

# Ab ulaştırma politikaları ve bölgesel projelerde Türkiye'nin yeri

Ali İhsan ÖZEROĞLU<sup>1</sup>

## Özet

Günümüzde bir malın hasarsız olarak uzak pazarlara ulaştırılması, malın kalitesi ve fiyatı kadar önemli bir unsur haline gelmiştir. Malı hasarsız, mümkün olduğu kadar kısa sürede ve ucuz bir şekilde üretim noktasından pazarlara taşıyabilmek, rekabet gücünün önemli bir parçası olmuştur. Bu durum taşınacak mesafenin arttığı ve taşıma imkânlarının çeşitlendiği dış ticarete, daha önemli bir boyut kazanmaktadır. Bu bağlamda AB, ihtiyacı olan mal ve hizmetleri doğu pazarlarından elde etmesi ve gerek kendi pazarına, gerekse dünya pazarlarına sunması için ulaşım koridorlarına ve dağıtım noktalarına ihtiyacı vardır. Bunun için de tarihi geçmişe giderek elde ettiği tecrübeleri yeniden gözden geçirmiş ve yeni politikalar oluşturmuştur. Bu politikalarla yeni bin yılda, yeni bir düzen oluşturmayı hedeflemektedir. Türkiye ise bu mal akışına alternatif bir güzergah alt yapısı oluşturmalıdır. Bu bakımdan, AB ulaşım sistemi ülkemiz açısından çok önemlidir. AB Ulaştırma Politikası, AB'nin ekonomik ve sosyal bütünleşmesinin temel unsurlarından biridir. Temel kuralı; hizmeti yapan işletmenin, kullanılan araç ya da taşınan mala ait olduğu ülke vasıtası ile farklı işlem yapmasını önlemektedir. Bu çalışmada AB'nin bu amaç ve politikalarının yanı sıra Türkiye'nin önemi, ulaşım stratejileri ve yansımalarını irdelemeye çalışacağız. (Kuşcu, S.2011)

## EU transportation policies & the place of Turkey in regional projects

### Abstract

Nowadays, delivery of products to distant markets as undamaged as important as quality and price of goods has become a factor undamaged goods as soon as possible to the point of productions and markets a cheap way of carrying it become in important part of competitiveness. This situation increases the distance and diversified in foreign trade, transport facilities, it becomes a more important dimension. In this context, the EU needs to acquire the goods and services and its own market in the eastern markets and world markets and distribution points, transportations need to deliver. The review of experiences gained by going to the historical past and the new policies had created. These policies in the new millennium aims to create a new layout. Turkey established the infrastructure of an alternative route the flow of these goods. In this regard, the European Union transport policy, the European Union is one of the basic elements of economic and social integration. Basic rule, which servet he business, the country used to belong to the vehicle or carried by weans of the trolvel to take action prevents different. In this study, the objectives an policies of the European Union, as well as the importance of Turkey, transportation and will try to analyze the strategies and reflections.

### Anahtar Kelimeler

AB, Türkiye, ulaştırma, rekabet, lojistik

---

<sup>1</sup> Yrd.doç.Dr. Ali İhsan ÖZEROĞLU mail: aliihsanozeroglu@aydin.edu.tr

Ab ulaştırma politikaları ve bölgesel projelerde Türkiye'nin yeri

### **Key Words**

European Union, Turkey, transport, competing, logistics

### **AB Ulaştırma Politikaları ve Bölgesel Projelerde Türkiye'nin Yeri**

1951 yılında Paris Anlaşması ile Federal Almanya, İtalya, Fransa, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg tarafından "Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu" olarak temeli atılan Avrupa Birliği, 1957 Roma Anlaşmasıyla "Avrupa Ekonomik Topluluğu"nu kurma kararının verilmesiyle bütünleşme sürecini sürdürmüştür. Avrupa Topluluğu Komisyonu, Roma Anlaşması ile üç alanda ortak politika oluşturma konusunda anlaşmıştır. Bunlar "dış ticaret", "tarım" ve "ulaştırma" dır. Hem bütünleşmeyi sağlamak, hem de ekonomik gelişmeyi hızlandırmak amacı, ulaştırmanın gündeme girmesine ve gündemde kalmasına neden olmuştur.

Avrupa Topluluğu Komisyonu tarafından, 1961 yılında hazırlanan memorandumdaki, ulaştırmayla ilgili amaçlar ve ilkeler:

- Serbest rekabet ortamı yaratılması,
- Kullanıcılara tür seçimi konusunda serbestlik sağlanması,
- İlgili kuruluşların mali / ticari açıdan bağımsız / özerk hale getirilmesi,
- Altyapı organizasyonunun sağlanması,
- Fiyat sisteminin geliştirilmesi,
- Karayolu taşımacılığı önündeki engellerin kaldırılması,
- Vergilendirme, paralı geçiş, devlet müdahalesi konularında farklı muamelelerin ortadan kaldırılması.

Avrupa Ulaştırma Politikaları aşağıdaki gibi özetlenebilir; (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 03.2012)

- Ulaştırma pazarlarının entegrasyonu ve tekellerin kaldırılmasının desteklenmesi, adil olmayan uygulamalardan kaçınılması,
- Sınır geçişlerini kolaylaştıracak, etkin lojistik ve çalışma imkânları yaratarak, kişilerin, malların, işleticilerin ve müşterilerin ulaşımına, dolayısıyla ekonomik ve sosyal refaha katkıda bulunarak Avrupa genelinde ulaşımda etkinliğin arttırılması,
- Tüm ulaştırma sistemlerinin entegrasyon içinde kullanılması, yük taşımında demiryolu, iç suyu, kısa deniz taşımacılığı ve kombine taşımaya, ayrıca yolcu taşımında toplu taşımaya öncelik verilmesi,
- Kullanıcılara, çalışanlara ve tüm topluma sosyal ve çevre açısından kabul edilebilir, güvenli bir ulaştırma ortamının sağlanması, ulaştırma güvenliğinin iyileştirilmesi ve bu amaca yönelik hedefler konulması,
- Avrupa'da mevcut yasal düzenlemelerdeki farklılıkların azaltılması,
- Ulaştırma sisteminin (altyapı, araç ve ekipmanlar, hizmetler ve işlemler) inşası ve işletiminin iyileştirilmesi.
- Bu amaçlara ulaşmak üzere yapılması gerekenler aşağıdaki gibi belirlenmiştir:
- Mevzuatın uyumlaştırılması,
- Liberalleştirme,
- Çok türlü ulaştırmanın geliştirilmesi,
- Altyapının geliştirilmesi,
- Yolcu taşımacılığında toplu taşımının yaygınlaştırılması,
- Akıllı ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi,
- Araştırma ve geliştirmede işbirliği,
- Dışsal maliyetlerin içselleştirilmesi uygulaması,
- Sınır geçişlerindeki işlemlerin iyileştirilerek transit geçişlerin kolaylaştırılması,

- Uluslararası taşımalarda suç ve dolandırıcılığın azaltılması.

### **BEYAZ KİTAP; AMAÇ ve ÖNLEMLERİ**

Avrupa Komisyonu, Eylül 2001’de kabul ettiği Beyaz Kitap ile ilk kez kullanıcı gereksinimlerini, stratejilerinin temelini koydu ve bu anlayışla 60 önlem geliştirdi. Bu önlemlerin birincisi; demiryollarını, denizyollarını ve iç suyollarını canlandırarak ve bunlar arasında bağlantılar kurarak, havayolunun da kontrollü büyümesini sağlayarak 2010’a kadar ulaştırma türleri arasındaki dengeyi oluşturmaktır. Avrupa vatandaşı için yüksek kaliteli ve güvenli bir hizmet ve sürdürülebilir kalkınmaya somut bir destek sağlanması amaçlanmaktadır. Aynı zamanda çevre üzerindeki baskıları azaltmak üzere, uzun dönemde ekonominin büyümesiyle, ulaştırmanın büyümesi arasındaki sıkı ilişkiyi kurmayı planlamaktadırlar. Sözü edilen 60 önlemle öngörülen ulaştırma politikası oluşturulmak istenmektedir.

Önlemlerle çözümü amaçlanan başlıca sorunlar:

- Yolcu hakları: Uçakla başlamak üzere, her türlü ulaşımda yolcuyla koruyan önlemler yaygınlaştırılacaktır.
- Karayolu güvenliği: 2000 yılında 41000 Avrupalı, karayolları kazalarında yaşamını yitirmiştir. Komisyon 2010’a kadar bu sayıyı yarıya indirmeyi amaçlanmış olup, hedefe nispeten ulaşılmıştır.
- Güvenliğe öncelik verilmesi: Uygun yasal düzenleme, sıkı denetim ve ceza uygulaması ile bütün ulaştırma türlerinde güvenlik düzeyinin yükseltilmesi istenmektedir.
- Tıkanmanın önlenmesi: Demiryolu, denizyolu ve iç suyunun entegrasyonu için intermodal taşımaya yönelik “Marco Polo” Programı geliştirilmiş ve yıllık 30 milyon Euro bütçe ayrılmıştır.
- Sürdürülebilir hareketlilik: Çevrenin korunması için her ulaştırma türünün dışsal maliyetleri içeren adil kullanım yüküne katlanması ve böylece az kirleten ulaştırma türlerinin cesaretlendirilmesi amaçlanmaktadır.
- Karayolu yakıtının vergilendirilmesinin uyumlaştırılması: Böylece serbestleştirilmiş ulaştırma pazarında rekabetteki sapmanın azaltılması düşünülmektedir.
- Ana altyapı çalışmaları: Komisyon, TEN bağlamında çabaların yüksek hızlı demiryolu, havayolu bağlantıları ve yükte taşımaları demiryoluna kaydırabilecek yatırımlara yoğunlaşmayı öngörmektedir.
- Galileo: Avrupa Radyonavigasyon Sistemi: Uydu teknolojisi sayesinde, taşıt konumu vb. konularda, Avrupa insanına yeni bir hizmet sunulacaktır. Galileo Avrupa’nın kendine ait global navigasyon uydu sistemi olup yüksek doğruluklu, sivillerin denetiminde garantili global konumlama sistemidir. GPS, GLONASS ve diğer iki global uydu navigasyon sistemiyle birlikte çalışma özelliğinde olacaktır. Yeryüzündeki kullanıcı aynı uydulla her hangi bir kombinasyonla uydulardan konumunu hesaplayabilecektir. İki frekanslı standart olarak sağlayan Galileo sivillere açık bir sistemden beklenmeyen biçimde metre doğrulukla gerçek zamanlı konumlama olanağı sunacaktır. Her türlü zorlu koşullarda servis sağlamayı garantileyen sistem kullanıcıları her hangi bir uydu sorununda saniyeler içinde kullanıcıları bilgilendirecektir. Tren ve arabaları yönlendirme ve uçakları indirme gibi güvenliğin çok önemli olduğu uygulamalarda rahatlıkla kullanılabilir. İlk deneysel uydu, GIOVE-A 28 Aralık 2005’te fırlatıldı. Bu uydunun amacı Avrupa Uzay Ajansı kontratlarıyla geliştirilen kritik teknolojilerin özelliklerini ortaya koymaktı. İkinci deneysel uydu GIOVE-B 27 Nisan 2008’te fırlatıldı. Bu uydu öngörülen Galileo uydularına yakından benziyordu ve bunun da amacı kritik teknolojileri test etmektir. GIOVE-B’de gelecek GNSS sistemleri ve özellikle de Galileo için oldukça çok umut vaat eden ultra-dengeli saat olan pasif hidrojen maser (PHM) bulunmaktadır. Tamamlanmış Galileo sisteminde 30 uydu bulunacaktır (27 faal ve 3 yedek). Galileo uyduları yerden 23.222 km yüksekte üç dairesel Orta Yer sabit Yörüngede dolanacaklar. Buradan Galileo uydularının GPS ve GLONASS uydularından daha yüksekte olduğu anlaşılmaktadır. Galileo uydu yörüngelerinin “tekrar döngüsü” 10 gün olup yörüngedeki dolanım 14 saat 7 dk sürecektir. Yörüngelerin ekvatorla olan eğikliği 56 ° dir.

Tamamlanmış uydu dağılımında Galileo navigasyon sinyalleri 75 ° kuzey enlemlerinde bile iyi kapsama sunacaktır. (Cordara vd. 2003) Her Galileo uydusunda kullanıcıdan Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezine acil durum sinyallerini transfer edebilen bir aktarıcı bulunacaktır. Aynı zamanda sistem, kullanıcıya durumun dikkate alındığını ve yardımın yolda olduğunu bildiren bir sinyal gönderecektir. Bu yeni özellik mevcut sistemlerle karşılaştırıldığında önemli bir üstünlük sayılmaktadır. (Mekik,Ç. 2010)

- Beyaz kitap, sürdürülebilir kalkınmanın gereği olan sürdürülebilir ulaştırma için çizilen ve otuz yıla uzanan bir geleceğe ilişkin stratejinin ilk aşamasıdır. Bu amaçla bazı sorunların ivedilikle çözüme ulaştırılması gerekmektedir.
- Dışsal maliyetlerin içselleştirilmesi ve özellikle çevresel dışsallıkların altyapı fiyatlandırmasına katılması büyük önem taşımaktadır.
- Avrupa Birliği'nin tıkanıklıktan kurtulmasında, yük taşımacılığında demiryolunun son şansını kullanabilmesi amacıyla düzenlenmiş rekabet koşullarına özen göstermek gerekmektedir.
- Toplu taşımanın çağdaşlaştırılması ve özel otomobil kullanımının akılcı bir düzeye çekilmesi konularını birlikte yürütecek yeni bir yaklaşımın benimsenmesine gereksinim bulunmaktadır.
- Kullanıcıların giderek daha yüksek fiyatlarla elde ettikleri ulaştırma hizmetlerinde kalite isteklerini ve haklarına saygının gereğini yerine getirmeye özen gösterilmelidir.
- Beyaz kitaptaki önlemlerle ilgili olarak, özel otomobil kullanımı, toplu taşıma kalitesi gibi hususlarda ulusal düzeyde karar gerekirken, havayolu ve demiryolunda zamanlama uyumu gibi konularda uluslararası eşgüdüm zorunlu görülmektedir.

( White Paper "European Transport Policy for 2010: Time to Decide", 2001 European Commission.)

### **AVRUPA ULAŞTIRMA AĞI (TEN) ve ULAŞTIRMA KORİDORLARI**

AB ulaştırmasına ilişkin somut gelişmeler, ulaştırma ağının geliştirilmesi yönünde kararların alındığı 1993 yılındaki Maastricht Anlaşması ile başlamıştır denilebilir. Gerçekten, "Trans-European Network (TEN)" kavramının ortaya konulması, ortak ulaştırma bağlamında politik, kurumsal ve finansal temellerin güçlendirilmesi bu aşamada gerçekleştirilmiştir. Ten'in oluşturulması, öncelikle iç pazar destekleme, ekonomik ve toplumsal bütünleşmeyi sağlayarak "Tek Avrupa"yı kurma amacına yöneliktir. Ancak, çevre ülkeleri ve özellikle Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri ile ilişkileri etkinleştirerek bütünleşik bir Avrupa için ulaştırma politikalarının kapsamının genişletilmesi göz ardı edilmemiş ve Pan-Avrupa kavramı geliştirilmiştir. Daha sonra da ulaştırma ağının sınırları, Avrupa'nın ekonomik alanı içinde düşünülen Güneydoğu Avrupa, Karadeniz, Akdeniz Ülkelerini de kapsayacak biçimde genişletilmiştir. 14-16 Mart 1994 tarihlerinde Girit'te yapılan İkinci Pan-Avrupa Konferansında, Orta ve Doğu Avrupa ve Orta Asya Ülkelerine uzanacak ulaştırma koridorlarına temel oluşturacak dokuz öncelikli "çok türlü ulaştırma koridoru" belirlenmiştir. Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı, TEN ve on koridorun dışında bu koridorlara aday ülkelerin yaklaşımını sağlayan ek ağ bileşenleri (koridorla bu ek ağ bileşenleri TINA ağı olarak adlandırılmaktadır), on koridorun doğuya doğru uzantıları ve deniz alanlarını kapsayan dört Pan-Avrupa Ulaştırma Alanı'ndan (PETrA) oluşmaktadır. TEN ağı için yeni yapım, modernizasyon ve Avrupa ana ulaştırma altyapılarının birbirlerine bağlanması amaçlarıyla iddialı bir program ortaya konmuştur.

AB'nin 1996'daki 1692/96 ve 2001'de güncelleştirilen 1346/2001 kararı ile 2010'a kadar gerçekleştirilmesi öngörülen yatırımlar:

- 75 200 km karayolu,
- 78 000 km demiryolu,
- 330 havaalanı,
- 270 uluslararası deniz limanı,
- 210 iç liman,
- Trafik yönetim, kullanıcıları bilgilendirme ve navigasyon sistemleridir.

Yatırımların bedeli 1996 yılı değerleriyle 400 milyar Euro'dur. Yılda ortalama 19 milyar Euro finansman ihtiyacı olacağı öngörülmektedir. Bu güne kadar yatırımların %20'si gerçekleştirilmiştir. Yeni üyelerle AB'nin genişlemesi sonucunda yatırım gereksiniminin 500 milyar Euro'ya çıkacağı düşünülmektedir. Koridorların oluşturulması ile ilgili ana sorun, finansmandır. Bütçe kaynaklarının yetersizliği nedeniyle dış kaynaklara ve özel sektör kaynaklarına gereksinim duyulmaktadır. Ayrıca özel fonların harekete geçirilmesi ve kamu/özel sektör işbirliği ve ortaklığının sağlanması gerekmektedir. Bağımsız Devletler Topluluğu ile ilgili koridorlardaki çalışmaların çoğu AB yardım programlarından finanse edilmektedir.

### ***AVRUPA BİRLİĞİ'NDE ULAŞTIRMA SİSTEMİNİN DURUMU ve SORUNLARI***

Gösterilen tüm çabalara karşın, AB'de ulaştırmanın durumu, kaygı verici olarak belirtilebilir.

Çünkü genelde;

- Sistem dengesiz gelişmiştir.
- Ana arterler karayolu, demiryolu, havayolu olarak sıkışık durumdadır. Kentlerdeki sorunlar daha ağırdır.
- Toplum sağlığına, çevreye olumsuz etkiler artmıştır, ulaşım güvenliği yetersizdir.

Ekonomik gelişmeye bağlı olarak ve birliğin genişlemesi nedeniyle sorunların daha artacağı öngörülmektedir.

Ulaştırma türleri düzeyinde bir bakışla; yolcu taşımacılığında %79, yük taşımacılığında %44 oranı ile en büyük paya sahip olan karayolları en büyük sorunların yaşandığı kesimi oluşturmakla birlikte sorunların da katlanarak büyüyeceği düşünülebilir. Ayrıca kabul edilebilir düzeydeki taşıma fiyatlarında bile, küçük taşımacılık şirketleri ekonomik zorluklar yaşamaktadırlar. Demiryolları, yük taşımacılığında, 1970'de %21'lik paya sahipken, 1998'de bu oran %8,4'e düşmüştür. Yolcu taşımacılığında ise %6'lık bir payı bulunmaktadır. Yük taşımacılığında ABD'de demiryolunun payı %40 düzeyindedir. AB'de, özellikle yük taşımacılığında, taşımanın artırılması çabaları sürmektedir. AB ülkelerinin dış ticaretinin %70'i, iç ticaretinin ise %41'i denizyolu ile gerçekleşmektedir. Yönetim ve örgütlenmedeki yeniden yapılanma ile başlayan önlemler dizisi, henüz beklenen sonucu vermemiştir. Ancak yüksek hızlı demiryolları ile olumlu gelişmeler sağlanmıştır. Havayollarının, ekonomik krizlerden etkilenerek iniş çıkışlar göstermesine karşın, yolcu sayısını iki katına çıkararak, payını %8'e yükselteceği tahmin edilmektedir. CO2 emisyonundaki payı da %13 düzeyindedir. Gecikmeler nedeniyle, hız yükseltme sonucunda yakıt harcamalarının %6 dolayında arttığı belirtilmektedir. Bu koşullarda, güvenliği arttırmak, gürültü ve hava kirliliğini azaltmak en önemli sorunlar olarak görülmektedir. Birliğin diğer ülkelerle olan ticaretinde malların %70'i denizyolu ile taşınmaktadır. Her yıl iki milyar ton yük Avrupa limanlarından geçmektedir. Gerek denizyolu, gerekse iç su yolu karayolundan yük kaydırılabilecek taşıma türüdür. Bunun için hazır kapasitesi de bulunmaktadır.

### ***AB Ulaştırma Politikasının Alt Sektörleri***

AB ulaştırma politikası, karayolu ulaşımı, denizyolu ulaşımı, iç su yolları, çoklu taşıma, lojistik, temiz şehir ulaşımı ve ulaşım alt yapısı ücretlendirme politikası gibi alt sektörlerden oluşmaktadır. (ÖZGÖKER, U. 2009)

#### ***➤ Karayolu Taşımacılığı***

Avrupa entegrasyonunun temelini oluşturan kişilerin ve malların serbest dolaşımının tam olarak sağlanması için etkin ve güvenli bir karayolu sisteminin sağlanması önkoşul olmaktadır. Karayolu ulaşımını kullananların tamamı özel sürücü, müşteri ya da ticari nakliyeciler olmalarına bakılmaksızın uyumlaştırılmış şartlardan yararlanabilmektedir. Teknik performanslarını geliştirerek araçları daha güvenli hale getirmek, karayollarının alt yapısını geliştirerek tehlikeli noktaları ortadan kaldırmak ve sürücülerini var olan kuralları riayet etmeye, daha sorumlu davranmaya ve tehlikeli davranışlardan kaçınmaya teşvik etmek gerekmektedir. 28 Temmuz 1996 tarihinde otobüs ve yolcu taşımacılığında liberalizasyon ( serbestleştirme ) sağlanmış ve bu

Ab ulaştırma politikaları ve bölgesel projelerde Türkiye'nin yeri

konuda toplulukta uygulanan tüm kısıtlamalar kaldırılmıştır. 26 Mayıs 1972'de Komisyon kabul ettiği yönetmelik ile üyeler arasındaki muntazam otobüs hizmetlerini düzenlemiş ve standarda kavuşturmuştur. 1988'de, Maastricht'den önce, AB kontrollerin tamamen kaldırılmasından önce yönetsel formaliteleri tek bir formüle indirgemek için birlik içindeki iç sınırlardan geçişlerde malların ve ağır yüklerin geçiş dokümanlarının harmonizasyonuna başlamıştır. şoförlerin çalışma saatleri de aynı zamanda uyumlaştırılmıştır. 1 Temmuz 1961'de ulaştırma ücretlerindeki ayrıcalıklara Topluluk içinde son verilmiştir. Avrupa'da karayollarına ait alt yapı yatırımlarının kullanımının ücretlendirilerek finanse edilmesini sağlayan bir sistem yerleştirilmiştir. Avrupa'da otoyollarda geçiş ücretinin uygulanmadığı ülkelere şoförlerin eurovignette kullanmaları gerekmektedir. Eurostat tarafından yapılan istatistiklere göre Almanya, Hollanda, Lüksemburg ve Belçika en geniş karayolu ağına sahiptir. Karayolu ağı İtalya, Fransa, İngiltere ve Danimarka'da daha az yoğundur. (<http://europa.eu>, Erişim 03.2012)

### ➤ **Demiryolu Taşımacılığı**

Demiryolları, üye devletlerin sınaî ve ekonomik gelişmeleri için stratejik bir değere sahip ve Avrupa'yı uzun yıllar bölen anlaşmazlıklarda rol oynamış önemli bir alt sektördür. Kurucu Antlaşmada belirtilen dört temel özgürlükle oluşturulan iç pazarın neticesinde artan ulaşım talebi ve Avrupa altyapısındaki engellere bağlı olarak yeterli ulaşım arzının sağlanamaması üye devletlerin demiryollarının tek bir Avrupa Demiryolu sistemine dönüştürülmesini gerekli kılmaktadır.

Avrupa demiryolu taşımacılığı özellikle nakliye alanında son dönemlerde endişe verici bir düşüş yaşamaktadır. 1970'de řu andaki AB' in 15 ülkesinde nakliyenin % 21'i demiryollarıyla taşınmaktayken, 2000 yılında bu oran %8,1'e düşmüştür. Bu süre zarfında karayollarıyla nakliye oranı %30,8'den %43,8'e yükselmiştir. Düşüş gösteren tek ulaşım şekli demiryolları olmuştur. Diğer sektörlerin tamamı performanslarını arttırmışlardır. Demir yolları ile seyahat eden yolcu oranı da nakliye kadar ciddi olmamakla birlikte 1970'deki %10,2'lik oranda 2000'de % 6,3'e düşmüştür. Bunun temel sebebi demiryollarını karayolları taşımacılığı kadar rekabetçi olmamasıdır. (<http://europa.eu>, Erişim 03.2012)

### **Demiryollarının rekabetçi olmamasının nedenleri çeşitlidir:**

- Rekabet eksikliği ve bunun yenilikleri engellemesi
- Yatırım eksikliği ve karşılıklı işlerliğin (interoperability) etkili olmamasının neden olduğu güven eksikliği ve ticari cazibe kaybıdır.

Demiryolu taşımacılığının hızı ve sınır aşan hizmetlerdeki gecikmeler gibi sorunlar Avrupa demiryollarının kötü bir şekilde birbirine bağlanmış ulusal sistemlerden oluşmasından kaynaklanmaktadır. Farklı ray genişlikleri, farklı elektrik akımı sağlama sistemleri, vagonlar ve lokomotifler için azami dingil yükündeki farklılıklar, demiryolu trafiği yönetim sisteminin düzenlenmesindeki ve çalışanların niteliklerindeki farklılıklar düzgün çalışan; yeni lisanslı bir işletmenin Avrupa şebekesinin her hangi bir bölümünde teknik veya diğer engellerle karşılaşmadan hizmet sunabileceği bir entegre Avrupa demiryolları pazarının kurulmasındaki önemli engellerdir. Entegre bir Avrupa demiryolu pazarı kurulması için gerekli unsurların en önemlilerinden biri de güvenlidir. Demiryolu taşımacılığı karayolu taşımacılığından daha güvenli olmasına rağmen aceleyle açılması kaza sıklığını arttırabilir ve sektörün yeniden canlandırılması çabaları üzerinde olumsuz etkiler yaratabilir. Demiryolları diğer ulaşım biçimlerine göre daha yavaş olmakla birlikte, seyahat saatlerinde de gecikmeler yaşandığı bir alt sektördür. Buna ek olarak demiryolları ağının farklı kurallara göre işliyor olmasını ve yeteri kadar entegre olmayışı verilebilir.

Bunun yanında demiryollarının kendine özgü avantajları vardır:

- Demiryolu, güvenli, temiz bir ulaştırma şeklidir.
- Ortalama olarak bir tren 50-60 kamyon yükü taşıyabilir.

Altyapısı günümüz müşteri taleplerini karşılayamasa da geniş bir alana yayılmıştır ve genel itibariyle Avrupa Birliği'nin büyük bölümünde iyi durumdadır. Demiryolları ile ulaşım imkânları geliştirilerek havayolu ve karayolunun yükü azaltılabilir. Avrupa'da en yoğun demiryolu ağları Almanya, Belçika ve Lüksemburg'da bulunmaktadır. İtalya, Fransa, Hollanda, İngiltere, Danimarka ve diğer üye ülkelerde yoğunluk daha azdır. (<http://europa.eu>, Erişim 03.2012)

### ➤ *Havayolu Taşımacılığı*

Havayolları taşımacılığı son 20 yılda AB'de en etkileyici büyümeyi gerçekleştiren sektör olmuştur. Hava trafiğindeki bu gelişme sonucu pek çok havaalanında yoğunluklar yaşanmaktadır ve bu da hava kontrol sisteminde yoğunluk yaratmaktadır. Bu yoğunluğun bir sonucu olarak uçakların kalkış ve iniş saatlerinde gecikmeler yaşanmakta ve uçakların yerde ve havada kaldığı sürece kullandıkları ek yakıt miktarına bağlı kirlilik problemleri artmaktadır. Gecikmeler havayolu firmalarına yılda 1,3 ile 1,9 Milyara mal olmaktadır. Hava trafiği özellikle Londra – Paris – Frankfurt üçgeninde yoğundur. İspanya, Fransa, İtalya ve İngiltere 'de her bir ülkede 20'den fazla havaalanında yılda 200.000 'den fazla yolcu taşınmaktadır. Havayolları şirketleri ise, Avrupa hava sahasının bölünmüşlüğüne verimsizlik yarattığından ve ciddi gecikmelere sebep olduğundan şikayet etmektedirler.

Hava trafiği arttıkça yolcular daha iyi hizmet, daha az gecikme ve daha düşük fiyatlar talep etmekle beraber, yüksek bir güvenlik düzeyi de istemektedirler. Güvenlik konusunda Avrupa'nın ayrıcalıklı bir durumu vardır. Küresel trafiğin üçte birine sahip olmasına karşın, kazaların sadece onda biri burada gerçekleşmektedir. Bu sonuç üzerine uçak üreticilerinin, havayollarının ve mürettebatın olduğu kadar, denetimden sorumlu ulusal ve uluslararası yetkililerin de etkisi olmuştur. Ulusal yönetimler tarafından Ortak Havacılık Yetkilileri (JAA) kapsamında yürütülen uyumlaştırma çalışmalarına rağmen halen ulusal uygulamalarda ciddi farklılıklar bulunmaktadır. Uzmanlar uçağın üretimi ve kullanımıyla ilgili olan hava güvenliği ile havacılık alanında yasadışı davranışların engellenmesini amaçlayan hava güvenliğini birbirinden ayırmaktadırlar. Hava yolu ulaşımı için güvenlik standartları (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından belirlenen) ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) gibi mekanizmalar 11 Eylül'den önce de faaliyet göstermekteydi. Ancak etkili olmaları için gerekli altyapı oluşturulmadığı için söz konusu mekanizmalar işlevlerini yerine getirmede sorunlarla karşılaşmıştır. 11 Eylül olayları terörist saldırıların öngörülemez bir boyutu olduğunu göstererek bütün işbirliği çabalarında tutarlılığın ve etkin standart uygulamanın gerekliliğini ortaya koymuştur. Bununla bağlantılı olarak kurallara ve mekanizmalara yetki sağlayabilmek için Kurucu Anlaşma'da tanımlanan yasal araçlara dayandırılarak, bir AB güvenlik politikası oluşturmaya karar verilmiştir. Komisyon, güvenlik konusundaki kuralların bütün AB havaalanlarında, iç ve dış hat seferlerinde uygulanmalarını teklif etmiştir. Bu kurallara uyumu temin edebilmek için de üye devletler ve havaalanlarında gerekli denetleme için ilgili düzenlemelerin yapılması çağrısında bulunmuştur. Hava yolu ulaşımı tehdit eden terörist tehlikeler, daha sıkı tedbirlerin alınmasını, spesifik olarak mürettebatın daha iyi eğitilmesini ve güvenlik görevlilerinin koordinasyonunun sağlanmasını kaçınılmaz hale getirmiştir. Güvenlik endişelerinin giderilmesi için kokpit kapılarının güçlendirilmesi, (kokpitle kabin arasında video bağlantısının kurulması) ve hava seyrüseferiyle ilgili AB'nin diğer uygulamalarının da kabul edilmesi öngörülmüştür. (<http://europa.eu>, Erişim 03.2012)

### ➤ *Denizyolu Taşımacılığı*

AB dış ticaretinin % 90'dan fazlası ve iç ticaretinin %43'ü deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Yılda ortalama bir milyar tondan fazla yük limanlarından yüklenmekte ve AB limanlarından boşaltılmaktadır. AB üyelerinde alt üyelerine ait denizcilik firmaları dünya filosunun üçte birini kontrol etmektedir. Deniz ulaşımı sektörüne gemi-inşaat, limanlar balıkçılık ve diğer hizmetler dâhil olmak üzere –AB'den de yaklaşık 2,5 milyon kişi istihdam etmektedir. Deniz taşımacılığında da liberalleşme ve ulusal pazarların AB içinde rekabete açılması süreci neredeyse tamamlanmıştır. Bu süreç AB filolarının, Avrupa'ya oranla vergilendirme, sosyal yasalar, güvenlik ve çevre standartları anlamında gemi sahiplerine daha çekici gelen bandıra avantajları sağlayan ülke limanlarına kaydolmasını yavaşlatmakta yeterli olmamıştır. Bunun AB'deki iş imkânları anlamında çok ciddi sonuçları olmuştur. AB bandıralı gemilerde istihdam edilen AB'li

Ab ulaştırma politikaları ve bölgesel projelerde Türkiye'nin yeri

gemiciler 1985- 1995 arasındaki on senelik dönemde %37 oranında düşerken aynı dönemde AB üyesi olmayan ülkelerdeki gemicilerin sayısı % 14 artmıştır. Bu gerçeklerin ışığında AB olumlu tedbirler vasıtasıyla AB filolarının rekabet gücünü arttırmak için bir küresel strateji geliştirmeye ve uluslararası standartları AB içinde katı bir şekilde yürürlüğe sokarak gemilerdeki güvenliği ve çevre korumasını iyileştirmeye karara vermiştir. Avrupa tek pazarında ulusal pazarların entegrasyonu ve farklı ulaşım türlerinin liberalizasyonuna rağmen, birbirine bağlı ve küresel bir politikanın yokluğuyla karşı karşıya kalınmaktadır. Bununla birlikte AB üyesi devletler demiryollarının zararı pahasına da olsa karayolu taşımacılığının finansmanına öncelik vermektedirler.

Bu durum aşağıdaki problemlere yol açmaktadır:

- Karayolu taşımacılığını diğer ulaşım türlerine göre üstünlük sağlaması
- Trafik sıkışıklığı yaratması
- Çevre ve sağlık için zararlı etkiler yaratması
- Ulusal ve bölgesel ulaşım ağları arasında bağlantı eksikliği

Deniz taşımacılığında denizde güvenlik sorunuyla ilgili olarak Konsey üye ülkelere insan hayatının korunması ve gemilerin çevre kirlenmesine neden olmalarının önlenmesi konularında iki uluslararası sözleşmenin onaylanması önerisinde bulunulmuştur. Deniz taşımacılığı 60 limanda yoğunlaşmaktadır. Bunlardan her biri yılda 10 milyon tondan fazla, 6 tanesi yılda 50 milyon tondan fazla mal sevketmektedir. Rotterdam dünyanın en büyük limanıdır. Antwerp, Marsilya, Hamburg, La Havre, Londra limanları arasında Marsilya hariç diğerleri Kuzey Denizi ve Atlantik Okyanusu kıyısındadır. (<http://europa.eu>, Erişim 03.2012)

#### ➤ *Dâhili Su Yolları ve Kısa Deniz Taşımacılığı*

Dâhili su yolları ve kısa deniz taşımacılığı özellikle karayolu taşımacılığına –demiryollarından ayrı olarak – çevre dostu, güvenli ve ekonomik bir alternatif sunmaktadır. Her iki yöntemde alt yapı ve taşıma kapasiteleri bakımından tam kullanımdan uzaktır. AB'nin kuzeybatı bölgelerinde nehir sistemlerine birbirine bağlanmış altı üye devlet bulunmasına rağmen, dâhili su yollarının durumu son yıllarda düzeltilenmiştir Kısa deniz taşımacılığı karayolu taşımacılığına gerçek bir rekabetçi alternatif oluşturmaktadır.

2010 için Avrupa Taşımacılık Politikasına ilişkin Beyaz Kitap, özellikle genişlemeyi de göz önünde bulundurarak, Topluluk otoyollarındaki baskıyı azaltmak için dâhili su yolları ve kısa deniz taşımacılığı konularına özel bir vurgu yapmaktadır. Bu beklentilerin karşılanabilmesi için dâhili su yolları şebekelerinde var olan darboğazları ve uygun olmayan geçişleri ortadan kaldırmak ve köprü yüksekliklerinin arttırılması, yanaşma yerleri ve muhtemelen yeni kanal inşası için yatırımlara ihtiyaç vardır. Komisyonun Beyaz Kitabına göre bazı kısa deniz yolu taşımacılığı rotalarının da özellikle Alpler ve Pireneler gibi doğal engellerden etkilenilmesi için deniz otoyolu olarak geliştirilmesi gerekmektedir. Yasal bir bakış açısıyla değerlendirildiğinde, sektörde serbestin sağlanması sonrasında, az sayıda ancak önemli alanlarda, özellikle teknik uyulaştırma tedbirleri örneğin, taşımacılık birimlerinin standardizasyonu, kaptanların ve mürettebatın sosyal haklarının uyulaştırılması gibi temel konuların yakın bir gelecekte düzenlenmesi kaçınılmaz olacaktır. (<http://europa.eu>, Erişim 03.2012)

#### *Türkiye'nin Yeri*

Türkiye, AB'nin güney doğu kanadına yerleşik, komşu ve sınırdaş bir ülkedir. Yine AB, Kuzey Avrupa yolu ile uzak doğuya kesintisiz yollarla bağlanmış durumdadır.

AB, Uzak Doğu'dan büyük miktarda mal temin etmektedir. Türkiye ise bu mal akışına alternatif bir güzergâh alt yapısı oluşturmalıdır. Bu bakımdan, AB ulaşım sistemi, ülkemiz açısından çok önemlidir.

Akdeniz'in dünya ticaret ekseninde tarihi konumu malumdur. AB, Batı Avrupa'da karasal ve Akdeniz'de de deniz yolu yoğunluklu bir ulaşım politikası izlemektedir. Yakın tarihlere kadar tüm ticari faaliyetler, Akdeniz geçişli olmuştur. Sanayi devriminden sonra, ticari faaliyetlerin Akdeniz'den, Atlantik ve Pasifik Okyanusları'na kayması, artan yük hacminin ve maliyetinin doğal bir sonucudur. Akdeniz, Eski



Sovyet Ülkeleri, Ortadoğu ve Kuzey Afrika Ülkeleri'nin ana ulaşım alanıdır.( T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023" 10. Ulaştırma Şurası" şura raporu, 2010, ) Tarihi İpek Yolu incelendiğinde de karşımıza yine Akdeniz odaklı bir ulaşım sistemi çıkmaktadır. Antakya, Akdeniz'in Doğu ucunda yer almaktadır ve gemilerin ana uğrak limanı olarak binlerce yıl insanlığa hizmet etmiştir. Tarihi ulaşım koridorları için, Anadolu yarımadasının misyonu çok büyük olmuştur. Avrupa zenginleştikçe ticaret, İtalya eksenine kaymıştır. Esasen, Akdeniz odaklı deniz ticareti bir AB Politikası'dır. Kuzeyde Trans- Sibiryaya üzerinden gelen yükler, Akdeniz'e indirilerek dünyaya iletilmektedir. AB'nin tüm altyapı oluşumları Batı Avrupa ve Akdeniz odaklıdır. Kara ve Demiryolları koridorları incelendiği zaman, AB limanlarının Akdeniz'e açılan birer kapı (gate-way)'ya dönüştükleri görülecektir. Ülkemiz henüz bu oluşuma girememiştir. AB, Anadolu üzerinden yük akışına TRACECA gibi deniz odaklı alternatif çözümler üretmektedir. AB, yeni yaklaşım kararnamelemleri ile insan ve ürünler, bir ülkeden, diğer bir ülkeye, engellenmeksizin geçebilmektedirler. AB Ulaşım Politikası amaçlarından bir diğeri ise, ulaşımı sürdürülebilir kalkınma politikaları içine enjekte edilmesidir.( T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023", s.102.2010)

AB, ulaşım türü ne olursa olsun, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu şebekesine dengeli erişim ve ekonomik ulaşım imkânı sunmaktadır. AB Ulaştırma Politikası, AB'nin ekonomik ve sosyal bütünleşmesinin temel unsurlarından biridir. Temel kuralı; hizmeti yapan işletmenin, kullanılan araç ya da taşınan mala ait olduğu ülke vasıtası ile farklı işlem yapmasını önlemektir.

AB ulaşım politikası, tüm stratejik seçenekleri içine alacak şekilde; çevre, sosyal refah, ekonomik büyüme ve vatandaşların can ve mal güvenliği esas alınarak belirlenmiştir. Avrupa'da ulaşım, kuzeyden güneye doğru adeta akmaktadır. AB ulaşım alt yapıları, Batı Avrupa odaklı gelişirken, Doğu Avrupa Rusya odaklı bir güzergâh ile uzak doğuya bağlanmaktadır. Bunun doğal bir sonucu olarak, Doğu Avrupa Birliği ülkelerinin tamamı, Akdeniz havzasına açılmaktadır. İskandinav ülkelerinden başlayan yollar, Ege ve Adriyatik denizlerinden Akdeniz'e ulaşmaktadır. Bu yollar en ucuz taşıma yolları olarak ün kazanmıştır. Misk ve Riga merkezli bu yolların da ülkemizi batıda by-pass ederek Akdeniz'e ulaştıkları dikkat çekmektedir. AB'de gelişen Akdeniz ve Atlantik odaklı bu oluşumlar, Türkiye'nin lojistik üssü olma hayalini olumsuz yönde etkileyecek politikalarlardır. ( Erdal,M. "Yeni İpek Yolu; Avrupa Kafkasya Asya Taşıma Koridoru (TRACECA) Projesi", [http:// www.meslekiyetlerlik.com](http://www.meslekiyetlerlik.com), Erişim03.2012) AB'nin Akdeniz politikasına bakıldığında da Afrika görünür hale gelmektedir. AB için zengin bir Afrika, artık potansiyel bir hedeftir.

AB'nin Karadeniz politikası, TRACECA ile şekillenmiştir. Bu politika Anadolu'nun doğal köprü özelliğini dışlamaktadır. TRACECA; Orta Asya ulaşım yolunu oldukça kısaltan bir projedir. Bu Proje Karadeniz ve Hazar Denizi odaklı bir Avrasya Bağlantı Projesidir. ("Türkiye, TRACECA'da Önemli Rol Oynuyor", <http://www.utikat.org.tr/haberler>, Erişim03.2012) Bu proje, Kuzey Anadolu Karayolu'nu da içine almakla birlikte, yük akışını esas olarak denize kaydıran bir projedir.

("Tır Konvansiyonu ve Avrupa'nın Yeni Gümrük Transit Sistemi", <http://www.unkoder.org.tr/tirconvansiyon>,Erişim03.2012)

## ***TÜRKİYE ULAŞIM VE İLETİŞİM STRATEJİSİ***

TINA-Türkiye Çalışmasının bir diğer önemli hususu ise, TEN-T üzerinde yer alan projelerde AB fonlarının veya Avrupa Yatırım Bankası kredilerinin kullanılması için AB tarafından yapılmış TINA çalışmalarının gerekli olmasıdır. Yani, Türkiye için gerçekleştirilen TINA Çalışması ile ortaya konulan ve ülkemizin TEN-T'ye eklenmesi sürecinde temel kabul edilen çekirdek ağın üzerindeki mevcut ve yapılması planlanan ulaşım ağları için sunulacak altyapı projelerinin finansmanında AB kaynakları kullanılabilir.

Bu kapsamda, TINA-Türkiye Çalışmasının genel amacı, Türkiye'de çok modlu ulaşım ağının gelişimini başlatmak ve Türkiye'nin uluslararası ticaretinin %50'sini Avrupa ile yaptığı gerçeği göz önüne alınarak bir sonraki aşamada TEN-T'nin gelecekte Türkiye'ye yayılımı aracılığıyla Türkiye ve AB arasındaki mal, hizmet ve işgücünün serbest dolaşımını temin etmek olarak ifade edilebilir.

### **TEN-T Karayolu Ağı**

- 2009 yılı Karayolu Ağı Durumu
- 2030 yılı Karayolu Ağı Durumu

### **TEN-T Demiryolu Ağı**

- 2009 yılı Demiryolu Ağı Durumu

Ab ulaştırma politikaları ve bölgesel projelerde Türkiye'nin yeri

b) 2030 yılı Demiryolu Ağı Durumu

**TEN-T Liman ve Havalimanı Ağı**

a) 2009 yılı Liman ve Havalimanı Ağı Durumu

b) 2030 yılı Liman ve Havalimanı Ağı Durumu

### ***Ulaştırma Sektörü ve IPA Fonları:***

Avrupa Birliği'nin yeni bütçe dönemi olan 2007-2013 döneminde, önceki dönemlerde kullanılmakta olan tüm mali yardım mekanizmalarını tek bir başlıkta toplayan Katılım Öncesi Yardım Aracı (Instrument for Pre-Accession Assistance-IPA) yürürlüğe konulmuştur. IPA ile aday ülkelere sağlanan yardımların üyelik müzakerelerine yardımcı olması ve üyelikle birlikte kullanmaya hak kazanılacak yapısal fon uygulamalarına hazırlık yapılması amaçlanmaktadır.

Ulaştırma Operasyonel Programı'nın ilk önceliği demiryolu altyapısının iyileştirilmesi, ikinci önceliği liman altyapısının iyileştirilmesi, üçüncü önceliği ise ilk iki önceliğin gerçekleştirilmesi için teknik destek sağlanmasıdır. 2007-2013 dönemi için AB tarafından, ulaştırma altyapısının güçlendirilmesine yaklaşık 600 milyon avro IPA fonu tahsis edilmiştir. IPA fonlarının kullanılması ile gerçekleştirilecek projeler, ülkemizin ulaştırma altyapısının AB'nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı'na (TEN-T) eklenmesi açısından önemi haizdir. (T.C. Ulaştırma Bakanlığı Erişim 03.2012)

### ***AB Ulaştırma Politikası'nın Türkiye'ye Yansıması***

Türkiye'nin gerek AB ulaştırma politikaları ile uyumu konusu, gerekse eksikliklerin giderilmesi konusunda yapılması gerekenler ve öngörülen hedefler, revize Katılım Ortaklığı Belgesi'nde Türkiye için katılım Ortaklık Belgesi (14 Nisan 2003 tarihinde AB Konseyi Tarafından kabul Edilen Nihai Metin, s: 12.) ve gözden geçirilmiş Ulusal Programda belirtilmiştir.

( Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı, 24 Temmuz 2003 tarih ve 25178, Mükerrer sayılı Resmî Gazete, s: 334 vd., <http://www.abgs.gov.tr/up2003/up.htm>.Erişim03.2012 ) Buna göre, Türkiye'nin ulaştırma altyapı ihtiyaçlarına ilişkin program, öncelikle Ulaştırma Bakanlığı'nın sorumluluğunda Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Bayındırlık ve İşkân Bakanlığı, İçişleri bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile işbirliği halinde yürütülecek ve "Ulaştırma Ana Planı Stratejisi"nde belirlenecektir. Söz konusu bu çalışmada hedefler, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN) ilkelerinin yer aldığı AB mevzuatı dikkate alınmak sureti ile yapılacaktır ve Ulaştırma Ana Planı zeminini oluşturacaktır. Ulaştırma politikasına uyumla ilgili son olarak, AB Komisyonu'nun 2003 yılı Türkiye İlerleme Raporu müktesebat uyumu başlığında değerlendirmeler yapılmıştır.

(Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası,<http://www.ikv.org.tr/ikv.html>, Erişim03.2012)

Buna göre Türkiye aşağıdaki uyumlaştırma önlemlerini almalıdır.

- Karayolu Ulaşımı: Karayolu ulaşımına ilişkin onaylamış olduğu uluslararası konvansiyonlar müktesebatının Türk Hukuku'na aktarılması ve belirlenecek bir takvime göre uyulması sağlanmıştır. Öte yandan Türkiye'nin kaza oranının AB'den 6 kat daha fazla olması nedeni ile karayolu güvenliğinin iyileştirilmesi konusunda halen atılması gereken adımlar bulunmaktadır.
- Denizyolu ulaşımı: Deniz taşımacılığında bazı gelişmeler olmuştur. Aralık 2003'de denizlerde güvenliği artırmaya yönelik Deniz Taşımacılığı Hareket Planı (2004-2008) kabul edilmiştir. Bu mevzuat AB müktesebatı ile uyumlu olup, uygulamaya yönelik ikinci mevzuatın bir kısmı 2003 ve 2004 yıllarında çıkarılmıştır. Türkiye Paris Mutabakat Zaptı Sekreterliği'nin kara listesinden çıkararak, gri listeye girmiştir. Bunun için yapılması gerekenlerin başında, Türk filosunun bayrak devleti performansı artırılıp, alıkoyma oranları düşürülmelidir. Liman Devleti denetimi geliştirilmeli ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın personel açığı kapatılmalıdır.

- Demiryolu ulaşımı: Demiryolu Taşımacılığı Eylem Planı kabul edilmiş olup, TCDD'nin yeniden yapılandırılması, liman ve demir yollarının yeniden düzenlenmesi ve demiryolu taşımacılık pazarının rekabete açılması öncelikler arasında yer almaktadır. Bunlara ek olarak, demiryolu faaliyetlerine verilen yardımların kamu sektörü kapsamına alınarak idari sözleşmeye bağlanması gerekmektedir. Ray altyapısı modernizasyonu yine öncelikler arasında sayılmaktadır.
- Hava ulaşımı: Türkiye hava ulaşım alanında, ilgili AB müktesebatının Türk Hukuku'na aktarılması ve uygulaması öncelikli hedefler arasındadır. Türkiye, özellikle hava güvenliği ve hava trafiği konularında ilerleme kaydetmelidir. ( İKV, a.g.e. s.22-23.)

### ***Türk Ulaşım Sisteminin Bazı Verileri ve Analizi***

Türkiye'nin toplam 427000 km devlet yolu içinde, 2000 km otoyol, 15000 km duble olmak üzere, 3100 km şehirler arası yol, 30000 km sıcak asfalt olmak üzere toplam 393000 kasaba-köy yolu bulunmaktadır. 2007 yılında taşınan toplam iç pazar yükü 8439 milyon ton km olup, dış pazar yükü ise, 1316 milyon ton, km olarak gerçekleşmiştir. Türkiye içinde oluşan yolcu yükü 2007 verilerine göre, 5553 milyon yolcu km'dir. Türkiye'nin toplam ticari araç parkı 240000'dir. Türkiye'de 22000 civarında çekici vardır ve bu sayı Almanya'dan sonra ikinci en büyük kara taşıt filosudur.

Türk karayollarında otomobille yapılan taşımaların 2007 değeri, 115 milyar yolcu km ve otobüs ile yapılan yolculukların da 100 milyar yolcu km'dir. Yolcu taşımacılığının %95'i, yük taşımacılığının ise, %90'ı karayolu ile yapılmaktadır. (Deloitte, *Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu*, T.C. Başbakanlık Yat. Des. ve Tanı. Aja, 2010, s.8.)

Türk karayolları sektöründe 1400 firma faal olup, toplam 45000 araçlık filosu ile Avrupa'nın en büyük ve modern filosuna sahiptir. Türk demiryollarında, 479 lokomotif, 14000 vagon ve hava yollarında ise, dört firma 19 uçakla kargo taşımacılığı yapmaktadır.

Türk demiryolları toplam uzunluğu 11000 km'dir. Demiryolu ile yapılan yolcu sayısı, 5500 milyar yolcu km düzeyindedir. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), 8671 km'si ana hat, 2269 km'si tali hat olmak üzere, toplam 10940 km'lik demiryolu hattında yolcu ve yük taşımacılığı yapmaktadır. Bu hatların %97'sinde tek hat işletmeciliği yapılmaktadır. Bu hatların %19'u elektrikli, %23'ü sinyalli, %5'i çift hatlı, %0,3'ü ise üç yollu hatlardır. ( T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023", s.67-68.)

Yurtdışı yük taşımacılığında denizyolları ağırlığını korumaktadır. Dış ticaretimizde taşımalar da denizyolu %86, karayolu %12 demiryolu %1,2 ve havayolu %0,7 ile yapılmaktadır. Bir başka deyişle, 6480 km Anadolu, 786 km Trakya ve 1067 km Adalar kıyısı olmak üzere, 8333 km sahil şeridi bulunan Türkiye, ihracatının %72'sini, ithalatının ise %95'ini deniz yolu ile yapmaktadır.

Türkiye denizyolu sektöründe toplam 1500 gemi ve toplam 12 milyon DWT'lık bir yük taşıma kapasitesi bulunmaktadır. Türkiye'de 150 Grt'den büyük gemiler esas alındığında, 7.46 milyon dwt olmak üzere toplam 1428 adet gemiden ibaret bir filo bulunmaktadır.

Filonun büyük bir kısmı kuru yük gemisidir ve yaş ortalaması 21 yıldır. Türkiye yeni nesil gemilerle deniz nakliye filosunu modernize etmelidir. Modern konteynır gemileri ile 10 milyon TEU'luk bir kapasiteye ulaşmalıdır.

Birliğin hem genişlemesi, hem de ekonomik gelişmeye bağlı olarak sorunların daha da artacağı ön görülmektedir.

Türkiye'nin ise iç ve dış kaynaklardan beslenen sorunları vardır. İç kaynaklar, ülkenin gelişmesi ile birlikte, gelir arttıkça insanların talebinin artması sonucunda, artan taleplerin getireceği yükler, ikincisi dış dinamikler diyebileceğimiz çevremizdeki ve diğer ülkelerin transit geçişlerinden kaynaklanacak başlıca trafik sorunlarıdır.

Türkiye için, büyük öneme sahip temel ulaştırma konsepti, Anadolu odaklı transit geçiş stratejisidir. AB odaklı beş ana arterden sadece biri ülkemizden geçmektedir. Bu bilgiler ışığında tekrar tarihi İpek Yolu'nu canlandırmak için kendi konseptimizi yani Anadolu Odaklı Transit Geçiş (AOTG) konseptimiz için çalışmalıyız.

Ab ulaştırma politikaları ve bölgesel projelerde Türkiye'nin yeri

Sonuç olarak; AB'ye bütünlüşme sürecindeki ölkemiz, gerekli büyüme koşullarını sağlamak için, bölgesel farklılıkları ortadan kaldıracak önemli altyapı yatırımlarını ve hamlelerini yapmak zorundadır.( Kaya,S., *Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve sorunları*, İzmir Ticaret Odası AR&GE Bülteni, 2008.)

### **Kaynaklar:**

Kuşcu,S,2011 T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı

T.C. Ulaştırma Bakanlığı,Erişim 03.2012

Cordara vd. 2003

Mekik,. CeBIT - Eurasia 2010 Coğrafi Bilgi Teknolojileri alıştay

White Paper "European Transport Policy for 2010: Time to Decide", 2001 European Commision.

ÖZGÖKER, Uğur, "Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası", SUBCONTURKEY, Mart 2009.

<http://europa.eu>, Erişim 03.2012

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023" 10. Ulaştırma Şurası" Şura raporu, Ankara 2010, s.99.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023" 10. Ulaştırma Şurası" Şura raporu, 2010,

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023", s.102.2010

Erdal,M. "Yeni İpek Yolu; Avrupa Kafkasya Asya Taşıma Koridoru (TRACECA) Projesi", <http://www.meslekiyeterlilik.com>;Erişim03.2012

"Türkiye, TRACECA'da Önemli Rol Oynuyor", <http://www.utikat.org.tr/haberler>, Erişim 03.2012

"Tır Konvansiyonu ve Avrupa'nın Yeni Gümrük Transit Sistemi", <http://www.unkoder.org.tr/tir-convansiyon>, Erişim 03.2012

T.C. Ulaştırma Bakanlığı Erişim 03.2012

14 Nisan 2003 tarihinde AB Konseyi Tarafından kabul Edilen Nihai Metin, s: 12.

<http://www.abgs.gov.tr/uploads/files>

Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, AR-GE ve \_statistik Departmanı, 24 Temmuz 2003 tarih ve 25178, Mükerrer sayılı Resmi Gazete, s: 334 vd., <http://www.abgs.gov.tr/up2003/up.htm>. Erişim 03.2012

Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası,<http://www.ikv.org.tr/ikv/.html>,( turkiye-ab/guncel/muktesebat-2004.htm & arşiv (AB Komisyonu 2004 yılı Türkiye İlerleme Raporu) Erişim03.2012

İKV(İktisadi Kalkınma Vakfı), a.g.e. s.22-23. Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası, AB Politika Ser. No:14, İstanbul 2003.

Deloitte, *Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu*, T.C. Başbakanlık Yat. Des. ve Tanı. Aja, Ankara 2010, s.8.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023", s.67-68.

Kaya,S. *Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve sorunları*, İzmir Ticaret Odası AR&GE Bülteni, İzmir 2008

## **ABMYO Dergisi'nde Yayınlanacak Makaleler İçin Yazım Kuralları**

*Dergide yayımlanan makaleler yazı işlerinin izni olmaksızın başka hiç bir yerde yayımlanamaz veya bildiri olarak sunulamaz. Kısmen veya tamamen yayımlanan makaleler kaynak gösterilmeden hiçbir yerde kullanılamaz. Dergiye gönderilen makalelerin içerikleri özgün, daha önce herhangi bir yerde yayımlanmamış veya yayımlanmak üzere gönderilmemiş olmalıdır. Makaledeki yazarlar isim sırası konusunda fikir birliğine sahip olmalıdır.*

### **1. Makale Türleri**

Makaleler İki grupta değerlendirilecektir:

Dergiye gönderilen makaleler aşağıdaki özellikleri taşıyan çalışmalar olmalıdır:

- Özgün araştırmalarla ilgili çalışmalar,
- Uygulama örneklerini bilimsel bir yaklaşımla anlatan çalışmalar,
- Belirli bir konuda, önemli gelişmeleri değerlendirip eksiklikleri ortaya koyan derleme çalışmaları,
- Tez çalışmasından elde edilen sonuçların bilimsel tutarlılığı olan bir bölümünden ya da tümünden yararlanılarak hazırlanmış, doktora öğrencisinin ve tez danışmanının ortak yazar olarak yer aldığı bilimsel makaleler.

ABMYO Dergisi'nde yayımlanan makaleler yayın tarihinden itibaren derginin bir sonraki sayısına kadar tartışmaya açık olacaktır. Makaleler için yapılan eleştiriler dergide yayımlanacaktır.

Makaleler en fazla 12 sayfa olmalıdır. Makaleler en az Word 6.0/95 formatında diskette veya CD'de teslim edilmeli ya da ABMYO Dergisi elektronik posta adresine gönderilmelidir. Orijinal olarak hazırlanmış makaleler % 20 oranında küçültülerek basılacaktır, bu nedenle şekil ve tablolar bu durum göz önünde bulundurularak hazırlanmalıdır. **ABMYO** Dergisi siyah beyaz basıldığından gönderilen makaledeki resim, fotoğraf, şekil ya da grafikler renkli olmamalıdır.

### **2. Sayfa Düzeni**

Sayfa boyutu A4 kağıt boyutunda olmalı, sayfa yapısında sağdan ve soldan 2 cm; üstten 2.5 cm; alttan da 3 cm boşluk bırakılmış olmalıdır. Metin, sağ ve sola dayalı (justify), tek aralık olarak yazılmalı, paragraflar arasında bir satır boşluk bırakılmalıdır. Başlık, şekil adı, tablo adı gibi formatı belirtilmiş yazılar dışında kalan metin Times New Roman yazı karakterinde 12 punto ile yazılmalıdır.

### 3. Makale Başlığı

Makale başlığı metnin içeriğini yansıtmalı, 70 harfi geçmemeli ve gereksiz uzatmalardan kaçınılmalı; Times New Roman yazı karakterinde 20 punto ile yazılmalı ve sadece başlığın ilk harfi büyük olmalıdır. Başlık sayfanın üst sınırından 6 cm boşluk bırakıldıktan sonra yazılmalıdır.

### 4. Yazar Adı

Yazar adı sayfanın üst sınırından 10 cm aşağıda olmalıdır. Yazar adının ilk harfi ve soyadı büyük harf olmak üzere Times New Roman, 12 punto ve koyu (bold) olarak yazılmalıdır. Yazar adının altına Times New Roman 10 punto ve italik olarak adres yazılmalıdır. Yazışmalara yapılacak yazarın ismi, telefon numarası, elektronik posta adresi, yayının 1. Sayfasının altında dip not (footer) olarak alttan 2 cm yukarıda, 10 punto, Times New Roman formatıyla yazılmalıdır.

5. Dergide yayımlanmak üzere gönderilen yazıların, daha önce hiçbir yerde yayımlanmamış olması veya bir başka yayın organında değerlendirme aşamasında bulunmaması gerekmektedir.
6. Herhangi bir sempozyum, kongre, konferans v.b. bilimsel etkinliklerde sunulmuş veya sunulacak olan bildiri metinleri, yayımlanmamış olması koşulu ile hakem değerlendirmesine gönderilir.
7. Kısaltmalar, ilgili bilim alanının standart kısaltmaları olmalı ve metin içinde ilk geçtiği yerde tanımlanmalıdır.

### 8. Türkçe Özet

Özet; yazıya konu olan çalışmanın amaçlarını, kullanılan yöntemleri, ulaşılan sonuçları, değerlendirmeleri içermeli ve 200-250 **kelime arasında** olmalıdır. Bu haliyle özet, yapılan çalışma hakkında fikir verebilmelidir. Özet, Times New Roman yazı karakteri ile 12 punto, italik olarak sayfanın üst sınırından 13cm boşluk bırakıldıktan sonra yazılmalı ve satırlar arasında tek aralık (single space) bırakılmalıdır. **Özet** kelimesi koyu (bold) olmalıdır. Özet kelimesi ile metin arasında bir satır boşluk bırakılmalıdır.

### 9. Anahtar Kelimeler

Özet ve abstract kısımlarından sonra, makalenin konu sınıflandırmasının yapılabilmesi için en az 3, en çok 6 adet anahtar kelime verilmelidir. Anahtar kelimeler önemlerine göre sıralanmış, Times New Roman yazı karakteri ile, Türkçe anahtar kelimeler 12 punto, İngilizce keywords 11 punto ve italik yazılmalıdır. Sadece **anahtar kelimeler** ve **keywords** kelimeleri koyu (bold) ve italik olarak yazılmalıdır. Türkçe özet ile anahtar kelimeler arasında ve abstract ile keywords arasında bir satır boşluk bırakılmalıdır.

## 10. Makalenin İngilizce Başlığı

Makalenin İngilizce başlığı sadece ilk harfi büyük olmak üzere Times New Roman yazı karakterinde punto ile koyu olarak yazılmalıdır.

## 11. İngilizce Özet (Abstract)

İngilizce özet, yazıya konu olan çalışmanın amaçlarını, yazıda kullanılan yöntemleri, ulaşılan sonuçları ve değerlendirmeleri içeren, Türkçe özetle olduğu **gibi** bilgi vermek üzere, 200-250 **kelime arasında** olacak şekilde hazırlanmalıdır. Abstract, Times New Roman yazı karakteri ile 11 punto, italik ve satırlar arasında tek aralık olacak şekilde yazılmalı, sadece **abstract** kelimesi 12 punto ve koyu (bold) olmalıdır.

## 12. Başlıklar

### Ana Başlık

Giriş bölümü yazıyı doğrudan ilgilendiren, uzun tarihçeler içermeyen bir bölüm olmalıdır. Tüm ana başlıklar sola dayalı olarak Times New Roman formatında 14 punto, koyu renk (bold) ve başlığın sadece ilk kelimesinin ilk harfi büyük olacak şekilde yazılmalıdır. Hiçbir başlığın önüne numara veya herhangi bir işaret konulmamalıdır. Giriş dışındaki ana başlıklardan öne 18 punto boşluk bırakılmalı, ana başlıktan sonra boşluk bırakılmadan makale metni başlamalı, metin yazı karakteri Times New Roman ve 12 punto olmalıdır.

### Ara Başlık

Ana başlıktan sonra herhangi bir metin yazılmadan ara başlık yazılması gerektiğinde arada boşluk bırakılmayacaktır. Ara başlıklar sola dayalı olarak Times New Roman formatında 12 punto, koyu renk (bold) yazılmalı ve başlığın sadece ilk kelimesinin ilk harfi büyük olmalıdır. Ara başlıktan sonra boşluk bırakılmadan makale metni başlamalıdır. Herhangi bir metin yazıldıktan sonra konulacak ara başlıklardan önce bir boşluk bırakılmalıdır.

### Alt Başlık

Alt başlıklar paragrafın başında ve metinden bir çizgi (-) işareti ile ayrılarak yazılmalı ve hemen yanından metin devam etmelidir. Alt başlık Times New Roman yazı tipinde italik, 12 punto ve sadece ilk kelimenin ilk harfi büyük olarak yazılmalıdır.

## 13. Şekiller

Metin içinde yer alan şekiller metin sınırlarını aşmayacak şekilde ortalananarak konulmalıdır. Şekiller mutlaka net ve okunaklı olmalıdır. **Baskı sırasında yayın %20 oranında küçültüleceği için şekil büyüklükleri bu durum göz önünde bulundurularak belirlenmelidir.** Şekiller ya bir çizim programı ile çizilmiş olmalı ya da taranmış ise en az 300dpi çözünürlükte taranmış olmalıdır. Şekil olarak gösterilen grafik, resim ve metin kutularında yer alan yazı ve sayıların büyüklüğü makale içinde Times New Roman karakteri ile yazılmış 9 punto boyutundaki bir

yazının büyüklüğünden az olmamalıdır. Şekil no ve adları şeklin altında ortalanarak, tek aralıklı ve Times New Roman 12 punto ile italik yazılmalı ve sadece ilk kelimenin ilk harfi büyük olmalıdır. Şekilden önce, şekil adından önce ve sonra da birer satır boşluk bırakılmalıdır. Şekiller metin içine yerleştirilirken mutlaka şekilden önce atıfta bulunulmalıdır.

#### **14. Resim ve Fotoğraflar**

Resim ve fotoğraflar taranmış ise en az 300 dpi çözünürlükte taranmış olmalı, metin içinde mutlaka atıfta bulunulmalı, şekillerle beraber numaralandırılmalıdır.

#### **15. Tablolar ve Denklemler**

Metin içerisinde yer alan tablolar aşağıda görüldüğü gibi metin sınırlarını aşmayacak şekilde ortalanarak konulmalıdır. Tablo no ve adları, tablonun üstünde tek aralık ve Times New Roman 12 punto ile sadece ilk kelimenin ilk harf büyük olacak şekilde ortalanarak ve italik yazılmalıdır. Tablo adı yazılırken üstte ve altta birer satır, tablodan sonra ise bir satır boşluk bırakılmalıdır. Tablolara tablodan önce mutlaka metin içerisinde atıfta bulunulmalıdır.

Tablo satır ve sütunlarındaki rakam ve yazılar Times New Roman 12 punto yazılmalıdır. Ancak zorunlu kalman durumlarda yazı boyutu yazı sınırlarını geçmeyecek şekilde en az 9 puntoya kadar düşürülebilir. Tablodaki parametre ve isimlerin yer aldığı ilk satırın hem altı hem de üstü 1.5 punto kalınlıkta birer çizgi ile kapatılmalıdır. Daha sonraki satırlarda herhangi bir yatay ve dikey çizgi kullanılmadan son satırın altına bir çizgi daha ilave edilerek tablo sınırlandırılmalıdır.

Metin içerisine yazılacak denklemler, word yazım programındaki equation editör ile sola dayalı olarak yazılmalı ve eşitliklere sağa dayalı olarak parantez içerisinde numara verilmelidir.

#### **16. Semboller**

Makale çok sayıda sembol içeriyor ya da makaledeki sembollerin açıklanması gerekiyorsa uluslararası standarda uygun olarak, semboller, kaynaklardan önce, Times New Roman 11 punto ile ve italik yazılmalıdır.

**Makalede ondalık gösteriminde nokta kullanılmalı, binlikleri ayırırken virgül veya nokta kullanılmamalı gerekiyorsa tek boşluk kullanılmalıdır.**

17. Dergi yayın Kurulu, makaleleri, üç hakem gönderir. Makaleler, en az iki hakemin olumlu görüşüyle yayımlanır.

18. Yayımlanması için düzeltilmesine karar verilen yazıların, yazarları tarafından geç(posta süresi de dahil olmak üzere) 30 gün içerisinde, yeniden Yayın Kuruluna gönderilmesi gerekir. Belirlenen sürede gönderilen makaleler bir sonraki dönemde yayımlanmak üzere sıraya konulur. Metin, değişiklikleri isteyen hakemler tarafından yeniden incelenebilir.



19. Hakem onayı alan makaleler, raporların tamamlanma tarihlerine göre sıraya konularak yayımlanır.
20. Dergiye gönderilecek yazılar, iki kopya alınarak hazırlanmalıdır. Bunlardan bir kopya posta yolu ile gönderilmeli; bir kopya ise; elektronik posta aracılığıyla iletilmelidir. Elektronik posta olarak gönderilen nüshada, yazar/yazarların adı soyadı, makalelerin tam adı, bağlı oldukları kurum ve ünvanları, iş-cep telefonları ve elektronik posta adreslerini içeren bir kapak sayfası bulunmalıdır. Kapak sayfası, posta yolu ile gönderilecek kopyaya da eklenmelidir.
21. Yazarlar, yayımlarını İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisine göndermekle, telif haklarını İstanbul Aydın Üniversitesine devretmiş sayılırlar.
22. Dergide yazısı yayımlanan yazarlara, iki adet dergi ücretsiz olarak gönderilir. Ayrıca telif hakkı ödenmez.
23. Ulusal ve uluslararası düzeyde akademik bilgi paylaşımının sağlanması amacıyla İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi'nde yayımlanmak üzere Hakem Kurulundan geçen yazılar Üniversitenin internet sitesine bağlı olarak da yayımlanabilir.
24. Dergiye gönderilen yazılar, yayımlanmasa dahi iade edilmez.

## 25. Kaynaklar

Yazı içinde atıfta bulunulan kaynaklar; ya ...Smith (1980)... şeklinde cümlenin içinde, ya ...(Smitb, 1980; Adams, 1981) ya da (Smith vd., 1980) şeklinde cümlenin sonunda yazar soyadı ve yayın yılı belirtilerek verilmelidir. İki yazarlı kaynaklarda iki yazarın da soyadı yazılmalı (Snell ve Etre, 1971), ikiden fazla yazarlı kaynaklar parantez içinde gösterilecek ise vd. kısaltması kullanılmalı (Li vd., 1998), parantez dışında Li ve diğerleri (1998) kullanılmalıdır.

Makale metninin sonunda kaynaklar bölümü bulunmalı ve yazar soyadına göre A'dan Z'ye doğru alfabetik sıralama yapılmalıdır. Kaynaklar, Times New Roman 11 punto ile yazılmalı, sadece *dergi, kitap ya da sempozyum adı İtalik* olmalıdır. Kaynaklarda, varsa cilt numarası koyu renkte, sayı numarası normal karakter ile yazılmalıdır. Kaynaklar kısmında yer alan ulusal-uluslararası makalelerin yer aldığı dergi adları kısaltılmış halleriyle değil, açık olarak yazılmalıdır. (Örnek olarak dergi adı Wat. Res. şeklinde değil Water Resources şeklinde yazılmalı.)

Kaynak gösterimleri aşağıdaki örnekler gibi yapılmalıdır.

**i) Ulusal - Uluslararası Makaleler**

Yılmaz, A., Brown, O. ve Nelson, H., (1998). Magnetic fields, *Electra*, **24**, 9, 117-143.

**ii) Ulusal - Uluslararası Bildiriler**

Yılmaz, A., Brown, O. ve Nelson, H., (1998). Magnetic fields, *Proceedings*, 5<sup>th</sup> Conference, Electronics, 117-143, Sydney, A.

**iii) Ulusal - Uluslararası Kitap**

Yılmaz, A., Brown, O. ve Nelson, H., (1998). Magnetic fields,, 295, Mc. Graw Press, London.

Aziz,A (2008). İletişime Giriş. 135, Aksu Yayınevi. İstanbul.

**- Kitap İçinde Bölüm**

Sensoy, T., (1998). Magnetic fields, in Reinhardts, M, *eds, Physics, Mc. Graw HM Press*, 2-5, Oxford, UK.

**- Ceviri Kitap**

Ong, W.J (1995). Sözlü ve Yazılı Kültür. Sema Postacıoğlu(Çev.). 136, Metis Yayınevi. İstanbul

**- Editörlü Kitap**

Çebi, M.(Ed).(2003). Medya Etki Araştırmaları 142, Alternatif Yayınevi. Ankara.

**- Editörlü Kitapta Bölüm**

Keepinger. H,M(2003). Etki Kavramının Sınırları. Murat Çebi(Ed.), Medya Etki Araştırmaları 142, Alternatif Yayınevi. Ankara.

**- Dergiden Makale**

Gezgin, S. (2009). Medyanın Sorumluluğu( Türk Alman İlişkileri Örneğinde). İstanbul Aydın Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 1, 44-54

**- Basılmamış Tezler, Bildiriler**

Arvas. İ.S (2010). Cumhuriyet Döneminde Basında Etik Bağlımada Ortaya Konulan Uygulamalar ve Bir Meslek Örgütü: Basın Konseyi. (Yayınlanmamış doktora tezi.) İstanbul Üniversitesi / Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

**- İnternette Makale**

Koloğlu, O. (1999). Medya, Devlet ve Sermaye. <http://dorduncukuvvetmedya.com>

**iv) Basılmış Bilimsel Rapor**

Yılmaz, A., Brown, O. ve Nelson, H., eds. (1998). Magnetic fields, J., Technical Report, ICTP TRIL Programme, 12, Trieste.

v) **Mesleki Teknik Rapor**

Yılmaz, A., Brown, O. ve Nelson, H., eds. (1998). Manyetik Alan Teorisi, Teknik Rapor 5, CEV Vakfı, İstanbul.

vi) **Doktora, Y.Lisans Tezi**

Yılmaz, A., Brown, O. ve Nelson, H., (1998). Manyetik Alan Teorisi, *Doktora tezi*, AÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

iviii) **Standartlar**

TS920, (1990). Binalarda rüzgar yükü kuralları, *Türk Standartları*, Ankara.

ix) **Güncel Yazı**

Yılmaz, A., Brown, O. ve Nelson, H., (1998). Manyetik Alan Teorisi, *Bilim ve Teknik*, 63, 7, 3-5

Yılmaz, A., Brown, O. ve Nelson, H., (2000). Manyetik Alan Teorisi, *Hürriyet Gazetesi*, sf. 1, 2, 12,2000.

x) **Web Adresleri**

Kaynakların A'dan Z'ye sıralanması bittikten sonra 1 punto kahlıklı bir çizgi çekilerek, çizginin altından itibaren, İnternet kaynakları, siteden yararlanılan tarihle beraber yazılmalıdır. Yılmaz, A., Brown, O. ve Nelson, H., (1998). Manyetik Alan Teorisi, <http://www.server.com/final/paper1.html>, (21.12.2005)