

**AVRUPA EKONOMİK
TOPLULUĞU VE TÜRKiYE'DE
ULAŞIM**

Dr. Naci ENĐİN

GİRİŞ

Ulaşım, genel olarak insanların veya insanların ihtiyacının bir noktadan diğer noktaya taşınması olarak tanımlanabilir. İnsanların ve doğal kaynakların yeryüzünde eşit olarak dağılmaması ulaşımı teşvik eden en önemli faktördür. Sanayi devrimine kadar olan devrede inşa edilen karayolları daha ziyade askeri amaçlı idi. Sosyal ve ticari gayeleri daha ikinci derecede sayılabilir. Sanayi devrimine gelene kadar yapılan yolları ordu birliklerinin dışında belki birkaç yaya veya at ile seyahat eden insanlar kullanırdı. Karayollarının bu kadar az kullanılmasına karşılık o devirde su yolu ile yapılan ulaşım daha önemli idi. Sanayi devriminden sonra hem buharla çalışan makinelerin ortaya çıkması ve ulaşım araçlarına tatbik edilmeye başlanması hem de yeryüzünde insan nüfusunun ve ihtiyaçlarının artması, ulaşımın daha da önem kazanmasına neden olmuştur. Bugün, üretimde, ulaşım, hammadde, enerji kaynağı, kapital, işçi kadar önemli bir faktördür.

Avrupa Ekonomik Topluluğu ülkelerinin herbirinin ulaşım sistemi özellikler gösterir. Mesela 1972-1977 yılları arasında B.Almanya'nın yurtiçi taşımasında karayollarının payı % 30 idi. Geri kalan pay da oldukça dengeli bir şekilde demiryolu ve nehiryolu arasında dağılmasına rağmen aynı yıllar arasında Hollanda'nın yurtiçi taşımacılığında nehir yolu % 66 pay ile en önemli yeri almıştır. Geri kalan % 33 de karayolu ile demiryolu arasında paylaşılmıştır. İtalya'nın ise aynı yıllar arasında yurtiçi taşımacılığında karayollarının payı % 66, demiryollarının payı % 33 tür (Minshull, 1981, s. 129).

Görüldüğü gibi değişik ülkelerde taşımacılığın ağırlığı değişik sektörlerde dir. Üye ülkelerden Almanya, Fransa, Hollanda ve Belçika'da nehirlerde yapılan ulaşım da önemlidir. Hatta nehir limanlarında yapılan yükleme ve boşaltma, Türkiye'nin en büyük limanlarından yılda yapılan yükleme ve boşaltmanın birkaç mislidir. Aşağıdaki tablo bu konuda bir fikir verebilir.

TABLO: I

| Nehir Limanı | 1988'de Taşınan yük (Ton) |
|--------------|------------------------------|
| Duisburg | 54.330.000 |
| Karlsruhe | 10.177.000 |
| Strasbourg | 11.070.000 |
| Ludwigshafen | 9.770.000 |
| Mannheim | 8.608.000 |

KAYNAK: Images Economiques du Monde, 1989, s. 95.

Konuya bu genel bakıştan sonra ulaşımı sektör sektör inceleyebiliriz.

Karayolu Ulaşımı

a) Avrupa Ekonomik Topluluğu

Bütün Avrupa Ekonomik Topluluğu ülkeleri iyi karayolu şebekesine sahiptir. Yalnız bazı topluluk ülkelerinde karayolları taşımacılıkta öncelik alırken bazılarında da Fransa'da olduğu gibi demiryolları daha önemli olmakta, Hollanda'da ise daha önce temas ettiğimiz gibi su yolu ile taşımacılık, karayolları ve demiryollarına üstünlük sağlamaktadır. Fakat her ne şekilde olursa olsun bütün ortak pazar ülkeleri iyi bir karayolu şebekesine sahiptir. 1981 yılı itibarı ile Avrupa Ekonomik Topluluğuna İspanya ve Portekiz tam üye olmadan önce yani İngiltere, İrlanda, Danimarka ve Yunanistan'ın topluluğa katıldığı, üye sayısının 10 olduğu sırada, topluluğun yurtiçi taşımacılığının % 85,1'i karayolu ile olmuştur (Swann, 1988, s. 234). Zaten topluluk üyesi ülkelerin büyük çoğunluğu karayolu taşıtları ürettiğinden, bu sanayiye devam ettirebilmek için karayollarına ağırlık vermek gerektiğine inanmaktadırlar.

Topluluk üyesi ülkelerin bazılarında 1988 yılındaki karayolu taşıt üretimi Tablo: II de gösterilmiştir.

TABLO: II
1988 DE KARAYOLU TAŞIT ÜRETİMİ

| Ülkeler | Üretim (Adet) |
|-----------|---------------|
| Almanya | 4.625.300 |
| Fransa | 3.698.500 |
| İtalya | 2.111.100 |
| İspanya | 1.867.100 |
| İngiltere | 1.544.800 |
| Belçika | 1.230.200 |
| Hollanda | 148.900 |

KAYNAK: Images Economiques du Monde, 1989, s. 65.

Diğer taraftan topluluk üyesi ülkelerin araç sayıları da 1988 yılı itibarı ile tablo: III de gösterilmiştir.

TABLO: III
1988 DE ARAÇ SAYILARINA GÖRE ÜLKELER

| Ülkeler | Araç Sayısı |
|---------|-------------|
| Almanya | 28.304.000 |
| İtalya | 22.500.000 |
| Fransa | 21.950.000 |

| | |
|------------|------------|
| İngiltere | 20.605.000 |
| İspanya | 9.760.000 |
| Hollanda | 5.118.000 |
| Belçika | 3.498.000 |
| Danimarka | 1.558.000 |
| Yunanistan | 1.379.000 |
| Portekiz | 1.290.000 |

KAYNAK: Images Economiques du Monde, 1989, s. 65.

Tablo II ve III topluluk üyesi ülkelerdeki karayolu ulaşımının önemini ortaya koymaktadır.

Zaten ulaştırma sektöründe karayolları taşımacılığı sadece en esnek değil, fakat 100 km.den yakın mesafeler ve bir kamyonu doldurabilen yüklerin en son varış noktasına dağıtımında en ucuzdur.

Fakat öyle görünüyor ki, topluluk içinde arzu edildiği gibi ulaştırma sektöründe ortak bir politika henüz tesbit edilememiştir, hatta bazı kaynaklara göre 1984 yılında Avrupa Parlamentosu, Roma Anlaşmasında öngörülen ortak taşımacılık politikası oluşturmada başarılı olamadığı gerekçesi ile Bakanlar Konseyi aleyhinde Lüksemburg'daki Avrupa Adalet Divanına başvurmuştur (The Times, 1989, s. 146).

Çözülmesi gereken bir çok meseleden biri, üye ülkelerden bazılarında devletin taşımacılık sektörüne müdahalesi, bazı ülkelere daha fazladır, bunun üye ülkeler arasında koordinasyonunu sağlamak gerekmektedir. Bir diğer mesele bazı üye ülkelerde ihracata bazı kolaylıklar sağlanırken ithalata bazı kısıtlamalar uygulanması, yakın gelecekte entegrasyona gidildiğinde problem yaratabilecektir. Diğer bir konu da üye olmayan bir ülkeden üye ülkeye yapılacak taşımacılık konusunda gereken koordinasyondur.

Bütün topluluk üyesi ülkelere otoyol yapımı süratle ilerlemektedir. Yüzölçümlerine göre Hollanda (33.938 km²) ve Belçika (30.521 km²) en sık otoyol ağına sahip topluluk üyesi ülkelerdir.

b) Türkiye

Cumhuriyetin ilanından önceki devrede ülke içinde şehirler arasındaki karayolu bağlantısı yeterli değildi. Cumhuriyetin ilk yıllarında da ülkenin fiziki şartlarından dolayı bilhassa yüksek kesimlerde karayollarının bakımı ve onarımı zor ve pahalı olduğundan, ayrıca o devirlerde Türkiye'de henüz petrol bulunmadığından ve trenlerde yakıt olan kömürün Türkiye'de bulunması demiryolları yapımına ağırlık verilmesine sebep olmuştur. 1923 yılında ülkede sadece 4.000 km.lik yol her mevsim ulaşımına elverişli yol idi. Bilhassa 1948 yılından itibaren dış yardımların da gelmesi ile karayolları yapımına ağırlık verilmiştir. 1950 yılında karayollarının toplam uzunluğu 47.080 km olmuş, bu 1960 da 61.541 km, 1970 de 136.410 km, 1980 de 231.215 km, 1987 de de 456.000 km.ye ulaşmıştır (Yerebakan, 1989, s. 10). Halen karayolu taşımasının yurtiçi yolcu ula-

şımındaki payı % 95.1 dir. İstanbul-Ankara arasındaki yolcu taşıma kapasitesi % 87.1 (1988) dir (a.g.e., s. 13). Yurtiçi yük taşımada da karayollarının payı % 80,9 dur. Halbuki uzun mesafelerde karayolu yük taşımacılığı diğer sektörlerdeki taşımacılıktan daha pahalıdır. Bu husus da dikkate alınarak beşinci beş yıllık plan dönemi sonunda bu oranın % 65,7 ye düşmesi buna mukabil diğer sektörlerdeki payın yükseltilmesi hedeflenmiştir (D.P.T., 1985, s. 198).

Halen belli başlı şehirlerin birbirleri ile bağlantıları yeterli olmakla beraber gün geçtikçe artan yolcu ve yük trafiğini taşımakta yakın bir gelecekte yetersiz kalacaktır. Bu itibarla Belçika'dan başlayıp B.Almanya, Avusturya, Yugoslavya ve Bulgaristan'ı geçerek İstanbul ve Ankara'dan Adana'ya kadar ulaşan ve halen Türkiye'nin Avrupa ile bağlantısını sağlayan ve genişletme çalışmaları yapılan E-5 karayolunun bir an önce yakın gelecekteki karayolu trafiği de düşünülerek otoyol olarak devreye girmesi sağlanmalıdır. Çünkü halen Avrupa ile demiryolu bağlantısı arzu edilen hızda ve kapasitede olmadığından bütün ağırlık E-5 karayoluna yüklenmektedir. Bu arada Avrupa ile Yunanistan üzerinden bağlantı sağlayan ve İzmir üzerinden Akdeniz kıyılarına ulaşan ve Adana yakınlarında E-5 ile kesişip Güney-Doğu Anadolu'ya uzanan E-24 karayolunu genişletmek, Avrupa Ekonomik Topluluğu üyeliğine hazırlanan Türkiye için gereklidir.

Demiryolları

a) Avrupa Ekonomik Topluluğu

Karayollarının büyük rekabetine rağmen topluluk üyesi ülkelerde demiryolu taşımacılığı da çok gelişmiştir. Bilhassa Fransa'da gerek yolcu, gerek yük taşımacılığında demiryolları en önemli mevkie sahiptir. 1988 yılı itibarı ile Fransa'da demiryolları ile 810 milyon yolcu ve 145 milyon ton yük taşınmıştır (Images Economiques du Monde, 1989, s. 149). Nitekim topluluk üyesi ülkeler içinde yüksek hız trenlerinin (Train à Grande Vitesse-TGV) yapımında öncülük etmektedir. Bu sistemin en önemli özelliği hergün büyük ölçüde artan ve gün geçtikçe daha tehlikeli olmaya başlayan hava ve karayolu trafiğinin rahatlamasına yardımcı olmasıdır. Nitekim bildirildiğine göre Paris - Atlantik kıyısı hattı TGV nin servise girdiği Eylül 1989 dan beri Nantes-Paris hattında hızlı tren yolcuları % 30 artarken aynı hatta uçak yolcularının % 10 azaldığı tesbit edilmiştir (Ouest-France 1989, s.8). Uzmanların görüşüne göre elektrikli bu sistem aynı zamanda hava ve karayolu trafiğinin artması sonucu artan çevre kirlenmesine de bir çözüm olarak görülmektedir (Neher, 1989, s.1 ve 6).

Fransa ile beraber bu konuda öncülük eden diğer üye ülke Almanya'dır. Trenle seyahat eden yolcuların sayısında bu itibarla birkaç sene içinde büyük artış olacağı ve havayolları ile belli mesafelerde büyük bir rekabete gireceği anlaşılmaktadır. Saatteki hızı 300 km olan bu trenlerin bilhassa birkaç saatlik mesafelerde havayollarına ciddi rakip olacağı tahmin edilebilir. Yukarıda da işaret ettiğimiz gibi Fransa'daki hızlı tren hattı kısa zamanda tahminlerin doğru olabileceğini ortaya koymuştur. Çünkü arasında 600 km mesafe olan A ve B şehirleri arasında bir yolcunun seyahat ettiğini varsayalım. Uçakla 45 dakika kadar sürecek bu yolculuk için yolcu önce A şehri dışındaki havaalanına ortalama 30 dakikada ulaşabilecektir. A şehrindeki havaalanında yolcu, uçağa binebilmek

için bilet kontrolü ve diğer işlemler için de 10 dakika daha harcayacaktır. 45 dakikalık uçuştan sonra B şehrinin dışındaki havaalanına varacak ve havaalanından B şehrine gidiş için ortalama yine 30 dakika harcayacaktır. Öyle ise böyle bir yolculuk ortalama olarak $30+10+45+30=1$ saat 55 dakika sürecektir. A ve B şehirleri arasında 300 km/saat ile sefer yapan hızlı trenleri de bu mesafeyi iki saat civarında tamamlayabildiğine göre ve tren istasyonları şehir merkezine havaalanlarından çok daha yakın olduklarından şehir merkezlerine gelmek için harcanacak zaman kıyaslanmayacak kadar azdır. Böylece uçakla A şehirdışı havaalanından kalkış, B şehri dışındaki havaalanına varış şeklindeki yolculuk, hızlı trenlerle A şehri merkezinden kalkış B şehri merkezine varış şekline dönüşecektir. Dolayısı ile A ve B şehirleri arasında uçak yerine hızlı trenle yolculuk yapmak zaman kaybına neden olmayacağı veya önemsenmeyecek kadar az zaman kaybına sebep olacağı gibi yolculuğun % 50 kadar da daha ucuz olmasını sağlayacaktır.

Bütün bunların ötesinde A ve B şehirleri arasında 1000 yolcu seyahat ettiğini düşünersek, bu sayıdaki yolcuları taşımak için en az büyük gövdeli üç uçak gerektiği halde, bu ulaşımı bir hızlı trenle yapmak mümkün olabilecektir. Uzmanların ifadesine göre (Neher, 1989, s.1) yeni hızlı trenlerin lokomotifleri, diğer klasik hızlı trenlerin lokomotiflerinden % 40 daha güçlü, buna mukabil önemli ölçüde daha az enerji sarfetmektedir. Ayrıca yukarıda da işaret ettiğimiz gibi, tren ulaşımındaki bu gelişmelerin Avrupa'da her sene büyük ölçüde artan havayolu ve karayolu trafiğini hafifleteceği ve çevre korunmasına önemli ölçüde katkıda bulunacağı umulmaktadır.

Tabii büyük ölçüde artacak tren yolcu trafiğini düzenlemek için önemli tren istasyonlarının kapasitesini de artırmak gerekecektir. Nitekim, Fransa'da Eylül 1989 da servise giren Paris-Atlantik kıyısı hızlı tren (TGV) servisinin tanıtımı için hazırlanan broşürde bu trenlerin başlangıç istasyonu olan Paris'teki Montparnasse garının 1995 yılında yıllık yolcu kapasitesinin 59 milyon olacağına göre hazırlanmaktadır. Bu yolcu kapasitesi dünyadaki birçok büyük havaalanlarının kapasitesinin bir-iki mislidir. 1985'de dünyanın en işlek havaalanlarından New-York'dan 78,1 milyon, Chicago'dan 48,4 milyon ve Londra'dan 47,2 milyon yolcu trafiği olduğu düşünülürse hemen hemen her bir dakika içinde uçak kalkıp inen sadece New-York havaalanı bu rakamın üstündedir. Fransa'da ilk hızlı trenin (TGV) servise girdiği 1981 yılından bu yana 100 milyon yolcu taşıdığı ifade edilmektedir. Bu demektir ki ortalama her yıl 15 milyon kişi TGV ile seyahat etmiştir.

Almanya'da bu konuda büyük para yatırımı yaparak önemli atılımlar yapmıştır. Almanya'da TGV'nin eşiti olan hızlı tren (Inter-City Express-ICE) nin 21 milyar DM'lik yatırımla yapılan Hanover-Würzburg ve Mannheim-Stuttgart arasında 1991 yılında (Neher, 1989, s.1) yılında servise girecektir. Yapılan çalışmalar arasında hızı saatte 500 km.ye ulaşacak trenlerin yapımı söz konusudur ve halen trenle 10 saatte tamamlanan Hamburg-Münih arasındaki yolculuk bu hızlı trenler sefere konulduğunda 3 saat 30 dakikaya inecektir (a.g.e., 1989, s.6).

Esasında Avrupa Ekonomik Topluluğunun başarmağa çalıştığı programa göre bütün topluluk ülkelerini böyle modern ve hızlı bir tren şebekesi ile bağlamaktır, tabii buna

Yunanistan da dahildir. Bu itibarla Yugoslavya'nında aynı sisteme girmesi gerekmektedir.

Çalışmalar başarıya ulaşırsa 2000'li yıllarda Viyana'dan Paris'e ve Londra'dan Roma'ya 8 saat gibi kısa bir zamanda gitmek mümkün olacaktır. Böylece kısa ve orta mesafeli ülkelerarası yolculuklarda havayollarına olan büyük talep baskısı bir ölçüde azalacaktır. Zaten şu anda bazı Avrupa ülkelerinde havayollarındaki trafik, hava trafiğini tehlikeye sokacak şekilde artış göstermiştir. Buna alternatif olabilecek başka bir çözüm bulunmadığı takdirde 2000'li yıllarda Avrupadaki bazı ülkelerin hava sahalarında ulaşım daha da tehlikeli hale gelebilir.

b) Türkiye

Ülkemizde ilk demiryolu yapımına Osmanlı imparatorluğu döneminde başlanmıştır. 1880'lerde İstanbul'u Edirne'ye bağlayan demiryolu oradan Viyana'ya kadar uzanıyor ve ülkeyi Viyana üzerinden Avrupa'nın diğer şehirlerine bağlıyordu. Bu arada 1900 lerde inşa edilen ve Berlin'i Bağdat'a bağlaması planlanan demiryolu da İstanbul, Ankara ve Konya'dan geçiyordu. 1923 yılında hükümetin sahip olduğu demiryolu uzunluğu 1700 km civarında idi, diğer demiryolları yabancı şirketlere ait bulunuyordu. 1930'lu yıllarda hükümet yabancı şirketlerin elindeki hatların büyük bir kısmını satın alarak millileştirdi. 1930'lu yılların sonunda devletin sahip olduğu demiryolu uzunluğu satın alınan ve inşa edilenlerle beraber 7.000 km.ye yaklaştı. Bu devrede ülkenin önemli merkezleri, kıyıları ve sınırları yeterli bir demiryolu şebekesi ile bağlanmıştı. Fakat 1948 den itibaren karayolları yapımına ve bakımına ağırlık verilmesi demiryollarının fazla gelişemesine yolaçtı. 1950'de 7.668 km olan demiryolu uzunluğu 1960'da 7.895 km.ye, 1970'de 7.985 km.ye, 1980'de 8.397 km.ye ve 1987'de de 8.439 km.ye ulaştı (Yerebakan, 1989, 9-15). Yurtiçi yolcu taşımacılığında önemini büyük ölçüde kaybetti. Nitekim 1988 yılında İstanbul-Ankara arasında yolcu taşımacılığındaki payı sadece % 8,9 kapasitesi ile daha önce işaret ettiğimiz % 87,1 kapasiteli otobüs taşımacılığının çok gerisinde kalıyordu (a.g.e., s.13). Yurtiçi yük taşımasındaki payı da % 18,3 tür, bunun Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı sonunda teşvikle artırılmasına çalışılmaktadır. Yurtdışı yolcu taşımasında da hemen, hemen, karayolu taşımacılığı ile rekabet edememesi sonucu etkinliği çok azalmıştır. Halbuki yukarıda da işaret etmeğe çalıştığımız gibi Avrupa Ekonomik Topluluğuna üye ülkeler süratle hızlı tren projelerini geliştirmek ve üye ülkeleri birbirine hızlı tren (TGV-ICE) ile bağlamaya çalışmaktadırlar. Yunanistan'ı da bu şebekeye sokabilmek için Yugoslavya'nın da bu şebekeden yararlanması gerektiğine işaret etmiştik. Bu itibarla Yugoslavya'nın da bu şebekeye girmesi teşvik edilecek ve kredi ile desteklenebilecektir. Öyle ise Türkiye'nin de şimdiden bu konuda ciddi çalışmalara başlayarak bu hızlı tren şebekesine bağlanması, Avrupa Ekonomik Topluluğu ile ilişkisini ve ulaşımını geliştirmesine yardımcı olacaktır.

Su Yolu

Türkiye'deki nehirlerin debilerinin yaz ve kış aylarında büyük farklılıklar göstermesi ve arazi yapısının uygun olmamasından bu başlık altında Avrupa Ekonomik Topluluğu ile mukayese yapabilmek için sadece deniz taşımacılığını incelemeye çalışacağız.

a) Avrupa Ekonomik Topluluğu

Avrupa Ekonomik Topluluğu üyelerinin ticaret filosu ve liman tesisleri bakımından dünyanın en gelişmiş ülkeleri durumundadır. Burada şu ilginç duruma işaret etmek gerekir ki, İngiltere, Avrupa Topluluğuna 1973 de katıldığında deniz ticaret filosu 25.825.000 DWT ile ilk üye altı devletin toplam ticaret filosuna eşitti ve İngiltere'nin topluluğa 1973 de üye olması ile topluluğun deniz ticaret filosunun gücü 2 ye katlanmış oldu. Yakında Yunanistan'ın daha sonra da İspanya ve Portekiz'in de katılması ile daha da güçlendi.

Liman tesisleri bakımından da topluluk çok güçlü bir durumdadır. Tablo: IV bu konuda bir fikir verebilir.

TABLO: IV

| <u>Ülkeler ve en büyük limanları</u> | <u>Yükleme-Boşaltma (1988)</u> |
|--------------------------------------|--------------------------------|
| Hollanda | 314.697.000 |
| Rotterdam | 272.779.000 |
| Belçika | 147.506.000 |
| Anvers | 96.907.000 |
| Fransa | 285.132.000 |
| Marsilya | 95.761.000 |
| Almanya | 120.348.000 |
| Hamburg | 58.740.000 |
| İngiltere | 265.356.000 |
| Londra | 44.176.000 (1987) |
| İtalya | 233.621.000 |
| Genova | 41.898.000 |
| İspanya | 141.660.000 |
| Bilbao | 23.983.000 (1987) |
| Yunanistan | 29.667.000 |
| Pire | 16.830.000 (1986) |
| Portekiz | 25.181.000 |
| Lizbon | 13.052.000 (1987) |
| Danimarka | 9.368.000 (1987) |

KAYNAK: Images Economiques du Monde, 1989, s. 89-94.

b) Türkiye

Türkiye'nin deniz kıyısı uzunluğu 8.272 km.dir (D.İ.E., 1969, s.2). Bu uzunluğu boyunca irili ufaklı takriben 60 kadar liman vardır, fakat bunların bir kısmı mahalli öneme sahip olduğu için onlar üzerinde fazla durmayacağız. 1934 yılına kadar Türkiye'de

deniz ulaşımının büyük bir kısmı yabancıların elinde idi. Bu tarihten itibaren yabancı gemilerin iki Türk limanı arasında sefer yapmaları yasaklandı. Türkiye dışındaki bir limandan gelen gemilere Türk limanlarına sefer yapmaları serbest bırakıldı. Bu tarihten sonra limanların işletmeleri, ticaret filosu ve kıyı ticareti millileştirildi. Yapılan çalışmalarla da sadece en büyük liman İstanbul değil, İzmir, Zonguldak, Samsun, Trabzon, Mersin ve İskenderun gibi diğer önemli limanların gelişmeleri sağlandı.

Limanlarımızın yükleme ve boşaltma durumu:

(DPT- 1973, S. 593)

| Liman | 1963 | 1972 | 1983 |
|------------|-----------|-----------|-----------|
| Derince | 295.000 | 600.000 | |
| Ereğli | 452.000 | 2.750.000 | |
| Giresun | 58.000 | 35.000 | |
| İskenderun | 697.000 | 900.000 | |
| İstanbul | 1.753.000 | 1.900.000 | 3.986.000 |
| İzmir | 674.000 | 1.175.000 | 3.287.000 |
| Mersin | 370.000 | 1.200.000 | 3.380.000 |
| Samsun | 364.000 | 1.730.000 | |
| Trabzon | 224.000 | 100.000 | |
| Zonguldak | 1.150.000 | 1.900.000 | |

Kaynak: Images Economiques du Monde, 1986, s. 95.

İstanbul limanı daha ziyade dışalım ile ülkenin diğer limanlarından gelen ticari eşyanın yurtiçine yeniden dağıtımının yapıldığı limandır. İzmir limanı ise dışarıya daha önemli olup, tüm Ege bölgesinin bilhassa tarım ürünlerinin ihracaatının yapıldığı yerdir. Mersin limanı ise hem Akdeniz Bölgesinin dışalım ve dışarıya, fakat daha da önemlisi civarındaki Ataş rafinerisine getirilen petrolün işlendikten sonra petrol türevlerinin ihraç edildiği yerdir.

Türk deniz ticaret filosu gün geçtikçe güçlenmektedir. 1983 yılında yolcu gemisi, tanker, RO/RO ve yük gemisi olarak toplam 4.448.439 DWT olan kapasitesi 1989 da 6.222.500 DWT ulaşmış olacaktır (DPT, 1985, S. 200).

Hava Ulaşımı

a) Avrupa Ekonomik Topluluğu

Dünya üzerinde nüfus artmasına paralel olarak sanayi devrimi ile insanların hayat standardının yükselmesi, dolayısı ile ihtiyaçların artması ve 20. yüzyıla gelene kadar sanayi ve teknolojiye gelişme ve bilgi birikimi, insanların belki de yeryüzünde varolmalarından beri tahayyül ettikleri kuşlar gibi gökyüzünde uçabilmelerini imkan dahiline getirmiştir. Uçakların 20. yüzyılın başlarından beri oldukça kısa sayılabilecek bir zaman birimi içinde teknolojik olarak gelişmeleri, yatay ve düşey yöndeki hareket kabiliyetleri, geniş manada uçakların nerede ise bir engel tanımamalarına neden olmuştur. Öyle ki bir

ülkeden diğer bir ülkeye uçak ulaşımından önce günlerce, hatta haftalarca süren yolculuk süresi uçaklar sayesinde sadece saatle ölçülebilir hale gelmiştir. Bu sayede denilebilir ki yeryüzündeki insanlar arasındaki ilişkilerde süratle artmış, dünya adeta küçülür olmuştur. Hatta ekonomik olarak gelişmiş bazı ülkelerde ticari taşımacılıkta kullanılan büyük gövdeli uçakların yanında küçük gövdeli özel uçakların sayısının da süratle artması sonucu uçak, bu ülkelerde otomobil gibi günlük yaşama girmiştir. Tabii uçak kullanımının bu derece artması ve bu artışın zamanımızda daha da süratlenmesi, bazı ülkelerde hava trafiğinin tehlikeli boyutlara ulaşmasına neden olmuştur.

Uzmanlar, süratle artan ihtiyacı karşılamak için uçak imal eden firmaların 2005 yılına kadar 8.500 ticari uçak imal etmeleri gerektiğine işaret (Images Economiques du Monde, 1989, s. 97) etmektedirler.

Nitekim dünyanın belli başlı büyük şehirlerindeki havaalanlarının yolcu giriş-çıkışları milyonlarla ifade edilir hale gelmiştir. Daha öncede işaret ettiğimiz gibi Londra havaalanlarından 1985 de 47,2 milyon yolcu, Paris havaalanlarından aynı yıl 33,1 milyon yolcu giriş-çıkış yapmıştır. 1987 de Paris havaalanlarından (Orly-Roissy-Charles-de-Gaulle) 36,2 milyon, 1988 yılında da 40,1 milyon yolcu giriş-çıkışı olmuştur (Images Economiques du Monde, 1989, S. 149). Hava yolu ile yük taşımacılığı pahalı olduğundan daha ziyade yükte hafif, pahada ağır veya çok çabuk bozulabilir eşya taşınmaktadır. Bu itibarla diğer ulaşım sektörlerinde bir yıl içinde taşınan yükün miktarı milyon tonlarla ölçüldüğü halde, havayolu ile taşınan yükün miktarı bir yılda ender olarak milyon tona ulaşır veya biraz geçer.

Avrupa Ekonomik Topluluğunda Londra ve Paris'ten sonra, Brüksel, Amsterdam ve Frankfurt başta olmak üzere birçok önemli havalimanı vardır ve öyle ki bu büyük havalimanlarının nerede ise dünyanın her noktası ile irtibatları vardır. Zaten hava ulaşımının çok süratli ve çok konforlu olması, uçaklara ve onlarla yolculuk eden gelir düzeyi yüksek yolculara hizmet veren havaalanlarının, şehirlerin dışında adeta başka bir şehrin doğmasına neden olmuştur ve havaalanları yolcu trafiğinin çok artması sonucu çok büyümüşler ve orta büyüklükte bir şehir haline gelmişlerdir.

Avrupa Ekonomik Topluluğundaki hava ulaşımının bir özelliği de bilhassa nüfus yoğunluğunun fazla olduğu bölgedeki büyük şehirlerin arasındaki mesafenin genellikle 1000 km.nin altında olmasıdır. Londra veya Paris'i Avrupa Topluluğunun en büyük havaalanları olarak merkez olarak kabul edersek, Brüksel, Amsterdam ve Frankfurt'un her iki şehire uzaklığı 1000 km civarındadır. Kopenhag, Roma, Atina, Lizbon ve Madrid'in her iki büyük merkeze uzaklıkları 1000 km.nin üstündedir. Öyle ise 2000 li yıllarda hızlı tren (TGV-ICE) şebekesinin bütün üye ülkelere yayılması sağlanarak, kapasitesini zorlayan havayolu ulaşımına alternatif bir ulaşım sistemi oluşturmak isteyen uzmanların görüşü pek yanlış olmasa gerek.

b) Türkiye

56 yıllık bir geçmişe sahip olan Türkiye'deki havayolu ulaşımının gelişimi önceleri talebin pek fazla olmaması nedeni ile pek hızlı olmamış, fakat yakın yıllarda ülkede-

ki ekonomik gelişmeye paralel olarak nüfusun artan ölçüdeki hareketli hale gelmesi ile havayolu taşımacılığı bilhassa yurtdışı seferlerde çok önem kazanmıştır. Nitekim ülkedeki en önemli uluslararası nitelik taşıyan İstanbul havalimanı artan hava trafiği karşısında yetersiz kalmış ve birkaç yıl önce 5,5 milyon yolcu kapasiteli yeni terminal binası hizmete girmiştir. Buna rağmen bilhassa yaz aylarında turist akınının da başlaması ile daha şimdiden kapasitesini zorlamaya başlamıştır, herhalde birkaç yıl içinde yeniden genişletilmesi gerekecektir. Ülkenin batısındaki havaalanları da bilhassa yaz aylarında yurtiçi hizmetlerin yanında yurtdışı servislerin de yoğun olduğu bir devre geçirmektedir. Güneydeki Antalya havaalanının da yaz aylarında önemli Avrupa şehirleri ile bağlantısı vardır. Diğer yurtiçi havaalanları daha ziyade yurtiçi seferlerin ağırlıklı olduğu havaalanlarıdır. Ankara'nın bu arada özel durumuna dikkat çekmek gerekir. Ankara havaalanı hem yurtiçi, hem de yurtdışı seferleri bakımından önemlidir. Ülkedeki hava taşımacılığı Türk Hava Yolları (THY) ile gerçekleşmektedir. Bu arada özel havayolu şirketleri de bilhassa yolcu taşımacılığında oldukça etkili olmaktadır. Bilhassa yaz aylarında Avrupa'nın önemli merkezleri ile İstanbul başta olmak üzere İzmir, Dalaman ve Antalya havaalanlarına turist ve işçi seferleri düzenlemektedirler. Halen Türkiye'deki hava trafiği Avrupa Ekonomik Topluluğu üyesi bazı ülkelerdeki gibi tehlikeli boyutlara ulaşmamıştır.

SONUÇ

İnsan nüfusunun nisbeten az olduğu, toplumların ürettiklerini tükettikleri veya tükettiklerini ürettikleri, bilhassa sanayi devriminden önce daha çok askeri amaçlarla inşa edilen ve ekonomik kullanımın daha ikinci derecede kaldığı yıllarda, ulaşım, zamanımızla mukayese edilmeyecek kadar azdı. O devirlerde su yolu karayoluna nisbeten daha fazla kullanılıyordu. Sanayi devriminden sonra artan nüfusla ve artan ihtiyaçlarla beraber üretimin çeşitlenmesi, buharla çalışan makinanın ulaşım araçlarına tatbik edilmeye başlanması, ilk önce demiryollarının ve deniz ulaşımına daha sonra da petrolle çalışan motorların yapımına başlanması ile karayollarında ulaşımın süratle gelişmesine neden olmuştur. 20. yüzyıla kadar olan sürede bilgi birikimi ve teknolojinin gelişmesi insanların belki de var oldukları zamandan beri tahayyül ettikleri gökyüzünde kuşlar gibi uçmalarını mümkün kılmış ve havayolu ulaşımı sayesinde dünya üzerinde nerede ise ulaşılmadık nokta kalmamıştır, öyleki havayolu ulaşımı sayesinde daha önceden günler ve haftalarca sürebilen yolculuklar birkaç saatle ölçülebilir hale gelmiştir.

Ulaşımındaki bu gelişmeler insanlar, dolayısı ile ülkeler arasındaki ilişkilerin artmasına neden olmuştur. Avrupa Ekonomik Topluluğu ülkeleri de bu gelişen ulaşım ağından en fazla yararlanan ülkelerdendir.

Öyle ise topluluk üyeliğine hazırlanan Türkiye'nin de üye ülkelerle ilişkilerini geliştirebilmesi için ulaşım sektörüne gereken önemi vermesi şarttır.

BİBLİOGRAFYA

- Beaujeu-Garnier J., Gamblin A., Delobez A. (1989) **Images Economiques du Monde**, Sedes, Paris.
- Devlet İstatistik Enstitüsü (1969) **Pocket Data Book of Turkey** MTB Publication No. 638, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (1985) **V. Beş Yıllık Kalkınma Planı Döneminde Sektörel Gelişmeler 1985-1989**, Başbakanlık Basımevi, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (1988) **Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989) 1988 Yılı Programı**, Başbakanlık Basımevi, Ankara.
- Engin N. (1986) "Petrol ve Türkiye", **İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi, Maliye Araştırma Merkezi Konferansları** 30. Seri / Yıl 1984-1985, İstanbul, S. 105-120.
- Minshull G.N. (1981) **The New Europe**, Hodder and Stoughton Ltd. Mill Road, Dunton Green, Sevenoaks, Kent, Great Britain, Second Edition.
- Neher J. (1989) "Europe Chungts Toward a High-Speed Rail System" **International Herald Tribune**, Paris, 25.9.1989, S. 1 ve 6.
- Ouest-France (1989) "TGV: 30 % de voyageurs en plus", Rennes, 21-22 Octobre 1989, S. 8.
- Savage C.I. (1967) **An Economic History of Transport**, Hutchinson Co. (Publishers) Ltd. London.
- Swann D. (1988) **The Economics of the Common Market**, the Penguin Group, London.
- The Times (1989) **Guide to 1992**, Times Books Ltd., London.
- Yerebakan M. (1989) "2000 Yıllarına Doğru Raylı Araç Talebi" **Metro Dergisi, Tüvasaş Genel Müdürlüğü**, Adapazarı, Yıl: 1, Sayı: 2, s. 9-15.