

**Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt:3 Sayı:2 2011**

AVRUPA BİRLİĞİ ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI VE TÜRKİYE

**Didem ÖZER¹
Hakkı KİŐİ²**

ÖZET

Bütünleşme sürecindeki Avrupa Birliği, özellikle ulaştırma alanında yapılan çalışmalarla ve geliştirilen projelere büyük önem vermektedir. Roma Anlaşması'nda belirli alanlarda öngörülen ortak politikalardan biri de bu açıdan ulaştırma alanına yönelik olmuştur. Ulaştırma sektörü, Avrupa Birliği'nin hem kendi içindeki yük ve yolcu taşımacılığı hem de aday ülkeler ve komşu ülkelerin AB ile arasındaki bağlantı açısından önemli bir yere sahiptir.

Türkiye'nin AB ile olan ekonomik ve ticari ilişkileri, Ankara Anlaşması ile ortaklık boyutuna taşınmış, ikili ticari anlaşmalar ve Gümrük Birliği'nin ardından tam üyeliğe yönelik önemli adımlar atılmıştır. Ulaştırma alanında ise jeopolitik ve stratejik konumu açısından Türkiye, AB ulaştırma ağları içinde önemli bir geçiş noktasıdır.

Bu çalışma, Türkiye'nin Avrupa Birliği ulaştırma sistemi ve ulaştırma koridorlarındaki yerini ortaya koyarak, tam üyelik sürecinde ulaştırma alanındaki uyum çalışmalarını değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Bu bağlamda, öncelikle AB ulaştırma sistemleri ve ortak ulaştırma politikasının kapsamına değinilmiş, ardından Avrupa Birliği Ulaştırma ağları ve koridorları hakkında genel bilgi verilmiştir. Son olarak Türkiye'nin ulaştırma politikası ve alana özel yatırım projelerinin değerlendirilmesi ve Türkiye'nin AB ortak ulaştırma politikasına uyumu incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Türkiye, ulaştırma politikası, Avrupa Birliği*

EUROPEAN UNION COMMON TRANSPORT POLICY AND TURKEY

ABSTRACT

In the process of integration, European Union pays utmost attention to the efforts and projects developed in the area of transportation. One of the common policies foreseen in the Treaty of Rome was directed to the area of transportation this sector has an important place in terms of the goods and passenger carriage within European Union as well as the connections between accession countries and neighboring countries and Europe.

With the Treaty of Ankara, commercial ties of Turkey with EU shifted gear to the level of accession, and important steps have been taken for full membership with bilateral commercial ties and Customs Union. In the area of transportation, Turkey is an important

¹ Öğr.Gör. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, didem.oz@deu.edu.tr

² Prof. Dr, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, hakkı.kisi@deu.edu.tr.

transit point with its geopolitical and strategic location. The purpose of this study is to present the status of Turkey within European Union transportation system and corridors, and to evaluate its harmonization efforts in the area of transportation. In this context, EU transportation systems and the scope of common transport policy have been handled in the first place; then, general information on European Union Transport Networks and corridors has been given. Finally, transportation policy of Turkey and area-specific investment projects has been evaluated and harmonization of Turkey with EU common transport policy has been analyzed.

Keywords: Turkey, transport policy, European Union

1. AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ VE ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI

Ulaştırma sektöru, Avrupa Birliği içerisinde önemli bir konuma sahiptir ve bu sektör Avrupa Birliği Gayri Safi Yurtiçi Hasılasının (GSYİH) %7'sini, istihdamın %7'sini, üye ülke yatırımlarının %40'ını ve enerji tüketiminin %30'unu oluşturmaktadır. Topluluk içi trafikte son 20 yılda, ortalama olarak, mallar için yılda %2.3, yolcular için ise %3.1 düzeyinde bir talep artışı meydana gelmiştir. Tek pazarın oluşması, özellikle sınırların kaldırılması ve deniz taşımacılığının serbestleşmesi gibi topluluk ekonomisinin liberalleşmesi yönünde atılan önemli adımlar bir ortak ulaştırma politikası oluşturma ihtiyacını kaçınılmaz hale getirmiştir. Bu adımlar talep edilen büyümenin devamı açısından, ayrıca tıkanıklık ve pazar doyması gibi problemlerin aşılması bakımından önem arz etmektedir (IKV,2008: 3).

1.1. Avrupa Birliği Ulaştırma Sistemleri

AB ulaştırma sistemi; karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu, i suyuolları , enerji hatları (boruyolu) ve şehir içi ulaşımından oluşmaktadır. AB ulaştırma sisteminin amaçları, insanların ihtiyaç ve beklentilerini karşılamak, emniyeti sağlamak, çevreye verilen zararları önlemek, trafik yoğunluğuyla mücadele etmek, çoklu taşımacılığı geliştirerek ulaşımda esnekliği artırmak, sürdürülebilirliği sağlamak, taşımacılıktaki dengesizliği bertaraf etmek için ulaştırmanın kara taşımacılığından deniz ve demiryollarına kaydırılması ile değişik taşıma modları (karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu, i suyuolları ve boru hatları) arasında bütünlüşmenin sağlanmasıdır (EC, 2008a; TUSİAD, 2007: 52).

Etkin ve verimli bir ulaştırma yapısı Avrupa i pazarının gelişmesinde ve işleyişinde önemli bir faktördür. Bu nedenle, Avrupa Birliği, her türlü çalışmasını ulaştırma sisteminin sürdürülebilir, evre dostu ve rekabetçi olabilmesi temeline dayandırmaktadır. “Avrupa'nın 2010 için Ortak Taşımacılık Politikası; Karar

Verme Zamanı” başlıklı son Beyaz Kitabı³ (EU,2001) bu çalışmaların detaylandırıldığı ve Avrupa Birliği Ulaştırma Sistemini anlatan önemli bir rehberdir.

1.2. Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası

1958 yılında yürürlüğe giren Roma Anlaşması’nda Avrupa Ekonomik Topluluğu’nun belirli alanlarda ortak politikalar izlemesi ngrlmştr. Bu alanlar şunlardır: Tarım politikası, rekabet politikası, ulaştırma politikası ve ticaret politikası. Topluluğu bunların dışında enerji, bilimsel araştırma, teknoloji, evre koruması, vergi, vs. gibi alanlarda da ortak politikalar izlemesi ngrlmştr. 1992 Maastricht Anlaşması ile de parasal birliğin gerçekleştirilmesi ve tüm öteki mali, ekonomik ve sosyal politika alanlarında benzer politikaların izlenmesi kabul edilmiştir (Seyidoğu, 2003: 224-225).

Ortak bir taşımacılık politikasına dair genel esaslar Avrupa Komisyonu’na 1985, 1992, 1996 ve 2001 yıllarında hazırlanan “Beyaz Kitap”larda detaylı olarak ele alınmıştır (EU, 2001). Ortak ulaştırma politikası, uluslararası taşımacılığa uygulanabilir ortak kurallar ve denizyolu, demiryolu, karayolu ve i suyolları alt sektörlerinde güvenlik ve ulaştırma hizmetlerinin tedarik edilmesi için belirlenmiştir (Pritzkow, 2006). Fakat oldukça karmaşık olan bu sektörde ortak politika zmlerine ulaşma çalışmaları çok yavaş ilerlemiştir. Karayolu, demiryolu ve i suyolu ile yk ve yolcu taşımacılığı hemen hemen tümüyle ye lkelerin kendi özel düzenlemelerine tabi olmaya devam etmiştir (Seyidoğu, 2002: 228).

1.2.1. Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikasının Kapsamı

Avrupa topluluğu uzun süre Roma Antlaşması’na sağlanan ortak bir ulaştırma politikasını uygulama konusunda ya yetersiz ya da isteksiz kalmıştır. Yaklaşık 30 yıl boyunca Bakanlar Kurulu Komisyonun önerisini hayata geirememekteydi. 1985’de ye devletler Birliğin yasa yapmasını kabul etmek zorunda kalmıştır. Daha sonra Maastricht Antlaşması ulaştırma politikası için gerekli olan siyasi, kurumsal ve bütçe kuruluşlarının temellerini kuvvetlendirmiştir. Birliğin “Ortak Ulaştırma Politikasının Gelecekteki Gelişimi”ni konu alan ilk Beyaz Kitap’ı 1992 yılında yayımlamıştır. Kitabın ana amacı ulaştırma pazarının nn açmaktır. Son 10 yılda bu amaç demiryolu sektörü hariç genel olarak başarıya ulaşmıştır (EU, 2001).

Avrupa Komisyonu, 1996 yılında “ Topluluk’un Demiryolu Ulaşımını Yeniden Canlandırmak için Strateji” başlığı ile bir Beyaz Kitap hazırlamıştır. Bu

³ Beyaz Kitap: Bir hkmet veya uluslar arası teşkilatın uzun vadeli politika yönelimlerini içeren ve bu konuda yapılmış n çalışmaları derleyen yayınlardan adıdır. AB, yeni siyasi ve ekonomik kararlara zemin oluşturacak alışmaları Beyaz Kitap’lar aracılığı ile yayımlamaktadır.

beyaz kitap, operatörlerin maliyetlerini azaltmak, hizmet kalitelerini geliştirmek ve yeni ürünler sunmalarını sağlamak için teşvik edici bir rol üstlenmiştir (EU, 1996).

2001 yılında yayımlanan “Avrupa’nın 2010 için Ortak Taşımacılık Politikası; Karar Verme Zamanı” başlıklı son Beyaz Kitabı, 2010 yılına kadar modern ve sürdürülebilir bir kalkınma sisteminin oluşturulmasını ve toplumun kalite ve güvenlik talepleri arasında bir denge oluşturulmasını amaçlamaktadır (TUSİAD, 2007: 54). Ayrıca ulaştırma pazarının serbestleşmesi sonucu ortaya çıkan sorunların giderilmesi ve genişleme sonrası dönem için öneriler getirilmesi de amaçlar arasındadır (EU,2001).

Ulaştırma sektöründe trafik sıklığı, hizmet kalitesindeki yetersizlik, çevreye verilen zarar, güvenlik kaygıları, bazı bölgelerin tecridi söz konusu politikaların oluşturulmasını gerekli kılmıştır (EC, 2008a; TUSİAD, 2007: 54). AB Ulaştırma Politikası, karayolu ulaşımı, demiryolları, hava ulaşımı, denizyolu ulaşımı, iç suyuolları, çoklu tasıma, lojistik, temiz Őehir ulaşımı, ulaşım altyapısı ve ücretlendirme politikası gibi alt bölümlerden oluşmaktadır (IKV, 2008:4). Buna göre, 2001 yılı Beyaz Kitap’ta belirtilen AB ulaştırma politikasının hedefleri (EU,2001: 16-21):

- Demiryollarının güçlendirilmesi, yeniden canlandırılması
- Kara taşımacılığı sektöründe kalitenin geliştirilmesi
- Denizyolu ve iç suyuollarıyla ulaşımı teşvik etmek
- Havayolu taşımacılığındaki büyüme ile çevre arasındaki dengeye dikkat çekmek
- Çok modlu taşımacılığı gerçekeştirmek
- Trans Avrupa ulaştırma ağını kurmak ve geliştirmek
- Karayolu güvenliğini geliştirmek
- Ulaşım için etkin fiyatlandırma ile ilgili bir politika benimsemek
- Kullanıcıların hak ve yükümlölüklerini tanımak
- Yüksek kalitede Őehir içi ulaşımı geliştirmek
- Araştırma ve teknolojiyi, temiz ve etkili ulaşımın hizmetine sokmak
- Küreselleşmenin etkilerini yönetmek
- Sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi için orta ve uzun vadeli çevresel hedefler geliştirmektir.

Bu hedefler doğrultusunda hazırlanan ve yayımlanan 2001 yılı Beyaz Kitap'ta bulunan önemli başlıklar Tablo 1.'de derlenmiştir.

Tablo 1. 2001 Yılı Beyaz Kitap'ın Önemli Konu Başlıkları

Bölüm 1. Taşıma Modları Arasında Dengeli Dağılım	
<p><i>a) Rekabetin düzenlenmesi</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Karayolu ulaştırma sektöründe kalitenin geliştirilmesi • Demiryolu taşımacılığının canlandırılması • Havayolu taşımacılığında büyümenin kontrolü 	<p><i>b) Taşıma modlarının birbirine bağlanması</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Denizyolu, iç su yolu ve demiryollarının entegrasyonu • Modlararası taşıma hizmetlerinin iyileştirilmesi: Yeni Marco Polo Programı • Teknik düzenlemelerin yaratılması
Bölüm 2. Taşımacılıkta Darboğazların Giderilmesi	
<p><i>a) Ana hatlardaki engelleri kaldırmak</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Multimodal koridorlarda yük taşımacılığına öncelik verilmesi • Yüksek hızlı yolcu taşıma ağları geliştirilmesi • Trafik koşullarının iyileştirilmesi • Temel altyapı projelerinin gerçekleştirilmesi 	<p><i>b) Taşımacılık projelerinin finansmanı</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kamu bütçelerinin sınırlandırılması • Özel sektör yatırımcılara güven verilmesi • Fon havuzunun oluşturulması
Bölüm 3. Kullanıcıların Ulaştırma Politikasının Merkezine Getirilmesi	
<p><i>a) Güvensiz yolların iyileştirilmesi</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Yıllık trafik kaza oran ve dağılımlarının artmasının önüne geçilmesi • Karayolu trafik cezalarının uyumlaştırılması ve Karayolu güvenliği için yeni teknolojilerin geliştirilmesi <p><i>b) Kullanıcıya yansıyan maliyetlerin düşürülmesi</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Yakıt vergilerinin uyumlaştırılması 	<p><i>c) Taşımacılık ve insan ilişkisi üzerinde durulması</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kullanıcı hakları, kullanıcı sınırlarının belirlenmesi • Kamu hizmetlerinde yüksek kalitenin oluşturulması <p><i>d) Őehir içi trafiğin modernleştirilmesi</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ulaştırma için enerjinin çeşitlendirilmesi • İyi uygulamaların desteklenmesi
Bölüm 4. Küreselleşen Ulaşımın Yönetilmesi	
<p><i>a) Birliğin Genişlemesi</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Altyapının geliştirilmesi • İyi-geliştirilmiş bir demiryolu ağından fayda sağlama • Deniz taşımacılığında emniyet düzeyinin arttırılması 	<p><i>b) Genişleyen Avrupa'nın yerinin belirginleşmesi</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Avrupa Birliği'nin taşımacılık alanında uluslararası kurum ve kuruluşlarda tek kimlik ile temsil edilmesi • Havayolu taşımacılığına uluslar arası rekabet edebilir bir boyut getirmek • Galileo: uydu haberleşme ve seyir programının tamamlanması

Kaynak: Özer, 2010; 217

1.2.2. Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Çevre

Avrupa Birliği, ulaştırma alanında çevresel boyuta önem vermekte ve çevresel gereksinimlerin ulaştırma politikasıyla bütünleştirilmesi gerektiği üzerinde durmaktadır.

Çevre faktörünün Avrupa Birliği ulaştırma politikasında yer bulması, 2002-2010 dönemini kapsayan 6. Çevre Eylem Programı (ÇEP) ile gerçekteşmiştir (EC, 2008b).

Program bünyesinde geliştirilen hava kirliliğine ilişkin tematik strateji ve Sürdürülebilir Kalkınma Stratejisi bu konudaki somut adımları oluşturmuştur. Buna göre, AB ulaştırma sektörünü aşağıdaki saptamalar ve hedefler doğrultusunda öncelikli sürdürülebilir politikalar kapsamına almıştır (EC,2002);

- Karayolu araçları için emisyon standardının uygulanması
- Yakıt kalitesinin iyileştirilmesi
- Yenilenebilir yakıt kullanımının teşvik edilmesi
- Gemi taşımacılığında emisyonların azaltılması
- Karayolu dışında kullanılan hareketli makinelerin çevre kriterlerine uyumu
- Sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin geliştirilmesi
- Taşımacılık hacimlerindeki büyüme ile ekonomik büyümenin birbirinden ayrıştırılması
- Hassas bölgelerde taşımacılığın tanımlanması

2.AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA AĞI PROJESİ VE KORİDORLARI

Bir ulaşım ağı, iki ya da daha çok merkezi birbirine bağlayan çok sayıda tek tek yollardan oluşmaktadır. Bunların buldukları yerleri seçmekte doğal koşullar yanında, ekonomik, stratejik ve toplumsal nedenlerin de büyük rolü vardır. Özel girişimin egemen olduğu ölkelerde, her ekonomik faaliyette olduğu gibi, ulaştırma sektöründe de temel düşünce olarak karlılıktan hareket edilerek, ulaşım sistemlerinin yatırım bakımından yarar sağlayacak kadar yeterli trafiğin mevcut olduğu yerlerde geliştiği görülür (Tümertekin ve Özgüç: 1999, 556).

Bu bağlamda, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının ve koridorlarının kurulması Avrupa Birliğinin dengeli ve sürdürülebilir gelişmesi ve ekonomik rekabet edebilirliğinde önemli bir unsurdur. Bu ađ ile Avrupa Birliği iç pazarın gelişmesi ve ilerlemesine katkı sağlamayı, aynı zamanda ekonomik ve sosyal birleşmeyi yeniden güçlendirmeyi amaçlanmaktadır (EC, 2008c).

Avrupa Ulaştırma Ağlarının (TEN-T) hukuki temeli Avrupa Birliği Sözleşmesi'nin Bölüm 16, 154, 155 ve 156. maddelerine dayanmaktadır. Belirtilen maddelere göre Avrupa Topluluğu; iç pazarı güçlendirmek, ekonomik ve sosyal birliği sağlamak için, üye ölkeler arasında dayanışma ve işbirliğini geliştirmek

üzere, etkin bir ulaşım ve enerji ağı yaratmak zorundadır. Bu amaçla Avrupa Topluluğu 1996 yılında,1692/96/EC numaralı kararı kabul etmiştir (EC,1996). Karara göre, 1994 yılında gerçekteşen Avrupa Topluluğu Essen zirvesinde kararlaştırılan 14 adet ulaştırma koridorunun 2010 yılına kadar tamamlanması öngörölmüştür. Kararda üye ölkeler, ulaşım ağının kendi sınırları içerisinde kalan kısımlarının finansmanından sorumlu tutulmakta ve belirli fonlardan destek alabilmektedirler. 1998 yılında yayımlanan Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) uygulama raporunda ilerlemenin istenilen düzeyde olmadığı saptanmıştır. 1996-1997 yıllarında ulaşım ağına harcanan para 38 milyar Avro'da kalmıştır. Oysa, projenin 2010 yılında tamamlanması için toplam 400 milyar Avro'luk bir finansmana gerek olduğu hesaplanmıştır (EC, 2008d; TUSİAD, 2007: 57).

Mayıs 2001 tarihinde 1692/96/EC numaralı karar, açık deniz limanları, iç su yolu limanları ve modlararası (intermodal) terminalleri de kapsayacak şekilde Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 1346/2001/EC kararıyla değiştirilmiştir. 2004 yılına gelindiğinde, TEN-T, Avrupa Parlamentosu ve Komisyonu'nun 884/2004/EC numaralı kararıyla yenilenmiş, ulaşım koridorları, daha önceki 14 koridoru içermek üzere 30'a çıkartılmış, projelerin tamamlanma tarihi içinse 2020 senesi öngörölmüştür. Yine 2004 yılı içerisinde 807/2004/EC sayılı tüzük (düzenleme) ile (EC,2004), 1995 yılında çıkarılmış olan ve TEN-T'nin finansal gereksinimlerini düzenleyen çerçeve tüzük EC/2236/95 değiştirilmiştir (EC,1995; TUSİAD, 2007: 57).

Ulaştırma koridorları, iki veya daha fazla şehri birbirine bağlayan altyapı demetleri olarak düşünölebilir. Bunlar, bazen değişik hatların kullanıldığı otoyollar, tren hatları, kanallar, kısa deniz bağlantıları ve hava bağlantıları olabilir. Genelde koridor gelişimi; araba, tren, tramvay, gemi, uçak gibi değişik ulaştırma araçları kullanan bağlantılarla ilgilidir ve hem yolcu hem de yük taşımacılığını sağlarlar (Karataş, 2004: 4)

AB Ulaştırma Bakanları'nın Haziran 2004 de Santiago de Compostela, İspanya'da toplanmalarının ardından, AB Komisyonu TEN-T ulaştırma koridorlarının AB'ye komşu ölkelerin ulaşım ağlarıyla bütünleştirilmesi konusunda çalışmalar yapmak üzere "Yüksek Düzey Grubu (High Level Group)" adı ile bir çalışma grubu oluşturulmuştur (EC,2003). Grup; AB'ye üye 25 öлке, AB'ye komşu 25 ölkenin yetkilileri, Avrupa Yatırım Bankası (EIB), Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası (ERDB), Dünya Bankası (WB) yetkililerinden oluşturulmuştur. Çalışma grubu 2004 yılı Ekim ayından, 2005 Kasım ayına kadar 10 toplantı yaparak öncelikli beş ulaştırma koridoru saptamıştır (EC, 2005b: 2; TUSİAD, 2007: 58). Bundan sonra Avrupa Topluluğu Komisyonu, 20 Temmuz 2005 tarihinde, ilk kez öncelikli beş ulaşım koridoru ve Avrupa Demiryolu Trafiki Yönetim Sistemi (ERTMS) için koordinatör atamıştır (EC, 2005a: 9; TUSİAD, 2007: 58). Belirlenen beş öncelikli koridor aşağıdaki gibidir (EC,2005b: 2; TUSİAD, 2007: 58);

- 1. Deniz Otoyolu:** Baltık Denizi, Barents, AB'nin Atlantik sahilleri, Akdeniz, Karadeniz, Azak Denizi, Süveyş kanalı yoluyla Kızıldeniz'dir.
- 2. Kuzey Koridoru:** AB'nin kuzey bölgesini, Norveç, İsveç, Finlandiya, Beyaz Rusya ve Rusya yoluyla Orta Asya ve Uzak Doğu'yu birleştiren koridordur.
- 3. Merkez Koridoru:** Orta AB bölgesini Ukrayna ve iç suyolları ile Karadeniz'e ulaştıran koridor olarak düşünölmüştür. Bu koridorun, Orta Asya ve Kafkasya bölgesi ile birleştirilmesi, Trans-Sibirya demiryolu hattı ile doğrudan bağlantı sağlanması, Don ve Volga nehirlerinden iç suyolları kullanılarak Baltık Denizi ile bağlanması da bu koridorun kapsamı içerisinde düşünölmüştür.
- 4. Güneydoğu Koridoru:** Bu koridor AB ölkelerini Balkanlar ve Türkiye üzerinden, Azak Denizi, Mısır ve Kızıldeniz'e birleştirmek üzere düşünölmüştür. Ayrıca Balkan ölkelerinin Rusya, Irak, İran ve İran Körfezi ile birleştirilmesi de bu koridor kapsamında düşünölmüştür.
- 5. Güneybatı Koridoru:** Bu koridor AB'yi İsveçre, Fas ve diğer Afrika ölkeleri ile bütünleştirmeyi amaçlamaktadır. Koridorun; Fas, Cezayir, Tunus, Mısır üzerinden Güney Afrika'ya uzatılması düşünölmektedir.

Bu beş koridor, uluslar arası değişim, ticaret ve trafiğin teşvikine ve ayrıca bölgesel birlik ve bütünleşmeye katkı sağlamayı amaçlamaktadır (Luyckx, 2007: 14).

Avrupa Komisyonu'nun Mayıs 2008 tarihli Gelişme Raporuna göre TEN-T projelerinin revize edilmiş 2008 yılı maliyeti 397 Milyar Avro'dur. Projelerden bu güne dek 3 adedi tamamlanmış, 3 adedi yakında tamamlanacak ve birçok projenin de bazı aşamaları tamamlanmış durumdadır. Bunlar (EC, 2008e);

- (1) Kopenhag (Danimarka)-Malmö (İsveç) arasını birleştiren "Örasund Boğazı" geçidi 2000 yılında tamamlanmıştır,
- (2) İrlanda- Birleşik Krallık'daki Cork-Dublin-Belfast-Stranraer demiryolu hattı projesi 2001 yılında tamamlanmıştır,
- (3) İtalya'da Milan'daki "Malpensa" hava alanı projesi 2001 yılında tamamlanmıştır,
- (4) Betuwe Demiryolu hattı ise neredeyse tamamlanmak üzeredir.
- (5) Paris, Brüksel, Köln/Frankfurt Amsterdam Londra (PBKAL) hızlı tren projesi yakında tamamlanacaktır.
- (6) Batı Kıyısı Ana Hattı yakında tamamlanacaktır.
- (7) *Kısmen tamamlanan projeler:* Nürnberg-Ingolstadt bölümü 2006 yılında hizmete girmiştir. Fransa'daki "TGV Doğu" Hızlı Tren Hattı'nın ilk kısmı 2007 yılında hizmete girmiştir. Madrid-Barselona hızlı tren bağlantısı Mart 2008'de tamamlanmıştır. Milano-Bologna-Firenze hızlı tren hattı'nın 2009 yılında tamamlanması beklenmektedir.

AB ulaştırma politikalarının bir göstergesi ve uygulaması olan bu büyük projelerin ağırlıklı olarak demiryolu ve özellikle, vasıflı hızlı tren yatırımları olduğu görölmektedir.

3.AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA SİSTEMİ İÇİNDE TÜRKİYE’NİN YERİ

Türkiye’nin ekonomik alanda Avrupa ile yakın bir işbirliğine girmesi Batı Avrupa ile siyasi alandaki işbirliğinin doğal bir uzantısıdır. Bundan dolayı, Türkiye gelişen Avrupa Topluluğu ile 1959 yılında yakın ilişkiler tesis etmeye başlamıştır. Türkiye’nin AB ile ilişkileri, Avrupa Topluluğu ile 12 Eylül 1963 tarihinde imzalanan ve 1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe giren Ankara Anlaşmasının temelini oluşturduğu ortaklık rejimi çerçevesinde başlamıştır. 1963 yılında imzalanan Ankara Anlaşması, Türkiye ile AB’nin bütünleşmesi için kademeli bir süreç öngörmüştür. Önce ilk adımı teşkil eden ikili ticaretin serbestleştirilmesi sağlanmış ve bilahare Gümrük Birliği 31 Aralık 1995 itibariyle başlatılmıştır. Taraflar arasındaki bütünleşme seviyesi bu şekilde ileri bir noktaya ulaşmış ve Türkiye’nin bundan sonraki çabası, Ankara Anlaşması’nda bir sonraki hedef olarak yer alan tam üyeliğe yönelik olmuştur (Dış İşleri Bakanlığı, 2008a). 3 Ekim 2005 tarihinde tam üyelik müzakerelerinin başlamasıyla birlikte, Türkiye ile AB arasındaki ilişkilerde yeni bir döneme girilmiştir (DPT, 2006: 20). Uyum çerçevesinde yapılan yasal değişiklikler ve düzenlemeler ulaştırma alanını da kapsamakta ve ulaştırma sektörünü doğrudan etkilemektedir.

3.1.Türkiye’nin Ulaştırma Politikası

Dünyada ticaretin giderek serbestleşmesine paralel olarak rekabetin artması ve küresel ve bölgesel ölçekte çok sistemli ulaştırmada örgütlenmelerin ağırlık kazanmasıyla yüklerin sorunsuz taşınabilme mesafelerinin uzaması, hız unsurunu öne çıkarmıştır. Türkiye’de artan ulaşım talebine uygun olarak demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının yeterince geliştirilememesi ve kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun ulaştırma türünün karayolu taşımacılığı olması, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak karayolu ağına yüklenmesine yol açmıştır. Bu durum taşıma türleri arasında dengesiz ve verimsiz bir ulaşım sisteminin oluşmasına sebep olmuştur (DPT:2007, 35).

Yurt içi yük taşımacılığında karayollarının payı 2000 yılında yüzde 88,7’den 2005 yılında yüzde 90 seviyesine ulaşmıştır. Sektörde küçük bir paya sahip olan deniz yolu yük taşımalarının payı daha da azalarak 2005 yılında yüzde 2,8 seviyesine gerilemiştir. Demiryolu ve boru hattı taşımaları paylarını korumuştur. Yurt dışı yük taşımalarında ise denizyolu ağırlıklı taşıma şeklidir (DPT:2007, 35).

Buna göre Devlet Planlama Teşkilatının Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Dönemi olan 2007-2013 yılları arasındaki ulaştırmaya yönelik plan ve politikaları şu şekildedir (DPT, 2006: 478-479);

- Ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistem,

bütüncül bir yaklaşımla ele alınacak; yük taşımalarının demiryollarına kaydırılmasını, önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesini sağlayan, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran politikalar izlenecektir.

- Başta karayolu olmak üzere ulaştırmanın tüm modlarında trafik güvenliğinin artırılmasına, mevcut altyapının korunmasına, verimli kullanımının sağlanmasına ve bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasına önem ve öncelik verilecektir.
- Ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımına geçilecektir. Bu yaklaşımın alternatif ulaştırma modlarını inceleyen ve en avantajlı ulaşım modunu belirleyen bir yapıda olması esastır.
- Demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini (tonaj kotası) aşan yüklerin karayolu yerine demiryolu ve denizyolu ile taşınması özendirilecektir.
- AB'nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının (TEN-T) Türkiye ile bütünlüşmesini sağlayacak projeler başta olmak üzere Kafkas ülkeleri, Orta Asya ve Ortadoğu ile bağlantıları güçlendiren projelerin gerçekleştirilmesi sağlanacaktır.
- Büyük ulaştırma projelerinin yapım ve işletiminde finansman ihtiyacına cevap vermek ve özel sektörün verimli işletme yapısından yararlanmak üzere kamu özel sektör işbirliği modelinin uygulanmasına öncelik verilecektir.
- Ulaştırma sektöründe sürekli güncellenen ve homojen bir yapıya oturtulmuş ulaştırma veri tabanı oluşturulacak, sektörde faaliyet gösteren kamu kuruluşlarının performanslarını ölçmek üzere, her alt moda uygun performans kriterleri belirlenecek, izleme mekanizmaları geliştirilecektir.
- Ulaştırma sektöründeki kurumları tek çatı altında toplayarak karar alma ve programlama sürecinde koordinasyonu sağlayacak bir yönetim yapısı oluşturulacaktır.

3.2. Türkiye'nin Ulaştırma Alanındaki Yatırım Projeleri

Türkiye, ulaştırma alanında 2008-2010 dönemi için önemli yatırım planlarına sahiptir. Toplamda 11.755.928 YTL tutarındaki 17 adet Demiryolu projesi, 50 Liman(13 adet Denizyolu Ulaşımı Limanı) ve 10 adet Hava meydanı projesi ile ulaştırma alanında ihtiyacı karşılamayı amaçlamaktadır (DLH, 2008a).

Hava Meydanları Yatırımları: Türkiye'de Sivil Havacılığının gelişmesine paralel olarak, hava ulaşım ihtiyacını karşılamak üzere; mevcut havaalanlarının iyileştirilmesi/uluslararası standartlara getirilmesi ile ihtiyaç duyulacak yeni havaalanlarının planlanması ve yapımı amaçlanmıştır (DLH, 2008b).

Kıyı Yapıları Yatırımı: Türkiye'de deniz taşımacılığı, deniz turizmi ve balıkçılık sektörünün geliştirilmesi amacıyla çok sayıda kıyı yapıları yatırım projeleri (liman, tersane, balıkçı barınağı, iskele, vs.) geliştirilmekte ve yürütölmektedir (DLH, 2008c)

Demiryolu Yatırımları: Türkiye'nin nüfusu, yüzölçümü ve ekonomik potansiyeli dikkate alındığında demiryolu ağı yetersiz kalmaktadır. Bu durum ülke genelinde taşımacılıktaki payın yük taşımacılığında %7, yolcu taşımacılığında %4 seviyelerine kadar düşmesine neden olmuştur. Yürütölmekte olan ve yapılması planlanan projelerin gerçekleştirilmesi ile 2600 km.lik yeni hat ulusal demiryolu ağına katılmış olacaktır. Böylece; ülke genelindeki yük ve yolcu taşımacılığının tamamına yakın bir kısmının diğer ulaşım sistemlerine kayması önlenecektir (DLH,2008d).

3.3.Türkiye'nin AB Ulaştırma Politikalarına Uyumu

Türkiye'de 2005 yılı büyüme oranına en çok sanayi ve ticaret sektörleri katkıda bulunurken, ulaştırma ve haberleşme sektörleri de yüksek oranda katma değer yaratmaya devam etmektedir (TUSİAD, 2006a: 3). 2006 yılının ilk altı ayında ise tarım ve sanayi sektörlerinin katma değer reel olarak %1.3 ve %7.7 artarken, inşaat ve ticaret sektörleri sırasıyla %19.3 ve %7.2 oranında büyümüştür (TUSİAD, 2007: 61). Bunun yanında, petrol ve petrol ürünlerin fiyatlarında gözlenen yükselişler nedeniyle ulaştırma ve haberleşme sektörü reel olarak yalnızca %3,8 büyümüş ve diğer sektörlerle kıyasla daha zayıf bir performans sergilemiştir (TUSİAD, 2006b: 4). Türkiye ekonomisi açısından değerlendirildiğinde, dış ticaret üzerinde ulaştırma ekonomisi büyük bir öneme sahiptir (Çiçek ve Kişi, 2007: 175). 2006 yılı itibariyle Türkiye'nin dış ticaret taşımalarının %87,4'ü denizyolu ile yapılmaktadır (DTO, 2006: 50).

Avrupa Birliği Ülkeleri ile Türkiye'nin 2006 yılında yaptığı ithalat ve ihracat rakamlarına bakıldığında özellikle denizyolu ve karayolu taşıma modlarının büyük bir oranda kullanıldığı görölmektedir (**Bkz. Tablo 2**).

Tablo 2. Taşıma Modlarına göre Avrupa Birliği ile Türkiye'nin 2006 Ticareti

	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
	Değer: Avro		Miktar : Ton		€/ton	
Denizyolu	19.776.637.423	17.402.678.983	20.352.655	17.606.678	971	988
Karayolu	15.154.831.785	21.542.312.949	3.280.980	4.104.076	4.618	5.249
Demiryolu	319.730.800	1.198.872.173	137.607	945.837	2.323	1.267
Havayolu	1.450.546.467	4.259.965.003	88.518	61.216	16.387	69.589

Kaynak : EC, 2007a'dan yazarlar tarafından geliştirilmiştir.

Tüm bu veri ve rakamlardan da anlaşılacağı gibi, ulaştırma sektörü Türkiye'nin büyüme göstergelerinden biri olmaktadır. Ulaştırma politikasının aday ülkelerin Avrupa Birliğine entegrasyonunda çok önemli bir rolü bulunmaktadır ve AB açısından ulaştırma politikası iç pazarın konsolidasyonu için hayati önem taşımaktadır (UND,2002).

Bu bağlamda, Türkiye'nin AB Müktesebatına Uyum Programı, AB üyeliği perspektifiyle, 33 müzakere faslıının kapsadığı her alanda Türkiye'deki standartları AB standartlarına çıkarmayı hedeflemektedir (Dış İşleri Bakanlığı, 2008a). Bu programda ulaştırma alanında da uyum sağlamaya yönelik başlıklar bulunmaktadır. Buna göre, 2008-2009 yasama döneminde reform yapılacak ulaştırma alanları için programda belirlenen yasal düzenlemelerin başlıcaları **Ek.1'de** verilmiştir (ABGS, 2008b).

AB'nin tarama sürecinde Türkiye yetkilileri 82 sayfalık ayrıntılı bir raporu 25-28 Eylül 2006 tarihleri arasında AB'ye sunmuşlardır. (ABGS, 2006). Avrupa Komisyonu'nun kendilerine önceden ilettikleri sorulara cevaben hazırlamış oldukları rapor, Türkiye'nin ulaştırma alanında genel bir değerlendirmesi ve ortak ulaştırma politikasına bakışı niteliğindedir. Buna göre, Türkiye özellikle karayolu taşımacılığı alanında yapılan reformlarla müktesebata yaklaşmış durumdadır (TUSİAD, 2007: 62; SEDEFED, 2006).

Türkiye'nin aday üye statüsüne geldikten sonra her yıl yayımlanmaya başlanan "İlerleme Raporları"nda da ulaştırma alanındaki gelişmeler belirtilmektedir. 2006 yılı İlerleme Raporunda bazı ilerlemelerin kaydedildiğine değinilmektedir. Buna göre, yasal uyum karayolu taşımacılığı alanında 2003 yılında kabul edilen 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile oldukça ileridir, ancak diğer sektörlerde farklı düzeydedir. Demiryolu sektörünün yapılanmasına dair kararlar göze çarpmaktadır. Deniz ve hava taşımacılığı alanlarında, uluslararası anlaşmaların kabulü, ilgili müktesebatın aktarımı ile tamamlanmamıştır. Türkiye'de Topluluk müktesebatı kapsamına giren iç suyolları taşımacılığı bulunmamaktadır (EC, 2006).

2007 Yılı İlerleme Raporunda ise bir miktar ilerleme kaydedildiği belirtilmiştir. Buna göre, karayolu sektörü büyük ölçüde müktesebata uyumludur. Demiryolu sektöründe hiçbir ilerleme gözlenmemiştir. Demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılmasına ilişkin kararlar henüz alınmamıştır. Türkiye, deniz ve hava taşımacılığı konusunda ilgili uluslararası sözleşmelerin tümüne taraf değildir. Güneydoğu Akdeniz bölgesindeki hava emniyetine ilişkin riskler ele alınmamıştır. Türkiye, ulaştırma araçları üzerindeki kısıtlamalar dahil olmak üzere, malların serbest dolaşımı bağlamındaki tüm kısıtlamaları kaldırmamıştır. Türkiye'nin ulaştırma sektöründe idari kapasitesini güçlendirmeye devam etmesi gerektiği de belirtilen saptamalar arasındadır. Trans – Avrupa Ağları ile ilgili olarak da TEN-T Ulaştırma alanının geliştirilmesi bakımından iyi derecede ilerleme kaydedildiği belirtilmiştir. Ancak, nihai TINA raporunun onaylanması gerekmektedir. Büyük çaplı alt yapı ulaştırma projelerinin gereği gibi ve zamanlıca uygulanabilmeleri için bir şart olarak idari kapasitenin güçlendirilmesine özel önem verilmelidir (EC, 2007b; ABGS, 2007).

İlerleme Raporuyla birlikte yayımlanan 2007 Genişleme Stratejisi Belgesi'nde ise, Türkiye'nin AB'ye üyeliğinin stratejik önemine dikkat

çekilmektedir. Portekiz'in Dönem Başkanlığı sırasında (2007 yılının ikinci yarısı) 19 Aralık 2007 tarihinde düzenlenen Hükümetler arası Konferansla iki fasılda (Trans-Avrupa Ağları, Tüketici ve Sağliğın Korunması) daha müzakerelere başlanmıştır (Dış İşleri Bakanlığı, 2008b). Fasıllardan biri olan "Trans- Avrupa Ağları" özellikle Türkiye'nin ulaştırma alanında uyum çalışmalarını hızlandırması için önemli bir adım olmuştur.

3.4. AB Koridorlarında Türkiye'nin Yeri

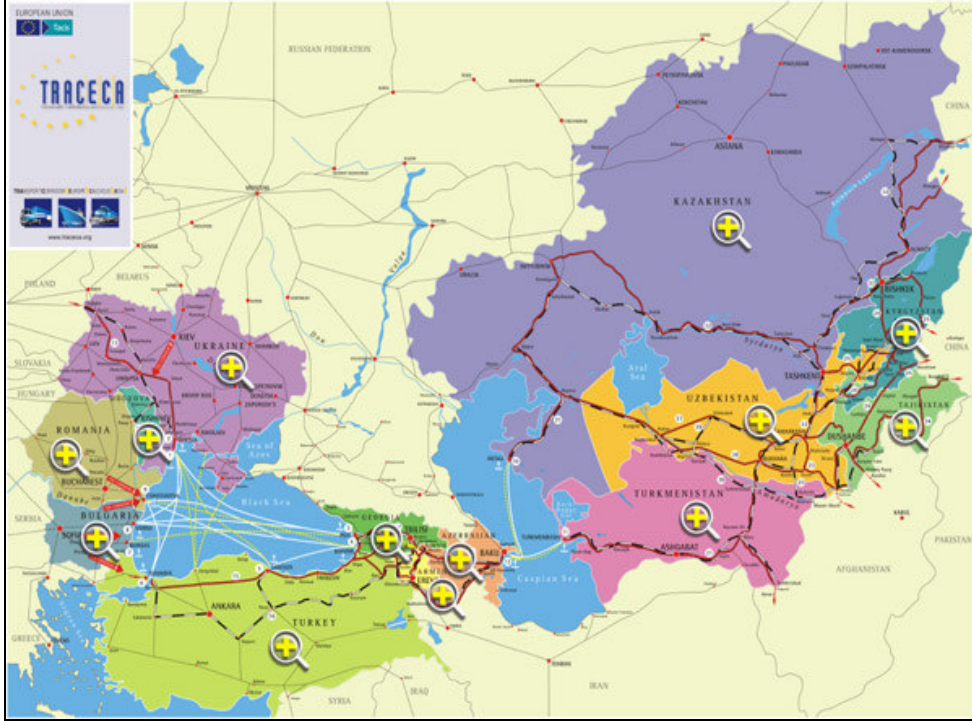
Avrupa Birliği içindeki ulaşım ağlarını birbirine bağlamak ve birlik içinde dengeli ve sürdürülebilir bir büyüme sağlamak amacıyla oluşturulan Trans Avrupa (Ten-T) ulaşım ağlarının yanı sıra Doğu Avrupa Ülkelerini de kapsayan Pan-Avrupa ulaştırma koridorları aynı amaçla oluşturulmuştur (DPT,2001; Karataş ve Oral: 2007a, 55). AB Komisyonunun Trans- Avrupa (TEN-T) kapsamında belirlediği 5 önemli koridor içinde Türkiye; Deniz otoyolları koridorunda ve Güneydoğu Koridorunda önemli bir yere sahiptir.

Deniz Otoyolları, Baltık Denizi, Barents, AB'nin Atlantik sahilleri, Akdeniz, Karadeniz, Hazar Denizi, Süveyş kanalı yoluyla Kızıl Denizi kapsamaktadır (EC, 2005b: 1). Bu koridorda Karadeniz ve Boğazlar denizyolu taşımacılığı açısından önemli bir rota teşkil etmektedir. Güneydoğu Koridoru ise, AB ülkelerini Balkanlar ve Türkiye üzerinden, Hazar Denizi ile Mısır ve Kızıldeniz'e birleştirmek üzere düşünülmüştür. Ayrıca Balkan ülkelerinin Rusya, Irak, İran ve İran Körfezi ile birleştirilmesi de bu koridor kapsamında düşünülmüştür (EC, 2005b: 1)

AB ile komşu ülkeleri birleştiren Pan-Avrupa ulaşım ağı projesi ise, 1994 Girit ve 1997 Helsinki ulaştırma bakanları konferanslarında geliştirilmiş, bütün ulaştırma koridorları ve iki bölge için komşu ülkelerle "Mutabakat Zaptı" imzalanmıştır (EC, 2005b: 14). Pan- Avrupa Ulaştırma Ağı 10 ulaştırma koridorunu ve 4 ulaştırma alanını (PETrAs) kapsamaktadır (Karataş ve Oral, 2007b: 332).

Türkiye üzerinden geçen ulaştırma koridorlarından AB tarafından desteklenen ve çevre ülkelerle entegrasyonu hedefleyen Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları, Türkiye- AB arasındaki ticaret ve ulaştırma açısından önem taşımaktadır. Türkiye Pan- Avrupa ulaştırma koridorlarından 4. koridorda ve Karadeniz Ulaştırma Alanında (Black Sea PETrA) yer almaktadır(Karataş ve Oral, 2007b: 332). Almanya, Orta Avrupa ve Balkan ülkeleri üzerinde İstanbul'a ulaşan bu koridorun, Gürcistan üzerinden Kafkaslar, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya ve de İran üzerinden Orta ve Güney Asya'ya bağlanması hedeflenmektedir. Türkiye ayrıca, Niş- Sofya- İstanbul hattı ile 10. koridor üzerinde de yer almaktadır. Pan-Avrupa ulaşım ağı içinde Türkiye'yi etkileyen bir başka önemli koridor ise, son yıllarda adından oldukça söz ettiren TRACECA (Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru)'dur. Avrupa'da, Karadeniz Bölgesinde, Kafkasya'da, Hazar Denizi

Bölgesinde ve Asya’da ekonomik ilişkilerin, ticaret ve ulaştırmanın geliştirilmesi amacıyla oluşturulan TRACECA koridoru, başlangıçta Türkiye’yi dışlayan bir proje olarak görülse de 2002 yılında tam üyeliğe geçilmesi ile birlikte Türkiye, TRACECA haritasında (**Bkz. Şekil 1.**) yerini almıştır (Kişi, Önce ve Ersoy, 2005)



Şekil 1. TRACECA Haritası

Kaynak : TRACECA (2008b)

TRACECA Programının amaçları şu şekildedir(TRACECA, 2008a):

- Üye ülkeler arasındaki işbirliğini, bölgedeki ticaretin her yönüyle gelişimini ve kalkınmasını sağlamak amacıyla teşvik etmek;
- Uluslararası ulaştırma koridoru Avrupa-Kafkasya-Asya, “TRACECA”nın Trans-Avrupa Şebekeleri (TENS)’ ne dönüştürülmesi için en uygun entegrasyonu sağlamak;
- Bölge ticaretinde ve ulaştırma sistemlerindeki sorunları ve eksiklikleri belirlemek;
- TRACECA projelerini IFIs, gelişim ortakları ve özel yatırımcıların fonları için çekici hale getirecek şekilde teşvik etmek;
- Teknik Yardım Programını, içerik ve zamanlama olarak AB tarafından finanse edilecek şekilde tanımlamak.

Üye ülkeler çok modlu TRACECA rotasına, Avrupa pazarına açılmada ilave bir bağlantı olarak ve de küresel ticarete entegre olma açısından stratejik bir

önem vermektedir. Ayrıca TRACECA Programı anlaşmalarda geçiş ücretlerini rekabetçi seviyede tutarak, hükümetler ve ulaştırma sektörü arasında yakın bir işbirliği ve bağlantılar yaratmış ve de sınır geçişleri prosedürlerini kolaylaştırmıştır(TRACECA, 2008c). TRACECA koridorundaki, batı-doğu yönünde en kısa, potansiyel en hızlı ve en ucuz deniz ulaştırması bağlantısı olmasından dolayı, yük taşımacılığındaki artış nakliyecilerin bu rotaya ilgisini göstermektedir. Sınır geçişlerini en aza indirmek açısından Karadeniz'i asıl ulaştırma köprüsü haline getirmek için batı yakasında Romanya'da Köstence ve doğu yakasında Gürcistan'da Batum limanları geliştirilip kapasiteleri artırılmıştır. Bu şekilde çoklu ulaştırma da desteklenmiştir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Avrupa Birliği ortak Ulaştırma politikası, ulaştırma alanında hizmet alımının serbestleşmesi sonucu Birlik içinde ve çevre ülkelerde ortaya çıkan trafik sıkışıklığı, çevre kirliliği, can ve mal güvenliği gibi sorunların giderilmesini hedeflemektedir. Bununla birlikte, modern ve sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulmasını, maliyet, hız, kalitenin yanında çevre, emniyet ve güvenlik gibi önemli hizmet unsurlarına da öncelik verilmesini amaçlamaktadır. Bu çerçevede, AB Ulaştırma Ağı ve koridorları üye ve komşu ülkelerle bağlantıların dengeli ve sürdürülebilir gelişmesinde ve rekabetçi üstünlük elde edilmesinde önemli bir araçtır.

Türkiye'nin AB müktesebatına uyum programında "Ulaştırma" alanına yönelik önemli ölçütler mevcut olup çalışmalar devam etmektedir. Bu açıdan Türkiye, hem ikili ticari anlaşmaları ve gümrük birliği, hem de gelecekte de devamlılığı olacak projeler ve TRACECA Koridorundaki yeri ile Avrupa Birliği için önemli bir aday ülke durumundadır.

Tüm bu bilgilerin ışığında Türkiye AB'ye tam üyelik çalışmaları arasında ulaştırma modlarının bütünleşik bir yapıda kullanılmasını sağlamaya yönelik bir sistem geliştirmeye öncelik tanımak ve zaman kaybetmeden bu sistemi uygulamaya geçmek durumundadır. Ulaştırma türleri arasındaki dengesizliğin ortadan kaldırılmasına yönelik projeler Türkiye için önemli bir başlangıç noktası olacaktır. Ayrıca, AB'nin özellikle önem verdiği "karayolundaki yoğunluğun denizyoluna ve demiryoluna kaydırılması" girişimleri ciddi bir çözüm yolu niteliğindedir. Oluşturulacak yeni politikalar, alana özel projeler ve sorunlara üretilecek çözümler için devlet ve sanayi işbirliğinin yanı sıra sivil toplum kuruluşlarının ve üniversitelerin de desteği önemli bir katkı sağlayacaktır.

Sonuç olarak, her alanda olduğu gibi ulaştırma sektöründe de değişime ayak uydurabilen, çağdaş ve tutarlı politikaların oluşturulması ve geliştirilmesi Türkiye'nin ekonomik ve sosyal gelişimine büyük katkılar sağlayacaktır.

KAYNAKLAR

ABGS, (Avrupa Birliği Genel Sekreterliği), (2006) “25 September 2006 – Maritime Transport; Galileo; Inland Waterways”

www.abgs.gov.tr/tarama/tarama_files/14/sorular%20ve%20cevaplar_files/SC14_Cevaplar.pdf, (20.06.2008)

ABGS, (Avrupa Birliği Genel Sekreterliği), (2007) *Türkiye 2007 İlerleme Raporu*, www.abgs.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/IlerlemeRaporlari/2007ilerleme_raporu_tr.pdf, (20.06.2008)

ABGS, (Avrupa Birliği Genel Sekreterliği), (2008a) “Türkiye'nin AB Müktesebatına Uyum Programı (2007-2013)” www.abgs.gov.tr/index.php?p=6&l=1, (20.06.2008).

ABGS, (Avrupa Birliği Genel Sekreterliği), (2008b) “Taşımacılık Politikası”, www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat_Uyum_Programi/14_Tasimacilik.pdf, (28.06.2008)

ÇİÇEK, S., ve KİŞİ, H., (2007) “Deniz Ulaştırma Politikaları Oluştırmada Sosyo-Ekonomik Boyut: Bir Model Önerisi” 6. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, ss.173-181, İzmir.

DTO (Deniz Ticaret Odası), (2007) *Deniz Sektörü Raporu 2006*, (Yayın No:71) İstanbul, www.denizticaretodasi.org/detportal/Portals/Documents/sectorreport2006.pdf (23.07.2008)

DIŐIŐLERİ BAKANLIğI, (2008a) “Türkiye – AB İlişkileri: Genel Giriş”, www.mfa.gov.tr/turkiye-ab-iliskileri.tr.mfa, (14.07.2008)

DIŐIŐLERİ BAKANLIğI, (2008b) “Türkiye – AB İlişkileri: Genel Giriş”, www.mfa.gov.tr/bn-6-17-nisan-2007-turkiye-nin-ab-muktesebatina-uyum-programi-hk.tr.mfa, (14.07.2008)

DLH (Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü), (2008a) “2008-2010 Dönemi Yatırım Programı Özet Tablosu”, www.dlh.gov.tr/stdlh/yatirim/2008_yili_yat_prog.xls, (17.06.2008)

DLH (Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü), (2008b) “Hava Meydanları Yatırımları”, www.dlh.gov.tr/dlh/dlh-anasayfa, (17.06.2008)

DLH (Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü), (2008c) “Kıyı Yapıları Yatırım Projeleri”, www.dlh.gov.tr/dlh/dlh-anasayfa, (17.06.2008)

DLH (Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü), (2008d) “*Demiryolu Yatırımları*” www.dlh.gov.tr/dlh/dlh-anasayfa, (17.06.2008)

DPT, (Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı), (2001) *Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.

DPT, (Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı), (2006) *Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı*(2007-2013), Ankara.

EC (European Commission), (1995) “*Council Regulation (EC) No 2236/95 of 18 September 1995 laying down general rules for the granting of Community financial aid in the field of trans-European Networks*” http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=31995R2236&model=guichett, (22.04.2008)

EC (European Commission), (1996) “*Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport network*” <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996D1692:EN:HTML>, (22.04.2008)

EC (European Commission), (2002) “*Decision No 1600/2002/EC of the European Parliament and of the Council of 22 July 2002 laying down the Sixth Community Environment Action Programme*” <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002D1600:EN:NOT>, (08.07.2008)

EC (European Commission), (2003) *High Level Group on The Trans-European Transport Network*, ec.europa.eu/ten/transport/revision/hlg/2003_report_kvm_en.pdf,(01.03.2008)

EC (European Commission), (2004) “*Regulation (EC) No 807/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 amending Council Regulation (EC) No 2236/95 laying down general rules for the granting of Community financial aid in the field of trans-European Networks*”, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:143:0046:0048:EN:PDF>, (22.04.2008)

EC(European Commission), (2005a) “*Trans-European Transport Network, TEN-T Priority Axes and Projects 2005*”, ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf, (12.10.2006)

EC (/European Commission), (2005b) “*Networks for Peace and Development. Extension of the major Trans-european Transport Axes to the Neighbouring Countries and Regions*”,

ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/doc/2005_12_07_ten_t_final_report_en.pdf, (10.11.2006)

EC (European Commission), (2006) Commission Staff Working Document: *Turkey 2006 Progress Report*, Sec (2006) 1390, COM (2006) 649 Final, Brussels, ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2006/Nov/tr_sec_1390_en.pdf, (23.07.2008)

EC (European Commission), (2007a) “EU25 External Trade with Major Partners by Mode of Transport in 2006” *Energy and Transport: Figures and Main Facts*, Statistical Pocket Book 2007-2008, http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/doc/2007/dn_3_1_transport_general_2007.xls, (05.05.2008)

EC (European Commission), (2007b) Commission Staff Working Document: *Turkey 2007 Progress Report*, Sec (2007) 1436, COM (2007) 663 Final, Brussels, http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2007/nov/turkey_progress_reports_en.pdf, (23.07.2008)

EC (European Commission), (2008a) “*Transport*”, ec.europa.eu/transport/index_en.html, (08.07.2008)

EC (European Commission), (2008b) “*The Sixth Environment Action Programme of the European Community 2002-2012*”, ec.europa.eu/environment/newprg/index.htm, (07.05.2008)

EC (European Commission), (2008c) “*Trans-European Transport Network*”, http://ec.europa.eu/ten/transport/index_en.htm, (12.06.2008)

EC (European Commission), (2008d) “*Trans-European transport network "TEN-T", Community Guidelines*”, ec.europa.eu/ten/transport/guidelines/index_en.htm (08.07.2008).

EC(European Commission), (2008e) “*TEN-T Trans-European Transport Network, Implementation of the Priority Projects Progress Report May 2008*” Informal Transport Council, ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2008_ten_t_implementation_en.pdf, (09.07.2008)

EU (European Union), (1996) “*EU Commission White Paper on Strategy for Revitalising the Community's Railways*”, http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/white_paper_1996_en.htm, (30.06.2008)

EU (European Union), (2001) “EU Commission White Paper on European Transport Policy for 2010 Time to Decide”, European Committees, http://ec.europa.eu/transport/white_paper/index_en.htm, (30.06.2008)

IKV (İktisadi Kalkınma Vakfı), (2008) “*Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası*”, <http://www.ikv.org.tr/temelpolitika.php>, <http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>, (29.10.2007)

KARATAŞ, Ç., (2004) *Uluslararası Ulaştırma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklere Projeksiyonu*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

KARATAŞ, Ç. ve ORAL, E.Z., (2007a) *Uluslararası Ulaştırma Koridorlarında Türkiye'nin Stratejik Rolü*, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Yıl: 5, Sayı: 9, Genelkurmay Basımevi, Ankara.

KARATAŞ, Ç. ve ORAL, E.Z., (2007b) “*The Critical Role of Turkish Ports in Scope of the International Transport Corridors*”, içinde Krzysztof Dobrowolski ve Janusz Zurek (ed.), *The Reality and Dilemmas of Globalisation*, The Foundation for the Development of Gdansk University, Polonya, ss. 326- 345.

KİŞİ, H., ÖNCE, G., ERSOY, A.G. (2005) *Uluslararası Ulaştırma Koridorları Kapsamında Doğu Karadeniz Limanlarının Transit Ticaretteki Rolünün Bölge Ekonomisine Etkileri*. 13-14 Ekim 2005 Doğu Karadeniz Bölgesi Kalkınma Sempozyumu Bildiriler Kitapçığı. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon, ss. 231-248.

LUYCKX, O., (2007) “*The trans-European transport infrastructure policy: Trans-European Networks, Major trans-national axes*”, European Commission, Trans-European Networks Policy, http://www.europaforum.nu/efns/efns_XI/olav_luyckx.pdf, (09.07.2008)

ÖZER, D. (2010) *Türkiye'de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluştırma Süreci ve Stratejik Analizler*, Yayınlanmamış Doktora Tezi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

PRITZKOW, T., (2006) “*Common Transport Policy*”, European Sources Online, www.europeansources.info/search/docTopicGuideById.do?ItemID=067/0000054, 22.09.2006).

SEDEFED, (Sektörel Dernekler Federasyonu), (2006) “*Ulaştırma Alanında Tanıtıcı Tarama Toplantısı Gerçekleşti*” Sektörel Dernekler Federasyonu Bülteni, Avrupa Birliği Taşımacılık Haberleri,

www.sedefed.org/default.aspx?pid=33540&nid=19891,(23.05.2007).

SEYİDOĞLU, H., (2003) *Uluslar arası İktisat: Teori, Politika ve Uygulama*, Geliştirilmiş 15. Baskı, Güzem Yayınları, İstanbul.

TRACECA, (2008a) “Programın Amaçları”, www.traceca.org.tr/program_amaclari.htm, (15.06.2008)

TRACECA, (2008b) “TRACECA Haritası”, www.traceca.org.tr/harita.htm, (15.06.2008)

TRACECA, (2008c) “Üye Ülkeler Açısından TRACECA”, http://www.traceca.org.tr/program_uu_onem.htm, (15.06.2008)

TUSİAD, (Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği), (2006a) Konjonktür Değerlendirme, *PARA-DOKS*, Sayı 12, Nisan, TUSİAD Yayınları, İstanbul. <http://www.tusiad.org/turkish/yayinlar/konjonktur/konj-12.pdf>, (09.05.2008).

TUSİAD, (Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği), (2006b) Konjonktür Değerlendirme, *ALESTA TRAMOLA*, Sayı 14, Nisan, TUSİAD Yayınları, İstanbul. <http://www.tusiad.org/turkish/yayinlar/konjonktur/konj-14.pdf>, (09.05.2008).

TUSİAD (Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği), (2007) *Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü*, (Yayın No: TUSİAD-T/2007-02/431), İstanbul.

TÜMERTEKİN, E. ve ÖZGÜÇ, N. (1999). *Ekonomik Coğrafya: Küreselleşme ve Kalkınma*. Çantay Kitabevi, İstanbul.

UND, (Uluslararası Nakliyeciler Derneği), (2002) AR-GE ve İstatistik Departmanı, *Kuzey-Güney Koridoru Araştırma Raporu*. İstanbul.