

Otobüs ve kamyon nakliyatı ve bunların demiryolu nakliyatı ile mukayesesi

Mütercimi : Dr. Muhlis Etem

— Mabad ve son —

Demiryolları dünyanın her tarafında kıymetli eşyadan, ucuz eşyaya nazaran daha fazla nakliye ücreti almakla büyük mikyasta yaptıkları ucuz eşya nakliyatında navlonları alçak tutabilmektedirler. Bu esasa göre yapılan ücret tarifeleri uzun mesafelere nakledilecek eşya için ucuz fakat kısa mesafelere nakledilecek eşya için (tahmil tahliye mesarifi aynı ve sair işletme ve işletme mesarifine tekabül edecek bedel pek farketmediği için) pahalı gelmektedir.

Kamyonlarda yakın mesafeler için maliyet masrafı daha az tutmaktadır.

Devlet tarafından yapılan *Otobüs servisinde* rekabet daha ziyade göze çarpar.

Almanyada yakın ve orta mesafe olarak hesap edilen 100 kilometre dahilinde otobüs nakliyesi mühim bir rol oynar. Otobüs durak yerlerini şimendifer istasyonlarından gayri yerlere vazetmekte ve yol şebekesini umumî yollara göre tanzim etmek imkânındadır; keza otobüsler umumî ana yolların baş ve son muntıkalarile bunlar arasında kâin mevkileri birbirine rapt ederler; demiryollarile yalnız iltisak noktalarında rekabete maruz kalırlar. Bu gibi vaziyetlerde otobüsler derhal nakliye ücretlerini indirebilirler. Buna karşı gelecek kanunî bir kayıt yoktur.

Otobüsler bilhassa iltisak noktalarında yolcu celbedebilmek için bir çok çarelere tevessül ederler; büyük şehirlerin muhtelif mevkilerinde sık sık durmak suretile yolcuya şimendöfer istasyona kadar olan mesafeyi kazandırır. Halbuki muayyen istasyonlara bağlı olan şimendöfer yüksek masraflardan dolayı fazla duraklardan içtinap etmek mecburiyetindedir.

İltisak noktalarında rekabete girişmemek ve demiryolu mevkileri

arasındaki münakaleyi temin etmek şartile otobüs demiryolu nakliyatına milli iktisat bakımından bir zarar vermez.

Bilâkis otobüs demiryoluna daha fazla yolcu getirmek suretile hadim ola'ilir. Zaten demiryolları kesif olan bir sahada bile kısa mesafeler arasında en ucuz ve en müsait transport vasıtası otobüsdür.

Otobüs ekseriya fer'i veya dar hatlı bir demiryolundan daha fazla randıman verir ; umumî otobüs servisi eski atlı arabalara ve yüksek maliyet masrafı arzeden hususî otomobil ve otobüslere nazaran da faik bir rol oynar.

Fakat ana-yolların bağlanması ve uzak mesafeler nakliyatında şimendifer şayanı tercihtir. Böyle anlerde otobüsler bilâkis demiryollarını itmam ederler.

Devlet tarafından yapılan kamyon servisine gelince :

Demiryolunun kısa mesafelerde bilhassa yüksek kıymetli eşyadan nisbeten yüksek navlun alması dolayisile böyle eşya hemen her yerde kamyonu tercih etmektedir.

Almanyada 50 kilometreden az mesafelerde eşya kamyon ile nakledilmekte ve 100 - 150 kilometre bir mesafe katedecek fakat bütün bir vagon işgal etmeyecek eşya da bu iki nakıl vasıtasından hangisinin intihabında ekseriya tereddüt etmektedir.

Uzak mahallere yapılan eşya transportu münhasıran demiryolu vasıtasile yapılmaktadır. Bu nakliyatta tahmil ve tahliye masrafı asıl nakliye masrafı arasında gözükmmez. Zaten demiryolu nakliyatının arzettiği emniyet, transport müddetinin katiyetle hesap ve tayin edilebilmesi navlun tarifelerin bahşettiği tenzilât bu hep demiryolunu tercih ettiren kuvvetli sebeplerdendir.

Otobüs dolayisile kamyon nakliyatı rekabetinin baş gösterdiği yerler vasatî mesafelerdedir. (Almanyada vasatî mesafe olarak 100-400 kilometre hesap edilir) ; demiryolu idareleri bu mesafelerde yüksek kıymetli eşyayı kaçırmak istemezler.

Umumî yollardan istifade eden ve binaenaleyh daha ucuz navlun alan kamyon nakliyatıda rekabet edebilmek için demiryolları navlunlarını çok aşağıya indirmek mecburiyetinde kalırlar.

Fakat memleket iktisadiyatı noktai nazarından bu hareket bir nevi israf demektir ; çünkü yeni kamyon servisinin tesisile demiryollarına vazedilen sermayeden istifade derecesi azalmış ve bu keyfiyet netice itibarile umumî münakale sistemini mutazarrır etmiş olacaktır.

Demiryollarına plâse edilen büyük sermayenin istismar derecesini azaltan

Yatırımlar

bu tehlikenin önüne geçmek maksadile demiryolu idareleri veya şirketleri, rekabet anında, otobüs veya kamyon işletme müesseselerinin sermayelerine iştirak etmekte ve bu suretle her iki nakil vasıtasının işletme ve tarife umurunu müşterek bir program altına almaktadırlar.

Demiryolunun bu hususta maruz kaldığı rekabet karasuları nakliyat ile karşılaştığı rekabetten daha keskindir.

Otobüs ve kamyon gibi nakil vasıtaları memleketin her köşe ve bucağına sokulabilmekle demiryolunu genemüşkül bir mevkie sokabilir.

Şu halde demiryolları bazı sahalarda otobüs ve kamyon nakliyat servisleriyle bir iş bölümü vücade getirmek zaruretindedirler. Bu iş bölümü şu vekilde vukubulabilir : Otobüs veya kamyon servisi, teknik ve iktisat cihetinde işletmelerine daha müsait olan yakın mesafelerde nakliyat yapmalı, demiryolu istasyonları arasındaki nakliyeti ve civar mıntikalardan mezkûr istasyonlara mülâki olan transportu deruhte eylemelidirler.

Dar hatlı bir çok yardımcı demiryoluna malik olan Almanyada otobüs ve kamyon nakliyeciliği bilhassa yakın mesafelerde ehemmiyet kespemiş ve ikinci derecedeki hatların kıymetini düşürmüştür.

Başka memleketlerde bu dava başka surette tecelli etmektedir.

Demiryolu inşasında bu gün düşünülecek cihet, tesis ve işletme işlerine sarfedilecek sermayenin mevcut transport ihtiyacına tekabül edip etmeyeceği keyfiyetidir.