

GELİŞME SÜRECİNDE KARAYOLU ULAŞTIRMA SİSTEMİNDE DEĞİŞMELER VE ULAŞTIRMA SİSTEMİNİN ÇAĞDAŞ GELİŞMELERE UYUMU SORUNU

Fevzi DEVRİM(*)

Ö Z E T

Bilindiği gibi kalkınma hareketi yapısal bir değişim süreci halinde gelişmektedir. Gelişme olayı içinde bir ülkenin ekonomik, sosyal, siyasi, kültürel, demografik v.b. temel yapısal değişkenlerinde ciddi, köklü ve sürekli değişimler meydana gelmektedir. Bu nedenle gelişme hareketi dinamik bir süreç göstermektedir. Ancak, gelişme hareketinin başarılı olması için, sürükleyici faktörlerin kendi içinde ve birbirleri arasında uyum göstermesi gerekmektedir.

Ayrıca kalkınma hareketleri dinamik değişme sürecinde çağdaş bilim ve teknoloji ile de irtibatını kurmak ve korumak zorundadır.

Gelişme hareketi içinde ekonomik ve sosyal yapıyı derinden etkileyen ve karşılıklı etki-tepki sürecini işleten en önemli değişkenlerden biri de ulaştırma sektörüdür.

Gerçekten ekonomik ve sosyal yapıyı karakterize eden üretim-tüketim, tasarruf-yatırım, istihdam-para, gelir-gider v.b. değişkenler; kısaca ekonomik ve sosyal hayatı derinden etkileyen mübadele mekanizması ve üretim faktörlerinin ve faktör gelirlerinin oluşum ve dağılımı hareketi piyasa mekanizmasıyla doğrudan ilgilidir. Piyasa mekanizması ise, üretim ve tüketimi gerçek fonksiyonlarıyla işleten ulaştırma sistemine bağlı olarak değişmekte ve gelişmektedir.

Ulaştırma hizmetleri ayrıca çağdaş bir olay olarak alındığında ticari malların ve hizmetlerin en geniş ölçüde zaman ve mekân faydası sağlayacak şekilde

(*) Doç. Dr., D.E.Ü.İ.İ.B.F., Maliye Bölümü

mübadelesine imkân veren, insanların gerek üretim faktörü olarak ve gerekse turizm hareketi içinde yine en geniş şekilde yer ve zaman boyutu içinde yer değiştirmesine imkân hazırlayan bir sektör durumundadır.

XX. yüzyılda ulaştırma şebekesi içinde en hızlı gelişme karayolu ulaştırma sisteminde kendini göstermiştir. Bilim ve teknolojinin bu yüzyılda sunduğu imkânlar, gelişme temposu ve kaynakların etkin kullanımı hamlesi içinde karayolu ulaştırmacılığını başdöndürücü bir hızla geliştirmiştir. Bu gelişme temposu halen artan bir hızla devam etmektedir. Böylece, gerek kalkınma hareketini yönlendiren ve hızlandıran ve gerekse çağdaş bilim ve teknolojiye uyumu gerekli bulunan karayolu ulaştırma sisteminin durumunu ele alıp ciddi bir inceleme ve değerlendirmeye tabi tutmak; ekonomik ve sosyal gelişmeyle ulaştırma sistemi arasındaki sıkı ilişkiyi ortaya koymak yönünden büyük önem arz etmektedir.

1. ULAŞTIRMANIN ÇAĞDAŞ FONKSİYONLARI VE KALKINMA AÇISINDAN ÖNEMİ

1.1. Ulaştırmanın Tanımı ve Mahiyeti

Ulaştırmanın tarihi insanlık tarihi kadar eskidir. Gerçekten insanın varolduğu ve kıt kaynak-sınırsız ihtiyaç ilişkisi içinde faaliyet gösterdiği her yerde, insan, hayvan ve eşya taşıma ihtiyacı da bulunacaktır. Zira, insanların ihtiyacını karşılayacak tatmin vasıtalarının yeryüzünde sınırlı miktarda ve dağınık durumda bulunmaları, bu kaynaklardan en uygun şartlarda yararlanmayı zorunlu kılmaktadır. Bu ise, diğer şartlar yanında, insan ihtiyacını karşılayan tatmin vasıtalarının zaman ve mekân faydası ile sunulmasına bağlıdır. İşte malların ve bu malları temin eden insanların zaman ve mekân faydası sağlayacak şekilde hareketine imkân veren en önemli faaliyet ulaştırma hizmetidir. (Locklin, 1966, s. 1)

Toplumsal olayların dinamik gelişme temposu içinde insan, hayvan ve eşya taşınması da belirli bir gelişme seyri göstermiştir. Kısa bir değerlendirme içinde taşıma veya ulaştırma hizmetinin insan ve ehli hayvan vasıtasıyla karada ve sularda gerçekleştirilen taşımacılıktan; karada tekerlekli nakil vasıtaları, denizlerde yelkenli veya kürekle çekilen gemilerle yapılan taşımacılığa; ve nihayet karada, sularda ve havada motorlu nakil vasıtaları ile gerçekleştirilen taşımacılığa doğru bir gelişme gösterdiğini belirtebiliriz.

Bilim ve teknolojiye başdöndürücü gelişmelerin izlendiği XIX. ve XX. yüzyıllarda ulaştırma hizmetlerinde de aynı gelişme temposunu görmek mümkündür. Özellikle XX. yüzyıl bilim ve teknolojiye hızlı ve de-

vamlı değişme ve gelişmelerin gerçekleştirildiği; önceden hayal bile edilemeyen makina ve cihazların icadına sahne olan bir dönem olmuştur. İnsan ihtiyacını karşılayan malların gittikçe daha ucuz, daha bol, daha çeşitli ve daha kaliteli olarak üretilmelerine imkân veren teknolojiler, yeryüzünü de küçülmüş; insanları çok yönlü, çok yakın ve karmaşık ilişkiler içine çekmiştir. Bugün özellikle ulaştırma ve haberleşme araçları yönünden bilim ve teknolojinin sunduğu imkânlar, bir yandan insanları yeni ve değişik istek ve ihtiyaçlar göstermeğe teşvik ederken; diğer yandan da, ülkeler ve milletlerarasındaki fiziki ve moral sınırlarını zorlayarak, gelişme seviyeleri, imkânları ve kültür ve gelenekleri oldukça farklı ülke ve ulusları nitelik ve nicelik yönleriyle aynı türden istek ve ihtiyaca motive edebilmektedir.

Bu yeni dönemde ekonomik ve sosyal alanda kendini gösteren bir başka olay da yeryüzüne dağılmış irili-ufaklı çeşitli ülkelerin kesin çizgilerle birbirlerinden ayrılmaya başlamış olmaları; yani, çeşitli ortak özellikler itibariyle ülkelerin kendi aralarında gruplaşmalarıdır. Kısaca bu olgu, günümüzde ülkeleri «geri kalmış», «gelişme yolunda olan» ve «gelişmiş» ülkeler grupları halinde üç ana grup altında toplanmaya zorlamıştır. Böylece ortak özelliklerine göre kendilerine has özel sorunları için kendi özelliklerine uygun çözüm yolları arama anlayışı da günümüzde genel kabul görmüştür. Bunun en açık örneği, son yıllarda, münhasıran gelişme yolunda olan ülkelerin ekonomik, sosyal, siyasî, kültürel v.b. özelliklerini; bunların ortak sorunlarını ve bu sorunlara getirilebilecek çözüm önerilerini ele alan teorik ve uygulamalı çalışmaların devamlı bir artış göstermesidir. (Devrim, 1983, s. 3).

Bilim ve teknolojideki hızlı gelişmenin ortaya çıkardığı bu iki yönlü gelişme özellikle gelişme yolunda olan ülkelerin kalkınma hareketini hangi şartlar altında gerçekleştirmek zorunda olduklarını göstermek bakımından anlamlıdır. Gerçekten, günümüzde bu şekilde gelişmişlik seviyeleri farklı ülkelerin yeryüzünde birarada bulunmaları ve bilim ve teknolojideki gelişmelerin de daha ziyade gelişmiş ülkelerde kendini göstermesi gerçeği karşısında, gelişmiş ülkelerle geri kalmış ve gelişen ekonomiler arasındaki açığın kapatılması bir yana daha da açılma istidadı göstermesi karşısında, gelişen ve geri kalmış ekonomiler için iktisadî kalkınma hareketi birinci ve vazgeçilmez bir tercih haline gelmiştir. Böylece, konumuz yönünden, ulaştırma hizmetlerini kalkınma hareketi içinde değerlendirmek daha uygun olacaktır.

1.2. Kalkınma Hareketi ve Ulaştırma Hizmetleri

Günümüz ulaştırma, haberleşme ve iletişim araçları ile dünyanın herhangi bir yerinde gerçekleştirilen yeni bir buluş, yeni bir teknoloji

anında dünyanın hemen her yerine gidebilmektedir. Böyle bir imkân, kalkınma hareketi içinde bulunan ülkelere de büyük kolaylıklar sağlayabilmektedir. Bilgi, sermaye ve teknoloji transferi yoluyla bilim ve teknolojideki yenilikler ve gelişmeler, o teknolojiye sahip olmayan ülkelere de götürülebilmektedir. Ancak kalkınma hareketi, bilindiği gibi, topyekûn bir yapısal değişme hareketidir. Gelişme süreci içinde ülkenin ekonomik, sosyal, siyasi, kültürel, coğrafi v.b. yönlerden genel yapısını teşkil eden faktör ve büyüklüklerde müsbet yönde de bir değişme, bir iyileşme gerçekleşmekte ve böylece topyekûn bünyede ve kesimlerarasında istikrarlı, tutarlı ve makul ilişkiler kurulup geliştirilmektedir. Bu açıdan her ülkenin kalkınma hareketi, kendi imkân ve özellikleri içinde değerlendirilmek zorundadır. (Devrim, 1983, s. 50-55)

İşte bu şekilde kalkınma hareketinin bir yandan bir bütünlük ve tutarlılık göstererek ülke imkân ve kaynaklarına göre yürütülmesi gereken bir çaba olması; öte yandan günümüz çağdaş etkileşim ve iletişim imkânları içinde, bilim ve teknolojideki hızlı değişmelerin dikkate alınması mecburiyeti, gelişme yolunda olan ülkelerde kalkınma hareketini daha dikkatli, planlı ve tutarlı bir faaliyetler bütünü olarak düşünmek mecburiyetini ortaya çıkarmıştır.

Ülkemizde de kalkınma çabalarını ve bu çabalar içinde ulaştırma sisteminde ve onun alt kesimlerinde meydana gelen gelişmeleri bu açıdan değerlendirmek gerekir. Bir ülkede ulaştırma sisteminin kuruluşu ve gelişme seyri, o ülkenin gelişmişlik seviyesine bağlıdır. Ulaştırma sisteminin diğer kesim ve faaliyetler üzerindeki rolü ve etkinliği dikkate alındığında, bu sistemin bir bütün olarak ülkenin dengeli ve yeterli kalkınmasına imkân hazırlayacak özellikle olması; kalkınma hareketinin ekonomik, sosyal, siyasi, coğrafi, kültürel v.b. farklılıkları belirli bir süreç içinde ortadan kaldıran ciddi ve tutarlı bir yapısal değişim hareketi olarak ele alınıp gerçekleştirilmesine imkân verecek tarzda kurulması gerekir.

Ülkemizde halen plan hedefleri ile ilişkili ve tutarlı bir ulaştırma sisteminin kurulması bakımından, 1983-1996 dönemini kapsayan bir «Ulaştırma Ana Planı» hazırlanmış ve 1983 yılında yürürlüğe girmiştir. (DPT., 1982, s. 4). Ulaştırma sisteminin bir bütün olarak ele alınıp, ülke imkân ve kaynakları ile çağdaş bilim ve teknolojinin getirdiği imkânlar ölçüsünde belli bir noktada bağdaştırılan bir sistem olması gereğine bir kere daha işaret etmek gerekir. Gerçekten gelişmekte olan ülkelerde hızlı, istikrarlı ve tutarlı bir kalkınma temposunu tutturmak ile, bilim ve teknolojideki yeniliklerin ve gelişmelerin izlenmesi amaç ve gerekleri; bu ülkelerde telâfisi güç ciddi ve çok yönlü problemler ortaya çıkarabilmektedir. Ulaştırma faaliyetleri bu bakımdan daha bir önem ve anlam kazanmaktadır. Özellikle bu kesimin alt-kesimlerini teşkil eden çeşitli ulaştır-

ma faaliyet türleri ve günümüzde buna eklenmesi gereken haberleşme hizmetleri ile ulaştırma kesimi kalkınma çabası içinde üzerinde en çok durulması ve dikkat edilmesi gereken bir kesim özelliğine sahiptir.

Ulaştırma faaliyetlerinin mahiyetini ve önemini daha iyi kavrayabilmek için, aşağıda bu kesimin çeşitli fonksiyonları üzerinde kısaca durulmuştur.

1.3. Ulaştırmanın Fonksiyonları

1.3.1. Ulaştırmanın Ekonomik Fonksiyonu : Çağdaş bilim ve teknolojinin getirdiği imkânlar içinde ulaştırma ve haberleşme faaliyetleri, üretim ve tüketim ilişkilerinde denge ve uyumun sağlanması, sektörler ve bölgelerarası dengesizliklerin giderilmesi, üretimin artırılması, malların daha ucuz, daha bol, daha çeşitli ve daha kaliteli üretilmesi, sanayileşmenin hız kazanması, gelir-gider hareketlerinin artması ve her kesimin piyasa işleyişine daha çabuk katılmasını temin gibi hususlarda önemli rol oynamaktadır. Ulaştırma hizmetleri genişledikçe onun zaman ve yer faydası da o ölçüde genişlemektedir. Kısaca ekonomik faaliyetler ve kesimler için ulaştırma dinamik ana ve sürükleyici sektör durumundadır (Ergün, 1985, s. 1).

1.3.2. Ulaştırmanın Sosyal Fonksiyonu : Ulaştırma hizmetleri günümüzde ulaştığı boyutlar içinde önemli sosyal fonksiyonlar görmektedir. Sosyal fonksiyonları çeşitli alt başlıklar altında şöylece sıralayabiliriz.

— Eğitim - Kültür Fonksiyonu : Ulaştırma hizmetleri, insanların ve eşyanın bir yarar sağlamak üzere yer değiştirmelerini gerçekleştiren bir faaliyet olduğuna göre, bu tür faaliyetlerin sayı ve süre itibarıyla yoğunlaşması ölçüsünde eğitim ve kültür üzerinde etkisi de artacaktır. Ulaştırmanın zaman ve yer faydasını eğitim ve kültür hizmetlerinde de görmek mümkündür. Gerçekten dünya üzerinde mevcut ülkelerin eğitim sistemleri, metod ve teknikleri hakkında bilgi sahibi olmak; bunları mukayese etmek ve böylece her dönem için gelişmeleri de dikkate alarak en uygun eğitim sistemi ve metodunu seçebilmek ancak bunların yerinde görülmesi, işleyişinin incelenmesi ve değerlendirilmesi ile mümkündür. Aynı şekilde ülkelerin farklı kültür ve medeniyet özelliklerini yerinde görüp incelemek ve kendi kültür ve medeniyetimizle mukayese etmek de, kültür hayatında faydalı ve verimli gelişmelere; kültürel ilişkiler sonucu faydalı ortak kültür özellikleri kazanılmasına imkân verebilmektedir.

1.3.3. Ulaştırmanın Sanayileşme - Şehirleşme Fonksiyonu : Ulaştırma faaliyetleri ile şehirleşme hareketleri arasında da çok sıkı bir ilişki mevcuttur. Esasen nüfus hareketlerinin temelinde ulaştırma hizmetleri yatar.

Artan nüfusun daha iyi geçim şartları, daha yüksek bir hayat standardı arayışları, ulaştırma faaliyetlerinin buna cevap verebilmesi ölçüsünde uygun çözüm bulmuş olur. Günümüzde şehirleşme ve sanayileşme olgusunun bu boyutlara ulaşmasında temel etkenlerden biri de şüphesiz ulaştırma faaliyetleridir. Aynı şekilde ulaştırma, alınacak diğer tedbirlerle birlikte, nüfusun ülke içinde dengeli ve gerekli dağılımına imkân veren bir araç durumundadır.

1.3.4. Ulaştırmanın Turizm-Seyahat Fonksiyonu : Günümüzde belirli bir yoğunluk kazanan şehirleşme ve sanayileşme hareketi ile dünya üzerindeki nüfusun yoğunluk kazanması, insanların belirli bir plan ve amaç dahilinde belirli dönemlerde yurtiçinde ve yurtdışında seyahat arzularını artırmıştır. Ulaştırma alt-yapılarının ve araçlarının yurtiçi ve yurtdışı seyahati daha çabuk, daha rahat, daha ucuz ve daha emniyetli sağlar hale gelmesi ile, insanların dinlenme ve gezip-görme amacı ile seyahat arzuları daha da artmaktadır.

1.3.5. Ulaştırmanın Sosyal Dayanışma Fonksiyonu : Günümüz insanı her zamankinden daha çok sosyalleşmeye, sosyal dayanışmaya muhtaç bir haldedir. Gerçekten hızlı şehirleşme ve sanayileşme hareketinin yol açtığı bir dizi sorun, günümüzde insanların âdeta topluluk içinde yalnız bir kişi olarak yaşamalarına, çeşitli sosyal psikolojik gerginlikleri ve olumsuz davranışları göstermelerine sebep olmaktadır. Bu durum karşısında, günümüz insanının bu tür yalnızlıktan kurtulması ve psikolojik bunalıma düşmemesi için çeşitli sosyal dayanışma ve yardım birlikleri kurulmakta, sosyal etkinliklere başvurulmaktadır. Bu tür faaliyet ve etkinliklerin daha faydalı ve verimli bir şekilde yürütülmesi de ulaştırma hizmetlerinin geliştirilmesine bağlıdır.

1.3.6. Ulaştırmanın Siyasi Fonksiyonu : Ulaştırmanın siyasi fonksiyonu da çok önemlidir. Bilindiği gibi günümüzde ülkeler eski durumla kıyaslanmayacak ölçüde hızlı ve çok yönlü bir siyasi hareketlilik içindedirler. Devletler ve milletlerarası ilişkilerin ulaştığı boyutlar, günümüzde ülkeleri iç ve dış güvenlik hizmetlerine ayrı bir önem vermeğe zorlamaktadır. Ülkelerin bağımsızlık arayışları ve demokratikleşme süreci, ülke dışındaki çeşitli dengeler ve entegrasyon hareketleri, devlet gücü ve otoritesinin sağlanmasını her zamankinden daha önemli, aynı zamanda daha zor bir hale getirmiştir. İşte, böyle bir siyasi atmosfer içinde ulaştırma faaliyeti, ülkelerin iç ve dış asayiş ve güvenliklerine olumlu katkıda bulunabilecek bir fonksiyon görmektedir. Zira, etkin bir ulaştırma ve haberleşme şebekesi ile ülke içindeki yurttaşların birbirleri ile daha yakın ilişki içinde bulunmaları, birlik ve beraberlik unsurlarının gelişmesi mümkün olabileceği gibi; uluslararası planda da askeri ve siyasi yönden daha güçlü ve emniyetli bir siyasi birlik teessüs etmiş olacaktır.

Buraya kadar ele aldığımız konular içinde ulaştırmanın mahiyeti, fonksiyonları ve özellikle kalkınma ilişkisi üzerinde durulmağa çalışılmıştır. Gerçekten ulaştırma hizmetlerinin kalkınma hareketi içinde özel bir yeri ve önemi vardır. Yukarıda da bir ölçüde değinildiği gibi, XX. Yüzyıl bilim ve teknoloji alanında hızlı bir gelişmenin yaşandığı bir dönem olmuştur. Halen bilim ve teknoloji alanındaki gelişmeler artan bir hızla devam etmektedir. Bunun da etkisiyle günümüzde ülkelerin gelişmişlik seviyeleri arasındaki fark gittikçe açılmış ve gelişmekte olan ve geri kalmış ekonomiler için kalkınma hareketi vazgeçilmez bir amaç haline gelmiştir.

2. ULAŞTIRMA ALT KESİMLERİ İÇİNDE KARAYOLU TAŞIMACILIĞI VE KALKINMA İLE İLİŞKİSİ

Günümüzde ulaştırma sektörü 5 alt-kesimden meydana gelmektedir. Bunlar;

- Demiryolu ulaştırması,
- Karayolu ulaştırması,
- Denizyolu (daha genel seviyede su yolu) ulaştırması,
- Havayolu ulaştırması,
- Boruhatları ulaştırması'dır.

Bir ülkede ulaştırma sisteminin kuruluşu ve gelişme seyri o ülkenin gelişmişlik seviyesine bağlıdır. Daha önce de belirtildiği gibi ulaştırma hizmetlerinin diğer faaliyetler gibi tek başına ele alınıp incelenmesi mümkün değildir. Bu kesim bütün diğer kesimleri ve onların faaliyetlerini derinden etkileyen; makro plan hedeflerinin tesbitinde ve bu hedeflere ulaşılmasında anahtar rolü oynayan bir kesim durumundadır. Bu sebeple, özellikle gelişen ülkelerde sektörel, bölgesel ve gelir grupları itibariyle oluşan dengesizliklerin ve teknolojik gelişmenin ortaya koyduğu ikili yapıların bertaraf edilebilmesi ve sonuçta arzu edilen bir kalkınma hedefine ulaşılabilmesi için, diğer tedbirler yanında, ulaştırma sisteminin de bütünlük, tutarlılık ve yeterlik arzeden bir sistem halinde kurulması zorunlu olmaktadır.

Bu tebliğ içinde diğer ulaştırma alt kesimleri üzerinde fazlaca durulmamış; bu kesimlerin de sistemin parçaları olduğu gözden uzak bulundurulmadan, ağırlıklı olarak karayolu ulaştırması üzerinde durulmuştur.

2.1. Kalkınma Hareketi ve Karayolu Ulaştırma Sistemi

Ülkemizde ulaştırma alt-kesimleri içinde karayolu ulaştırma sisteminin ayrı bir yeri ve önemi vardır. Yukarıda da değinildiği gibi bir ülkenin ulaştırma sistemi, o ülkenin yeterli ve dengeli bir kalkınma temposu

tutturabilmesinde anahtar sektör durumundadır. Çağdaş iletişim ve etkileşim imkânları içinde dünya ülkeleri ile her yönden belirli şartlar altında iktisadî, siyasi, sosyal ve kültürel ilişkiler geliştirilmek isteniyorsa, çağdaş bilim ve teknolojinin getirdiği imkân ve yenilikleri, ülkenin kaynak ve imkânlarıyla bir ölçüde bağdaştırmak suretiyle alıp kullanmak mecburiyeti vardır.

Ülkemiz gelişen bir ülke durumundadır. Ülkemiz halen çok zengin yer altı ve yer üstü kaynaklarına ve zengin bir kültür ve medeniyet mirasına sahip bulunmakla beraber, geri bıraktırılma süreci içinde bugün bilim ve teknolojide büyük ölçüde dışa bağımlı ve gelişmesini ancak daha uzunca bir süre bilgi, sermaye ve teknoloji transferi ile gerçekleştirebilecek bir görünüm içindedir.

Bu açık gerçek gözönünde bulundurulduğunda, ulaştırma sektörü içinde karayollarına verilen önem ve önceliği de kabul etmek gerekir. Zira bütün dünya ülkelerinin ulaştırma sistemleri içinde karayolları ulaştırması giderek önem kazanmış ve kazanmaktadır. Bu yöndeki bir gelişme raslantı değildir. Esasen karayolu ulaştırmacılığı alt-yapı yatırımları, sürat, çabukluk, esneklik, emniyet, konfor, her yere kolayca ulaşabilme ve teknik yeniliğe en açık olma gibi özellikleriyle diğer ulaştırma türlerine göre belirli bir avantaj sağlamış durumdadır. Gerçekten karayolları ulaştırma sisteminde ulaştırma alt-yapısını teşkil eden yollar ve tesisler ile bu yollarda seyreden her türlü nakil araçlarında gözlenen gelişmeler, bunu doğrulamaktadır.

Özellikle geri kalmış ve gelişen ekonomilerde bu durumu karakterize eden her türlü kaynak ve imkân yetersizliği içinde karayolu ulaştırması dışındaki ulaştırma sistemlerine daha fazla önem ve öncelik vermek pek isabetli bir yol değildir. Meselâ ülkemizde Cumhuriyet dönemine devreden 3703 km. uzunluğundaki demiryolu hattı, 1933 yılında 6900 km.'ye ve halen de 10.168 km.'ye ulaşabilmiştir. (KÜNDAY, 1981, s. 191 vd.). Bu demiryolu şebekesinin, ülkenin sahip olduğu bilgi, teknik, sermaye ve sair imkânlarla, gelişmiş ülkelerde bu alanda kendini gösteren yenilikleri de izleyecek bir şekilde daha fazla genişletilmesi ve geliştirilmesi pek kolay olamazdı.

Karayolları ulaşımı bilhassa kalkınma hamlesi içinde; yani, sektörel, bölgesel, sosyal ve kültürel alandaki yetersizliklerin ve ikili yapıların bir an önce kaldırılması ve hızlı şehirleşme, sanayileşme ve piyasa ekonomisine geçiş aşamalarında büyük imkânlar getiren ve bu tempoyu hızlandıran bir ulaştırma türü özelliği göstermektedir.

Bu konudaki farklı görüş ve eleştiriler kanımızca, yolcu/km, yük/km, yol uzunluğu, ulaştırma alt kesimlerine yapılan yatırım miktarı, araç sa-

yısı gibi ölçülerle ulaştırma alt kesimlerini sathi bir bakış açısıyla kıyaslamadan doğmaktadır. Oysa bu konudaki mukayese ve değerlendirme, daha ziyade, karayolu ulaştırma sisteminin kalkınma hareketi sırasında kendinden beklenen fonksiyonları ne ölçüde yerine getirip getirmediğine bakılarak yapılmalı ve buna bağlı olarak bu ulaştırma sisteminin fonksiyonlarını daha iyi görebilmesi için gerekli ilke ve tedbirlerin tesbitine çalışılmıştır.

Ülkemizde karayolu ulaştırmasında görülen gelişmelere bir göz atıldığında alt yapı, tesis ve araç yönüyle şu hususları tesbit etmek mümkündür.

Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı İmparatorluğu'ndan 14.000 km. bozuk ve bakıma muhtaç durumda toplam 18.000 km. karayolu devralmıştır. Karayolu uzunluğu 1930 yılında 30.000 km.'ye, 1940 yılında 40.000 km.'ye, 1950 yılında 47.000 km.'ye, 1960 yılında da 61.000 km.'ye ulaşmıştır. (Çavuşoğlu, 1981, s. 161). Halen ülkemizde yaklaşık 200.000 km.'lik karayolu ağı mevcut olup, bunun yaklaşık 60.000 km.'si devlet ve il yolu geriye kalanı ise köy yoludur. (Ergün, 1985, s. 95). Devlet ve il yollarının yaklaşık 31.000 km.'si asfalt kaplamadır.

Türkiye'de her 100 km²'ye ortalama 25 km. karayolu düşmektedir. Bu rakam, komşu ülkelerde birim alana düşen karayolu uzunluğundan daha az olmasına rağmen, karayolunun yük ve yolcu taşımadaki payı diğer taşıma sistemlerine nazaran daha fazla bulunmaktadır. Ülkemizde karayolu taşımacılığı ve bilhassa yük taşımacılığı büyük bir düzensizlik göstermektedir. (T.T.O.S.O.B.B., 1986, s. 148)

Ülkemizin Avrupa, Orta-Doğu ve Asya'yı birbirine bağlayan bir noktada bulunması ve bu bölgeleri birbirine bağlamada en kısa yolların ülkemizden geçmesi de, karayolu taşımacılığında ülkemiz karayollarının önemi gittikçe artırmıştır. Bu tür bir ihtiyacın kendini göstermesi ile son yıllarda ülkemizde transit taşımacılığına özel bir önem verilmiştir. Transit taşıma ihtiyacını bir ölçüde karşılamak üzere bir yandan TIR taşımacılığına elverişli otoyolların yapımına hız verilirken; bir yandan da bu tür taşımada kullanılan araç sayısında büyük artışlar kendini göstermiştir.

Nitekim, 1985 yılı itibariyle işletmeye açılmış bulunan otoyol uzunluğu 81 km.'yi, proje halindeki otoyol uzunluğu da 370 km.'yi bulmuştur. Transit taşımacılıkta ve uluslararası taşıma işlerinde kullanılan TIR filomuzdaki araç sayısında da kısa zamanda çok büyük artışlar olmuştur. 1970'lerin başında 400 araçlık TIR filosu, 1980'lerin başında 4000 ve nihayet 1985 yılında 2000 adedi frigorifik, 17.000 adedi treyler ve çekici ve 13.000 tanker ile dev bir filo haline gelmiştir. (Akbuda, 1986, s. 8)

Karayolu yolcu ve yük taşımada da aynı gelişmeyi görmek mümkündür. Karayolunun yük taşımadaki payı 1960 yılında % 30 iken, bu oran 1978 yılında % 61'e ulaşmıştır.

Karayolunun yolcu taşımadaki payı da 1960 yılındaki % 73'lük orandan 1978 yılında % 95'lere kadar çıkmıştır. Halen ülkemizde eşya taşımalarının yaklaşık % 60'ının, yolcu taşımalarının ise % 90'ının karayolu ile yapıldığını söyleyebiliriz. Bu değerler demiryolları için sırasıyla % 23 ve % 6; denizyolları için % 15 ve % 0.3 olarak tesbit edilmiştir. (Çavuşoğlu, 1981, s. 164).

Karayollarında seyreden diğer araçlarda da nicelik ve nitelik yönleriyle önemli gelişmeler olmuştur. Gerçekten otomotiv sanayiinde dünya'da ve Türkiye'de görülen gelişmeye uygun olarak karayollarında seyreden motorlu taşıtların sayısı ve cinsi yanında; yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, süratleri, emniyet ve konforları gibi kalite özelliklerinde de çok hızlı bir gelişme izlenmektedir. Nitekim XX. yüzyıl başlarında daha ziyade lüks binek aracı niteliğindeki otomobiller ile yük ve yolcu taşımada kullanılan az sayıda ve düşük kapasiteli kamyon ve otobüsler XX. yüzyılın son çeyreğinde yük ve yolcu taşımada, turizm ve seyahat hareketlerinde vazgeçilmez karayolu taşıma araçları haline gelmişlerdir. Bugün dünyada yıllık üretim hacmi bakımından ilk beş sırayı alan A.B.D.'de 9,5 milyon, Japonya'da 5.7 milyon, B. Almanya'da 3.8 milyon, Fransa'da 3 milyon ve İtalya'da 1.6 milyon otomobil üretilmektedir.

Ülkemizde de 1985 yılı itibariyle motorlu taşıt sayısı, 128.983'ü resmi, 1 milyon 153.879'u özel, 583.053'ü ticari ve 6.636'sı dolmuş olmak üzere toplam 1 milyon 872.551 adete ulaşmış bulunmaktadır.

Karayolu ulaştırma hizmetlerine yapılan yatırımlar da nisbi olarak diğer ulaştırma alt-kesimlerine yapılan yatırımlardan devamlı fazla olmuştur. Ulaştırma sektörüne yapılan yatırımların 1. plan döneminde % 72'si, 2. plan döneminde % 73'ü ve üçüncü plan döneminde % 63'ü karayolları ulaştırmasına ayrılmıştır. 4.B.Y.P. döneminde karayolları ulaştırma kesimine ayrılan yatırım miktarı toplam içinde biraz daha azalarak % 60'a kadar gerilemiştir. (KUNDAY, 1981, s. 214-216). Karayolu ulaştırma sektörü yatırımları toplam ulaştırma sektörü yatırımları içindeki ağırlığını 1986 yılında da korumakta olup, bu yıl için bu kesime ayrılan ödenek tutarı 208.9 milyar lirayı bulmaktadır.

3. KARAYOLU ULAŞTIRMASINDA TEMEL SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Çağdaş bilim ve teknolojinin sağladığı imkânlar içinde karayolu ulaştırmasının yurtiçi ve yurtdışı taşımacılık yönünden büyük imkânlar getir.

diği ve bu yöndeki gelişmelere uygun olarak hemen her ülkede karayolu ulaştırmasına ayrı bir önem ve öncelik verildiği açıkça görölmektedir. Bununla beraber, özellikle ülkemiz yönünden, karayolu ulaştırma sisteminin kendi içinde ve diğer taşıma sistemleri ile makro hedefler arasındaki ilişkilerin koordinasyonu yönünden uyumlu hale getirilmesi ve geliştirilmesi için bazı temel ilke ve tedbirlere ihtiyaç vardır.

— Herşeyden önce, karayolu ulaştırmasını ülke ulaştırma sisteminin ve bu sistemi de ülkenin ekonomik, sosyal, siyasi ve kültürel yapısını derinden etkileyen, onun gelişme seyrini ve yönünü belirleyen bir hizmet sektörü olarak ele alıp değerlendiren bir ulaştırma politikasına ihtiyaç vardır. Yani bu kesimin diğer sektörler ve faaliyetlerle birlikte tanımlanan bir amacı olmalıdır. Bu amaç, ekonomik, sosyal, kültürel sektörlerdeki gelişmenin gereği olarak ortaya çıkan taşıma talebini ve askeri ihtiyaçları en iyi bir şekilde ve aksatmadan karşılayacak bir hizmet sağlamaktır. Bu kesim hizmetlerinin, gelişmenin hem sebebi ve hem de sonucu olduğu gözönünde bulundurularak, ulaştırma sistemi gelişmenin dinamizmine uygun bir tempo ile alt-yapı, tesis ve araç yönünden devamlı bir bakım ve yenilemeye tabi tutulmalıdır. Yürürlüğe giren Ulaştırma Ana Planı'nın bu genel amaçlara uygunluğu gözlenmeli ve dinamik bir süreç içinde değişen ve gelişen ülke ihtiyaçlarına uyumu sağlanmalıdır.

— Bağımsız, güvenilir, hızlı, esnek ve elverişli bir sistem olan karayolu ulaştırmasının diğer ulaştırma alt-sistemlerine olan üstünlüğu, onun yerine konabilecek bir alternatif geliştirilememiş olmasından kaynaklanmaktadır. Yukarıda da izah edilmeğe çalışıldığı gibi, karayolu ulaştırma sistemi çağdaş bilim ve teknolojiden en çok nasibi alan ve gelişmiş veya geri kalmış her ülke için büyük imkân ve gelişme vaadeden bir sektör durumundadır. Bu durumun gelecekte de değişmesi pek beklenemez. Son yıllarda uluslararası ve kıtalararası karayolu taşımacılığına büyük imkân ve kolaylıklar getiren TIR taşımacılığı da dikkate alındığında, karayolu ulaştırmasının yük ve yolcu taşımadaki nisbi üstünlüğu daha iyi anlaşılır. Bu açık gerçek karşısında yapılması gereken şey, karayolu ulaştırmasının diğer ulaştırma sistemleri ile çeşitli miktar ve nisbet ölçüleri içinde kıyaslanması değil; karayolu ulaştırmasında mevcut ve doğabilecek alt-yapı, tesis, araç ve işletme sorunlarının makro planlar ve milli ulaştırma politikası bütünlüğu içinde çözüm yollarını aramak olmalıdır.

Ülkemizde karayolu ulaştırma sisteminin bu açıdan beliren sorunları;

— Alt-yapının ihtiyaca uygun hale getirilmesi, yapımı, bakımı ve işletilmesi,

— Yolu kullananlar ve yol kullanma ortamının düzenlenmesi,

— Trafiğe çıkan motorlu araçların emniyet, sürat, konfor, dayanıklılık, rasyonellik gibi beklentilere cevap verecek ölçüler içinde olmasını sağlayacak yasal düzenlemelerin yapılması ve etkin bir denetimin gerçekleştirilmesidir.

Karayolu taşımacılığında altyapı hizmetlerinin devlet tarafından yapılmasına karşılık, bu yolları daha ziyade özel araç sahiplerinin kullanması, kullanılan araçların trafik emniyeti ve diğer hususlar yönünden belirlenen amaçlara uygunluğunu denetim ve kontrol özel bir önem kazanmaktadır.

Yük ve yolcu taşımacılığında en büyük paya sahip olan karayolu ulaştırmasının Ulaştırma Bakanlığı ve devletin kontrolü dışında oluşu, karayolu taşımacılığının denetim altına alınmasını zorlaştırmaktadır. Bu kontrol mekanizmasının işletilebilmesi için, «lisans sistemi» gibi bir denetim şekli düşünülebilir. Ayrıca trafiğe çıkan araçların nitelik yönünden ileri ülke standartlarına uygun bir ölçü içinde bulunmalarını temin edecek tedbirler ile, bu yönde yapılacak ciddi bir denetim ve kontrol da karayolu ulaştırmasını etkin ve verimli kılacaktır.

— Nihayet araçların güvenilirliğini temin edecek tedbir ve uygulamalar yanında, araç sürücülerinin ve yayaların da trafik kuralları ve diğer hususlar yönünden sürekli ve etkili bir eğitime tabi tutulmaları da bu konuda faydalı sonuçlar verebilecek tedbirler arasında sayılabilir.

Transit karayolu taşımacılığının önceden öngörülme-yen boyutlar içinde gelişme göstermesi karşısında, bu ulaştırma türünün de ekonominin altyapılarını zorladığı ve ciddi taşımacılık sorunları ortaya çıkardığı bir gerçektir. Transit karayolu ulaştırmasının millî hedeflere uygun ve ülke ekonomisine olumlu katkıda bulunacak bir hale getirilmesi için de şu tedbirler düşünülebilir:

— Transit ulaştırma güzergâhı üzerinde yeralan yollar en kısa zamanda ihtiyaca cevap verir bir duruma getirilmelidir.

— Transit ulaştırmacılığa hizmet veren araçların kontrolsüz gelişmesini ve bu suretle yurtiçi ve yurtdışında ciddi sorun haline gelmesini önlemek amacıyla, mevcut kapasitenin ancak % 70'inden yararlanıldığı da dikkate alınarak, teşvik uygulamasında gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

— Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Kanun Tasarısı, ülkemizin ve Türk taşımacılığının uluslararası alandaki yerini ve itibarını koruyacak ve yükseltecek şekilde düzenlenmelidir.

— Transit taşımacılıkta, önemli bir sorun haline gelen geçiş belgelerinin yeterli ölçüde temini sağlanmalı ve mevcut belgelerin rasyonel bir şekilde kullanım esasları belirlenmelidir.

— Transit taşımacılığa hizmet veren araçların en az beş senede bir yenilenebilmesi tatbikatının getirilmesi ve bunların bakım ve yedek parça ihtiyaçlarının öncelikle karşılanması sağlanmalıdır.

— Transit karayolu ulaştırma güzergâhları üzerindeki belirli noktalarda gümrükleme ve tam teşekküllü, her türlü ihtiyacı karşılayacak konaklama tesisleri kurulmalıdır.

— Uluslararası transit taşımacılığında görev yapan personelin, bu ulaştırma hizmetini en iyi bir şekilde gerçekleştirecek tarzda yetiştirilmesi sağlanmalıdır.

— Otoyollarda paralı yol veya paralı geçiş uygulaması, bu tür yolların arzu edilen seviyede yapımını ve bakımını kolaylaştırdığı için; bu uygulama yaygınlaştırılarak devam ettirilmelidir.

K A Y N A K Ç A

- AKBUDA, Metin, (1986), «TIR Taşımacılığının Sorunları Ve Bazı Öneriler», **TIR Taşımacılığı Sempozyumu (İzmir Ticaret Odası)**,
- ÇAVUŞOĞLU, Asım, (1981), «Karayolu Altyapısının Gelişmesi Ve Geleceği», **İkinci Türkiye İktisat Kongresi**.
- Devlet Planlama Teşkilâtı**, (1982), «1983-1993 Ulaştırma Ana Planı».
- DEVİRİM, Fevzi, (1983), **Maliye Politikası**, Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi.
- ERGÜN, İsmet, (1985), **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, H.Ü.İ.İ.B.F. Yayını, No. 10.
- GÜRKAN, Taner, (1981), «Karayolu Ulaştırması ve Transit Nakliye», **2. Türkiye İktisat Kongresi**.
- KÜNDAY, A. İhsan, (1981), «Demiryolu Ulaştırması», **2. Türkiye İktisat Kongresi**.
- LOCKLIN, Philip, (1966), **Economics of Transportation**, Sixth ed., Richard D. Irwin Inc.
- Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Borsaları Birliği, **İktisadi Rapor 1986**.

CHANGES IN THE HIGHWAY TRANSPORTATION SYSTEM IN THE PROCESS OF DEVELOPMENT AND THE ADJUSTMENT PROBLEM OF TRANSPORTATION SYSTEM TO CONTEMPORARY DEVELOPMENTS

As it is known development process occurs as a structural change. Within the process of development, basic structural changes relating to the economic, social, political, cultural, demographic etc. characters of a country take place. Owing to these reasons, the process of development is a dynamic phenomenon. But, for the success of the process of development, these structural factors should have harmony within and among themselves.

Beside this situation, within the dynamic process of development, it is necessary to have a close relation with contemporary scientific and technological progress.

Within the framework of the process of development, one of the most important determinant is the transportation sector which deeply effects the economic and social structures and has mutual relations between other sectors of the economy.

In fact, the main factors which characterize the economic and social structures of a country, such as production_consumption, saving_investment, employment and money supply, income_expenditure etc., have very close relations with the trading and market mechanisms. The market mechanism changes and develops according to the transportation system which creates a suitable environment for the operation of production and consumption functions.

The most rapid development has taken place in the highways transportation system comparing to other means of transportation during the 20 th Century. The opportunities supplied by the scientific and technological development in the second part of this century have developed the transportation by highways very rapidly as results of using economic resources very efficiently and because of rapid economic growth. This rapid development is still continuing with a growing rate. Thus, to investigate the present situation of the highways transportation system which has very important effects of the process of development and social changes may give some necessary information about main relations between economic and social developments and transportation system of the economy of Turkey.

Within the limited framework of this paper, we will try to analyse the current situation of the highways transportation system of the country by using the theoretical and practical information and data, then some proposals will be put forward for the solutions of the encountering problems in this sector.