 Milyar dolar finansman sağlamıştır. 2023 yılına geldiğinde ise Karadeniz ile Marmara Denizi yer alan Kanal İstanbul haricindeki büyük altyapı projelerinin neredeyse tamamının özel sektör tarafından finanse edileceği ve işletileceği tahmin edilmektedir. Buna ek olarak liman ve havaalanı sektörlerinin

tamamının, demiryolu sektörünün ise büyük bir kısmının özelleştirileceği öngörülmektedir (European Parliament, 2015:2).

**Tablo 3: Türkiye'nin Dış Ticaret Değerinin Ulaştırma Alt Sistemlerine Göre Dağılımı (milyar \$)**

Ulaştırma Alt Sistemi	2015				2016			
	İhracat	Pay	İthalat	Pay	İhracat	Pay	İthalat	Pay
Denizyolu	78,03	%54	124,4	%60	78,41	%55	120,37	%61
Demiryolu	0,806	%1	1,17	%1	0,641	%1	1,43	%1
Karayolu	46,71	%32	34,3	%16	44,76	%31	34,3	%17
Havayolu	17,28	%12	20,0	%10	17,75	%12	22,97	%11
Diğer	1,01	%1	27,3	%13	0,987	%1	19,53	%10
<b>Toplam</b>	<b>143,84</b>	<b>%100</b>	<b>207,2</b>	<b>%100</b>	<b>142,55</b>	<b>%100</b>	<b>198,6</b>	<b>%100</b>

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri, Yollara Göre Dış Ticaret, [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1046](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046), 15.03.2017.

Tablo 3'de, Türkiye'nin 2015 ve 2016 Yıllarındaki Dış Ticaret Değerinin Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı verilmiştir. Tablo 3'e göre, tüm ulaştırma alt sistemleri içerisinde ihracatta 2015 yılında %54, 2016 yılında %55, ithalatta ise 2015 yılında %60, 2016 yılında %61 paya sahip olan denizyolu ulaştırma sistemi en yüksek payı olan ulaştırma sistemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Denizyolundan sonra en yüksek payı karayolu ulaştırma sistemi almaktadır. 2016 yılında karayolunun ihracattaki payı %31 iken, ithalattaki payı %17'dir. 2016 yılı içerisinde denizyolu ile yaklaşık 78.41 milyar \$ değerinde ihracat gerçekleştirilirken, ithalat değeri 120,37 milyar \$ olmuştur.

#### 4. Türkiye'nin AB Ortak Ulaştırma Politikasına Uyumu

9 Kasım 2016 tarihinde Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan 2016 yılı Türkiye İlerleme Raporu'nda müzakere fasıllarından 14.'sü olan Taşımacılık Politikasına ayrıntılı olarak değinilmiştir. Bu rapora göre Türkiye'de özellikle (T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı, 2016);

- Demiryolu sektörünün serbestleşmesine yönelik eylem planının uygulanmasına odaklanılması,
- Karayolu güvenliği şartlarını iyileştirilmesi ve bu yolla ölümlü trafik kazalarının azaltılması,
- Akıllı ulaşım sistemleri konusundaki mevzuatı kabul edilmesi ve bu mevzuatın uygulanmasına yönelik kapasiteyi ve kaynakların iyileştirilmesi gerektiği hususlarına dikkat çekilmiştir.

Genel taşımacılık müktesebatı ile ilgili durum incelendiğinde; ulusal ulaştırma stratejisi gibi önemli belgelerin eski raporlarda da mevcut olan AB politikalarının önceliğini yansıttığı, politikaların sürdürülebilir kentsel hareketlilik ve iklim değişikliğinin önlenmesine ilişkin en son AB öncelikleri dikkate alınarak gözden geçirilmesi gerektiği ve tüm ulaştırma türlerini kapsayan bir ulaştırma ana planının onaylanması gerektiği görülmektedir. İdari kapasitenin geliştirilmesi gerektiğine vurgu yapılmıştır.

Denizyolu taşımacılığı alanında; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından, petrol kirliliğine hazırlık ve acil müdahale alanında bir eğitim programı başlatıldığı ve Türkiye'nin, denizyolu taşımacılığının izlenmesine yönelik yasal ve teknolojik çerçeveyi tamamlamaya teşvik edildiği bildirilmiştir.

İç su yolu taşımacılığı alanında, ilgili AB mevzuatının ulusal mevzuata aktarılması ve iç su yollarından sorumlu yeni bir makam tesis edilmesi gerekliliği bulunmaktadır. Türkiye, Tuna Bölgesi'nin geliştirilmesine yönelik AB Stratejisi'ne (EUSDR) katılmamakta ve iç su yolları konusundaki temel uluslararası anlaşmaları imzalamamaktadır.

Demiryolu taşımacılığı sektöründe ilerleme kaydedildiği; demiryolu araçları tip onayı, demiryolu emniyeti, demiryolu işletmelerinin yetkilendirilmesi, hizmet esasları, giriş koşulları ve yükümlülükleri ve demiryolu ile yolcu taşımacılığında kamu hizmeti yükümlülüğü alanlarında yönetmelikler yayımlandığı, ancak ilave uyumlaştırma çabalarına ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir.

Karayolu taşımacılığı konusunda, yasal çerçevenin uyum düzeyinin iyi olduğu; akıllı ulaşım sistemleri mevzuatına, temiz ve enerji verimliliği yüksek karayolu araçlarına ilişkin "ulaşımda temiz enerji" paketine ve alternatif yakıtlar için altyapının hizmete sokulmasına ilişkin mevzuata uyum sağlanması gerektiği belirtilmiştir.



Havacılık alanında, Türkiye’nin, AB müktesebatına uyum konusunda ilerleme kaydettiği, emniyetle ilgili hususlar dâhil, kapsamlı bir havacılık anlaşması konusunda niyet beyan ettiği bildirilmiştir. Yerli ve yabancı hava araçlarına yapılan emniyet değerlendirmelerine, hareket kabiliyeti kısıtlı havayolu yolcularına ve uçuş ve görev süresi sınırlamaları ile dinlenme esaslarına ilişkin yasal düzenlemeler kabul edilmekle beraber, hava operasyonları veya uçuş personelinin çalışma alanları konusunda kayda değer ilerleme kaydedilmediği görülmüştür.

Kombine taşımacılık ile ilgili olarak, 2014’de kabul edilen kombine taşımacılık stratejisinden bu yana mevzuat bakımından ilerleme kaydedilmemiştir. Kombine taşımacılığın geliştirilmesine yönelik fırsatların artırılması gerekli görülmektedir.

Güney Kıbrıs Rum Yönetimin (GKRY)’de kayıtlı ya da GKRY ile ilgisi olan ya da son uğradığı liman GKRY’de bulunan gemiler ve uçaklara yönelik kısıtlamalar yürürlükte kaldığı sürece, Türkiye’nin taşımacılık politikası faslına ilişkin AB müktesebatını tam olarak uygulama konumunda olmayacağı belirtilmiştir.

2016 yılı AB ilerleme raporunda değinilen önemli noktaları özetlemek gerekirse, Türkiye’de özellikle demiryolu ve liman hizmetlerindeki etkinlik ve verimliliğin AB standartlarının uzağında olduğu görülmektedir. Her şeyden önce, Türkiye’nin ulaşım altyapısının; geçtiğimiz yıl hizmete giren Yavuz Sultan Selim Köprüsü gibi çok başarılı çalışmalara rağmen yoğun trafiği engelleyemediği görülmektedir. Türkiye 2023 yılına gelindiğinde ulaşım altyapısının daha gelişmiş bir düzeyde olmasını sağlamak amacıyla; dünyanın en büyük havaalanının ve Karadeniz ile Marmara Denizi arasındaki 50 km’lik suyunun inşasının yanında, 14000 km’lik yeni demiryolu ve 5300 km’lik yeni otoyol inşası hedeflemektedir.

Türkiye’de, ulaşım altyapısının yenilenmesinde, milli bütçeden karşılanamayacak düzeyde yüksek bir finansmana ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle kanunlar finansmanın büyük bir kısmını sağlayan yabancı özel yatırımları içerecek şekilde, özel yatırımları teşvik edici şekilde uyarlanmıştır. Altyapı inşası, işletilmesi ve ulaşım hizmetlerinin işletilmesi için özel şirketlerden destek aranmaktadır. Yabancı finansmana olan yüksek bağımlılık en temel zayıf noktalardan birisidir.

Trans-Avrupa Ulaşım Ağı (TEN-T) dahil olmak üzere AB ile bütünleşme sağlama bağlamında ilişkiler yürütülmesi, Türkiye için milli bir önceliktir. AB açısından Türk ulaşım altyapısına/ sektörüne olan yatırımlar katılım müzakereleri sürecinde kamu politikaları ve özel politikalar açısından oldukça önemlidir. Türkiye AB ile üyelik müzakereleri yürüten ülkeler arasında en fazla finansal yardımdan yararlanan ülke konumundadır (European Parliament, 2015:s.2).

## **5. Sonuç**

AB ulaştırma politikası, özünde rekabetçi, liberal bir piyasa mekanizması içerisinde, etkin, güvenli, çevresel açıdan sağlıklı ve kullanıcı dostu taşıma hizmetlerini destekleyerek trafik yoğunluğu, enerji bağımlılığı, can ve mal güvenliğinde yaşanan sıkıntılar gibi birtakım sorunları çözümlenmeyi hedeflemektedir. AB, ulaştırma alanında izlediği politikalar ile özellikle son yıllarda büyük bir aşama kaydetmiştir.

Hem AB’nin hem de Türkiye’nin, 2015 ve 2016 yıllarındaki dış ticaret değerinin ulaştırma sistemlerine göre dağılımı incelendiğinde denizyolu ulaştırmasının ön planda olduğu gözükmemektedir. Hem AB hem de Türkiye, 2016 yılı sonu itibariyle toplam dış ticaret değerinin yarısından fazlasını denizyolu ile gerçekleştirmiştir. AB, gösterdiği çabalarla çalışma koşulları, sağlık ve güvenlik konularında tedbirler almakta olup; Türkiye’nin gelecekte de dış ticarete öncü bir rol oynayacağı öngörülen denizcilik sektöründe, dünyada rekabet edebilmesi adına yasal ve teknolojik düzenlemeler yapması yararlı görülmektedir.

Avrupa Komisyonu tarafından, 2016 yılında yayımlanan AB Düzenli İlerleme Raporunun taşımacılık politikası ile ilgili 14.faslı incelendiğinde Türkiye’nin taşımacılık politikası alanında kısmen hazırlıklı olduğu, geçtiğimiz yıl ağırlıklı olarak demiryolu ve havacılık alanlarında bazı ilerlemeler kaydedildiği belirtilmiştir. Rapor da belirtildiği üzere tüm ulaşım sistemlerinde idari kapasitenin artırılmasının Türkiye’nin yararına olduğu düşünölmektedir.

AB ortak ulaştırma politikası sonucunda başarılı olmuş olan güvenli taşımacılık, ulaştırma sektöründe istihdam edilen kişilerin çalışma şartlarının iyileştirilmesi, taşıma çeşitliliğinin artırılması ve çevreyi koruyucu tedbirler gibi konularda AB müktesebatına uyum sağlanması, Türkiye’nin ve ulaştırma sektörümüzün yararına olacaktır. Ulaştırma sektöründe rekabetin artması ile kaliteli hizmete uygun fiyata ulaşma imkânı artacaktır. Ekonomik getirilerin yanı sıra, trafik kazalarının ve ölümlerin

azalması, çevre kirliliğinin kontrol altına alınması, bütün bireyler için yaşam standardını yükseltecek gelişmelerdir. Bu çerçevede, Türkiye’de ulaştırma sektöründe, ulaştırma yatırımlarına milli gelirden ayrılan payın daha da artırılması ve bu bağlamda, altyapıların yenilenmesi, nitelikleri işgücünün tüm ulaştırma alt sistemlerinde yeterli düzeyde istihdam edilmesi ve nihayetinde yasal ve teknolojik düzenlemelerin hızlandırılması durumunda ulaşım alanında AB standardına erişim sağlanabilecektir. Bununla beraber, AB ortak ulaştırma politikası için sorun olarak görülen trafik yoğunluğu, petrol bağımlılığı ve bölgesel altyapı gelişmişlik farklılıkları gibi konular Türkiye için de sorun olarak görülmektedir. Türkiye’de ulaştırma sektöründe, AB’deki çözüm önerilerinin dikkate alınarak, çerçeve belgeler ve politikalar ile çözüm yolları aranmasının, Türkiye’nin dış ticaret değerini ve küresel rekabet edebilirliğini önemli ölçüde artıracığı öngörülmektedir.

#### **Kaynaklar**

- Akgüngör, A.P, Demirel A. (2004). *Türkiye’deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları*, Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Müh. Bil. Dergi, 10(3), 423-430.
- Amtsblatt der Europäischen Union (2010). Konsolidierte Fassungen des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, C 83
- Council of the European Communities, Commission of the European Communities, *Treaty on European Union*
- Erdoğan, H.T. (2016). *Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi*. İGÜSBD, 3(1), 187-215.
- European Commission (2014). *Transport*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- European Commission, Illustrated Brochure, White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, Brussels, 28.3.2011, COM(2011) 144 final.
- European Parliament (2015). Briefing, *Transport in Turkey-Major Trend and Issues*,1-8.
- Eurostat, International Trade, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/newxtweb/>, 20.03.2017.
- İktisadi Kalkınma Vakfı Değerlendirme Notu (2014). *Geçmişten Geleceğe AB Ulaştırma Politikası*, Sayı: 101.
- İncekara, Beyhan (2016). *Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Ekonomik Analizi*. Lampert: Saarbrücken.
- Kuşçu, Sinan (2011). *Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Yansımaları*. Gazi Akademik Bakış Dergisi, 5(9), 77-91.
- Long, Douglas (2012). *Uluslararası Lojistik*, 2.bm.dan çeviri: Springer.
- Murphy, P.R., Knemeyer, A.M. (2016). *Güncel Lojistik*. 11.bm.dan çeviri. Çev.Edt. Yercan, Y., Demiroğlu, Ş.: Nobel Yayınevi.
- Office for Official Publications of the European Communities (2014). *EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2012*, Luxembourg,
- Office for Official Publications of the European Communities (2014). *Keep Europe Moving*, Luxembourg.
- Özer, D., Kişi H. (2011). *Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye*, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 3(2), 79-100.
- Saatçioğlu, Cem (2016). *Ulaştırma Ekonomisi: Sistemler-Politikalar-Uygulamalar*. Sümer: İstanbul.
- European Union (Online), [http://europa.eu/pol/trans/index\\_en.htm](http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm), 20.10.2016.
- European Union (Online), *Mobility and Transport*, [https://ec.europa.eu/transport/modes/air\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en), 10.10.2016.
- European Union (Online), *Mobility and Transport*, [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail_en), 10.10.2016.
- European Union (Online), *Mobility and Transport*, [https://ec.europa.eu/transport/modes/road\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road_en), 10.10.2016.
- European Union (Online), *Transport*, [http://europa.eu/pol/trans/index\\_en.htm](http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm), 20.10.2016.
- European Union (Online), *EU transport policy*, [http://europa.eu/pol/trans/index\\_en.htm](http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm), 31.10.2016.
- European Union (Online), *Mobility and Transport*, [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en), 10.10.2016.
- European Union (Online), *EU transport policy*, [https://europa.eu/european-union/topics/transport\\_en](https://europa.eu/european-union/topics/transport_en), 15.01.2017.

- T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı, *Türkiye Düzenli İlerleme Raporu 2016*, <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=46224&l=1>, 15.03.2017.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1963). *Kalkınma Planı (Birinci Beş Yıl) 1963-1967*, Ankara.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1968). *İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972*, Ankara.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1973). *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1973-1977*, Ankara.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1974). *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-1983*, Ankara.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1974). *Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1985-1989*, Ankara.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1989). *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı 1990-1994*, Ankara.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1995). *Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1996-2000*, Ankara.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (2000). *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005*, Ankara.
- T.C Kalkınma Bakanlığı (2006). *Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013*, Ankara.
- T.C Kalkınma Bakanlığı (2013). *Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018*, Ankara.
- T.C Kalkınma Bakanlığı (2017). *Orta Vadeli Program (2017-2019)*, Ankara.
- TÜİK, *Dış Ticaret İstatistikleri, Yollara Göre Dış Ticaret*, [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1046](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046), 15.03.2017.
- Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Rom, den 25. März 1957.