

Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye'ye Yansıması

The European Union Transportation Policy and Its Reflection in Turkey

Sinan Kuşcu*

Özet

Günümüzde bir malın hasarsız olarak uzak pazarlara ulaştırılması, başka bir deyişle sunulması, en az 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 imkanlarının çeşitlendiği diş ticarete, daha önemli bir boyut kazanmaktadır. Bu bağlamda AB, ihtiyaçlı olan mal ve hizmetleri doğu pazarlarından elde etmesi ve gerek kendi pazarına sunması, gerekse dünya pazarlarına sunması için ulaşım koridorlarına ve dağıtım noktalarına ihtiyaçlı 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. Bu çalışmada, AB'nin bu amaç ve politikalarını irdelemeye çalışacağız.

Anahtar Kelimeler: AB, AB Ulaştırma Politikası, Ulaştırma Politikaları, Traceca, Ulaştırma.

Abstract

Today, having a commodity reach at distant markets without being damaged has become, an important factor, at least as much as the quality and price of the goods involved. Transporting the commodity without being damaged, in the shortest time possible time with a low cost, from the production point to the market place, forms an important part of the competing power of nations. In foreign trade, when the distance to transport and the variety of transportation means increase, a condition having more important dimensions is entered into and waits for use. In this connection, can point out that the European Union (EU) is in need of transportation channels and distribution points, to meet requirements of goods and services needed to be secured from eastern markets for use both in the United Europe and to supply them to the world markets. Based on this, the experiences gained in historical past on this subject are reviewed along with the current experiences and new policies are formulated. With these polices, formation of a new order in the new thousand year (millennium), is defined as the objective (target). In this study, efforts are made to analyze such objectives and polices formulated by the EU.

Key Words: EU, EU Transport Policy, Transport Pollicy, Traceca, Transportation

Giriş

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

* Uzman, T.C. Başbakanlık, Denizcilik Müşteşarlığı, e-mail:skuscu24@yahoo.com

Görüş

Akademik
Bakış

77
Cilt 5 Sayı 9
Kış 2011

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

Akdeniz'in dünya ticaret eksenini içindeki 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 geçişi 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 ülkelerinin ana ulaşım alanıdır¹.

Tarihi ipek yolu incelendiğinde de karşımıza yine Akdeniz odaklı bir ulaştırma sistemi çıkmaktadır. Antakya, Akdeniz'in doğu ucunda yer almaktadır ve gemilerin ana uğrak limanı olarak binlerce yıl insanlığa hizmet etmiştir. Tarihi ulaştırma koridorları için, Anadolu yarımadasının misyonu çok büyük olmuştur. Avrupa zenginleştikçe ticaret, İtalya eksenine kaymıştır.

Esasen, Akdeniz odaklı deniz ticareti bir AB politikasıdır. Kuzeyde Trans-Sibirya 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 edilmesidir².

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

AB ulaştırma 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 ulaştırma alt yapıları, Batı Avrupa odaklı gelişirken, Doğu

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

2 T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023", s.102.

Avrupa Rusya odaklı bir güzergah 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 politikalar³.

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 Projesidir⁴. Bu proje, Kuzey Anadolu Karayolu'nu da içine almakla birlikte, yük akışını esas olarak denize kaydıran bir projedir⁵.

AB Ulaştırma Politikaları

AB Ulaştırma Politikalarının Tarihi Seyri

1951 yılında Paris Antlaşması ile Federal Almanya, İtalya, Fransa, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg tarafından "Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu" olarak temeli atılan AB, 1957 yılında Roma Antlaşması ile "Avrupa Ekonomik Topluluğu"nu kurma kararının verilmesi ile yeni bir boyut kazanmış ve bütünleşme sürecine girmiştir⁶.

Avrupa Topluluğu Komisyonu, Roma Antlaşması vasıtası ile, dış ticaret, tarım ve ulaştırma alanlarında ortak politika oluşturma konusunda anlaşmışlardır. Roma Antlaşması'nın 74.'ten 84 maddeye kadar olan maddeler, ulaştırma ile ilgilidir.

1961 yılında, Avrupa Topluluğu Komisyonu tarafından hazırlanan memorandumdaki ulaştırma ile ilgili amaçlar ve ilkeler şunlar idi:

- Serbest rekabet ortamı yaratılması,
- Altyapı organizasyonunun sağlanması,
- Fiyat sisteminin geliştirilmesi,

3 Murat Erdal "Yeni İpek Yolu; Avrupa Kafkasya Asya Taşıma Koridoru (TRACECA) Projesi", <http://www.meslekiyetlerlik.com> Erişim:14.02.2011.

4 "Türkiye, TRACECA'da Önemli Rol Oynuyor", <http://www.utikat.org.tr/haberler/> Erişim:14.02.2011.

5 "Tır Konvansiyonu ve Avrupa'nın Yeni Gümrük Transit Sistemi", <http://www.unkoder.org.tr/tir-convansiyon> Erişim:14.02.2011.

6 AB Ulaştırma politikaları", <http://www.ubak.gov.tr> Erişim:14.02.2011.

Gazi

Akademik
Bakış

79

Cilt 5 Sayı 9
Kış 2011

- Karayolu taşımacılığı önündeki engellerin kaldırılması,
- Kullanıcılara tür seçimi konusunda serbestlik sağlanması,
- Vergilendirme, paralı geçiş, devlet müdahalesi konularında farklı uygulamaların ortadan kaldırılması,
- İlgili kuruluşların mali ve ticari yönden bağımsız ve özerk hale getirilmesi.

1972 yılında, İngiltere, Danimarka ve İrlanda'nın katılımları nedeni ile ulaştırma politikası, denizyolu ağırlıklı olarak yeniden tanımlanmıştır. Bu tarihten sonra ayrıca, ulaştırma altyapısının önem kazandığı gözlenmiştir. 1973 yılında, komisyon tarafından su yolu taşımacılığında serbestlik vurgulanmıştır. 1977 yılında hazırlanan bir raporda, ulaştırma pazarı ve altyapı faaliyetlerinin üzerinde durulmuştur. 1980'ler de ise daha ziyade "uyumlaştırma" konusu üzerinde durulmuştur.

1992 yılında düzenlenen Maastricht Zirvesi'nde, güçlü tek Avrupa ideali, çok yönlü bir birliktelik niteliğine bürünmüştür. Ekonomik ve toplumsal bütünlük için çok önemli sektörlerden biri olan ulaştırmanın önem kazanması normaldir. AB'ni yönlendirici politikaların 1990'lı yıllarda ortaya çıktığını söyleyebiliriz. Özellikle Karayolu ve ulaştırma sektöründeki kaygı veren gelişmelerde bu dönemde meydana gelmeye başlamıştır7.

Bu kaygılar; karayolu taşıma payının yolcu ve yükte her geçen gün önlenemez artışından kaynaklanıyordu. Ulaştırma sistemindeki bu dengenin bozulması sonucunda, çevre büyük oranda zarar görmüş ve trafik kazalarında büyük oranda artış meydana gelmiştir. Trafik kazalarındaki kayıpların, GSMH %2,5 düzeyinde olması, bunun yanında trafik tıkanması, hava kirliliği ve gürültü etkileri de hesaba katıldığı zaman maliyetleri toplamı, GSMH'nın %4,5' ine eriştiği ortaya konulmaktadır.

Tüm bu sebeplerden dolayı, pahalı bir ulaştırmanın yanında, kabul edilemez düzeydeki dışsal etkilerin önlenmesi, yani güvenliğin artırılması ve akılcı bir politikanın gereği olarak; mali yapısı sağlıklı, dengeli ve sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin gerçekleştirilmesi, AB'nin esas amacını oluşturmaktadır8.

Bu amaçlar doğrultusunda oluşturulan AB Ulaştırma Politikalarını aşağıdaki gibi özetleyebiliriz:

- Ulaştırma pazarlarının entegrasyonu ve tekellerin kaldırılmasının desteklenmesi,
- Sınır geçişlerinin kolaylaştırarak, etkin lojistik ve çalışma imkanları yaratarak, kişilerin, malların, işleticilerin ve müşterilerin ulaşımına, dolayısıyla ekonomik ve sosyal refaha katkıda bulunarak, Avrupa genelinde ulaşımın etkinliğin artırılması,

7 T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023, Ankara, 2010, s.19.

8 AB Ulaştırma politikaları, <http://www.ubak.gov.tr> Erişim: 14.02.2011.

- Tüm ulaştırma sistemlerinin entegrasyon içinde kullanılması, yük taşımasında; demiryolu, iç su yolu, kısa deniz taşımacılığı ve kombine taşımaya ve ayrıca yolcu taşınmasında 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 ki mevcut mevzuattaki farklılıkların azaltılması,
- Ulaştırma Sisteminin (altyapı, araç ve ekipmanlar, hizmetler ve işlemler) inşası ve işleminin iyileştirilmesi.

Bu amaçlara ulaşmak için aşağıdaki tedbirlerin alınması önerilmiştir:

- Mevzuatın uyumlaştırılması,
- Liberalleştirme,
- Çok türlü (modlu) ulaştırmanın geliştirilmesi,
- Yolcu taşımacılığında, toplu taşımanın geliştirilmesi,
- Altyapının geliştirilmesi,
- Akıllı ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi,
- Araştırma ve geliştirmede işbirliği
- Dışsal maliyetlerin içselleştirilmesi uygulaması,
- Sınır geçişlerindeki işlemlerin iyileştirilerek, transit geçişlerin kolaylaştırılması,
- Uluslar arası taşımalarda suç ve dolandırıcılığın azaltılması.

AB Ulaştırma Politikasının Alt Sektörleri

AB Ulaştırma Politikası, karayolu ulaşımı, demiryolları, deniz yolları ulaşımı, hava ulaşımı, iç su yolları, çoklu taşıma, lojistik, temiz Şehir ulaşımı ve ulaşım alt yapısı ücretlendirme politikası gibi alt sektörlerden oluřmaktadır⁹.

AB ulaştırma politikasının en önemli alt sektörlerinden biri karayolu taşımacılığıdır. Avrupa entegrasyonunun en önemli temelini oluşturan insanların ve malların serbest dolaşımının sağlanması için etkin bir karayolu ulaşımına ihtiyaç vardır¹⁰.

Karayolları ulaşımında en önemli sorun, yaşanan trafik terörü sorunudur. AB üyesi ülkelerinde trafik kazalarında, yarım asırda iki milyondan fazla insan hayatını kaybetmiş ve yüz milyon civarında insanda yaralanmıştır. AB Komisyonu, 2010 yılına kadar trafik kaza ölümlerini %50 civarında azaltmayı hedeflemektedir. Bu programla; araçları daha güvenli hale getirmeyi, karayolu alt yapısını geliştirmeyi ve sürücülerini kurallara riayet etmeye, daha sorumlu davranmaya ve tehlikeli davranışlardan kaçınmaya teşvik etmektedir¹¹.

9 Uğur Özgöker, "Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası", *SUBCONTURKEY*, Mart 2009, s.2.

10 İKV (İktisadi Kalkınma Vakfı), "Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası", AB Politika Ser. No:14, İstanbul 2003, s. 6.

11 www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58pdf

Geri

Akademik
Bakış

81

Cilt 5 Sayı 9
Kış 2011

Demiryolları, üye devletlerin sınai ve ekonomik gelişmeleri için stratejik bir değere sahiptir. Avrupa demiryolları taşımacılığı, özellikle nakliye alanında son dönemlerde endişe verici bir düşüş yaşamıştır. 1970'li yıllarda AB ülkelerinde nakliyenin yaklaşık %21 demiryolu ile taşımakta iken bu rakam 2000'li yıllarda bu oran %8.1'e düşmüştür. Yine aynı şekilde karayollarında bu oran, %30.8'den %43.8'e yükselmiştir. Düşüş gösteren tek sektör demiryollarıdır. Diğer sektörlerin tamamı performansını artırmıştır. Demiryolları ile seyahat edenlerin oranında da aynı süre zarfında %10.2'den, %6.3'e hatırı sayılır bir düşüş yaşanmıştır. Bunun en önemli sebebi, demiryolu taşımacılığının, karayolu taşımacılığı kadar rekabetçi olmamasıdır¹².

Tüm bunların yanında demiryollarının kendine özgü avantajları vardır. Demiryolları güvenli ve temiz bir ulaşım sektörüdür, bir tren ortalama 60 kamyon yükü taşıyabilir, altyapısı geniş ve gelişmeye müsaittir.

Havayolu sektörü ise, son 25 yılın en gelişen sektörü olmuştur. 1970'den günümüze, yolcu-km anlamında hava trafiği yılda ortalama %7.4 artarak, beş katı bir büyüme sağlamıştır.

AB tarihi ve coğrafi unsurların yanı sıra, küreselleşmenin de etkisi ile deniz taşımacılığına çok bağımlıdır. Dış ticaretin %90'ından fazlası, iç ticaretin %43'ü deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Yılda ortalama 1 milyon tondan fazla yük Avrupa limanlarından yüklenmekte ve boşaltılmaktadır. AB üyelerine ait denizcilik firmaları dünya filosunun üçte birini kontrol etmektedir. Deniz ulaşım sektörü –gemi inşaat, gemi söküm, limanlar, balıkçılar ve diğer hizmetler dahil- Avrupa Birliği'nde yaklaşık 2,5 milyon kişiye istihdam imkanı sunmaktadır.

İç suyolları, ulaşımda geri planda kalmıştır. Bu sebepten dolayı da çok ciddi bir büyüme potansiyeline sahiptir. Bu yolların başlıca avantajı ise, çevre ile dost ve güvenli olmaları, ayrıca aşırı yüklü kuzey-batı otoyol ağını rahatlatma imkanı sunmaktadır¹³.

AB çoklu taşımacılığı destekleme politikası gütmektedir. Çoklu taşımacılığı destekleme Komisyonu, Avrupa'nın 2010 için Ulaşım Politikası: Karar verme zamanı başlıklı beyaz kitabın temelini oluşturmaktadır. Çoklu taşıma modlarını kullanarak "kapıdan kapıya" etkin ulaştırma politikasını yani lojistik sektöründe gelişmeyi hedeflemektedir.

Avrupa Birliği nüfusunun %75'inden fazlası şehirlerde yaşamaktadır. Bu sebeple şehir içi ulaşım toplum sağlığına ve binalara büyük zarar vermektedir. 2030 yılına kadar, AB şehir içi alanlarında kat edilen toplam kilometre %40 oranında artacaktır. Bunun sonucu olarak şehirlerde karbonmonoksit salınımı artacaktır.

Komisyonun altyapı ücretlendirme politikasının ana mesajı, ulaşım vergileri ve ücretlerinin her bir ulaşım aracının kirletme düzeylerini, seyahat

12 İKV (İktisadi Kalkınma Vakfı), a.g.e., s. 7.

13 İKV (İktisadi Kalkınma Vakfı), a.g.e., s. 8.

sürelerini ve zarar maliyetlerini ve altyapı maliyetlerini de yansıtacak şekilde ayarlanmasıdır. Yani “kirleten öder” prensibi uygulanmak istenmektedir.

AB Beyaz Kitap; Amaç ve Öneriler

Avrupa Komisyonu, Eylül 2001 de kabul ettiği Beyaz Kitap¹⁴ ile bir takım amaç ve hedeflerini 60 başlık altında belirlemiştir. Tüketici gereksinimlerini, stratejilerinin temeline koymuştur. Bu önlemlerin en önemlisi; demiryollarını, denizyollarını ve iç suyollarını canlandırarak ve bunlar arasında bağlantılar kurarak ve havayolunun da kontrollü büyümesini sağlayarak 2010'a kadar ulaştırma türleri arasındaki dengeyi sağlamaktır¹⁵.

Avrupa Komisyonu'nun 2001'de benimsediği ilke ile; Avrupa vatandaşı için yüksek kaliteli ve güvenli bir hizmet ve sürdürülebilir kalkınmaya somut bir destek sağlanması amaçlanmaktadır. Aynı zamanda, çevre üzerindeki baskıları azaltmak için, uzun dönemde ekonominin büyümesi ile ulaştırmanın arasındaki sıkı ilişkiyi kurmayı planlamaktadırlar¹⁶.

Bahsettiğimiz bu 60 başlık altındaki önlemlerini toplayarak, bir ulaştırma politikası belirlemeye çalışmıştır. Önlemlerle birlikte, çözümlü amaçlanan başlıca sorunlar şöyle sıralanmıřtır¹⁷.

Yolcu hakları: Uçak seyahatlerinden başlamak üzere, her türlü ulaşımda yolcu hakları geliştirilecektir ve yolcu hakları korunacaktır.

Karayolu güvenliği: 2000 yılında, 41000 Avrupalı, karayolları kazalarında yaşamını yitirmiştir. Komisyon bu rakamı 2010 yılında, yarıya indirmeyi amaçlamaktadır.

Güvenliğe öncelik verilmesi: Uygun yasal düzenleme, sıkı denetim ve ceza uygulaması ile bütün ulaştırma türlerinde güvenlik düzeyinin geliştirilmesi.

Sürdürülebilir hareketlilik: Çevrenin korunması için, ulaştırma türlerinin dışsal maliyetlerine, adil kullanım yüküne katlanması ve çerçevde az kirleten ulaştırma türlerinin teşvik edilmelidir.

Karayolu yakıtının vergilendirilmesinin uyumlaştırılması: Bu sayede serbestleştirilen ulaştırma pazarında, rekabetteki sapmanın önüne geçilmeye çalışılmaktadır.

Tıkanmanın önlenmesi: Demiryolu, denizyolu ve iç suyollarının entegrasyonu sağlanması. Bu çerçevde İntermodel taşımaya yönelik olarak “Marco Polo” programı geliştirilmiş ve yıllık 30 milyon Euro bütçe ayrılmıştır.

Altyapı Çalışmaları: Komisyon, TEN çerçevesinde yapılan çalışmaların, yüksek hızlı demiryolu, havayolu bağlantıları ve yük taşımalarının demiryoluna kaydırılacak yatırımlara yoğunlaşmayı öngörmektedir.

14 European Commission, *White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, 2001

15 Özgöker, a.g.m., s. 1.

16 European Commission, *White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, 2001

17 (www.ubak.gov.tr, s: 3).

Galileo (Avrupa Radyonavigasyon Sistemi): Uydu teknolojisi sayesinde, taşıt konumu vb. konularda ki hizmetleri Avrupa insanının hizmetine sokulması.

Beyaz Kitap, sürdürülebilir bir kalkınmanın gereği olan sürdürülebilir ulaştırma için çizilen ve 30 yıla uzanan bir ulaştırma programının, stratejisidir. Bunun için, bazı sorunlarında öncelikli olarak ele alınması gerekmektedir.

- Dışsal maliyetlerin içselleştirilmesi ve bu amaçla, özellikle çevresel dışsallıkların altyapı fiyatlandırmasına katılması büyük önem taşımaktadır.
- AB'nin tıkanıklıktan kurtulması için yük taşımacılığında demiryolu seçeneğinin iyi değerlendirilmesi ve düzenlenen rekabet koşullarına dikkat edilmesi gerekmektedir.
- Kullanıcıların her geçen gün daha pahalıya elde ettikleri ulaştırma hizmetlerinde kalite isteklerine ve haklarına saygı göstermesi gerekmektedir.
- Toplu taşımanın çağdaşlaştırılması ve bunun sonucu olarak da özel araçla trafiğe çıkmanın akılcı bir seviyeye çekilmesi gerekmektedir. **Bu** konuda yeni yaklaşımlar geliştirilmesine katkı sağlanmalıdır.

Beyaz kitapta sunulan önlemlerin uygulanabilirliği açısından baktığımız zaman, özel otomobillerin kullanımı, toplu taşımanın kalitesinin artırılması gibi konularda, ulusal boyutta kararlara ihtiyaç duyuluyorken, demiryolu ve hava yolunda zamanlama uyumu gibi konularda uluslararası eşgüdümüne ve politikalara ihtiyaç bulunmaktadır.

AB Ulaştırma Verileri

Kısaca AB verilerine bir göz atacak olursak, şu veriler karşımıza çıkmaktadır. 27 AB üyesi ülkenin toplam yüzölçümü 4.323.000 km², nüfus 495.6 milyon, Milli geliri; 12.343 trilyon Euro, ithalatı; 4.011 trilyon Euro, ihracatı; 3.884 Euro ve toplam üretilen değer 400 milyar Euro'dur. AB ulaşım sektöründe; 8,9 milyon kişi istihdam edilmektedir¹⁸.

AB, ulaşım uzantılı hane halkı harcamaları yıllık toplam olarak, 949 milyar Euro'dur. Bu rakamın, 310 milyar Euro'su taşıt alımlarına, 470 milyar Euro'su bu araçları işletmeye, 169 milyar Euro'su da ulaşım odaklı servis araçlarına harcanmaktadır¹⁹.

27 AB ülkesi iç taşımada, toplam 4.228 milyar ton km yük taşımaktadır. İç taşımanın dağılımı ise şöyledir: karayolları; %45.6, demiryolları payı; %10.7, su yolları; %3.3, boru hatları %3 ve denizyolları; %33.7'dir.

AB iç taşıma toplam gelirleri ise; 1.210 trilyon Euro olup bunun 280 milyarı karayolu yük, 91 milyarı karayolu yolcu, 78 milyar demiryolu geliri, 8.1 milyar boru hatları geliri, 5.5 milyar su yolları, 90 milyar denizyolu geliri, 120 milyar hava yolu, 153 milyar seyahat şirketleri, 385 milyar Euro da ulaşım odaklı diğer gelirlerden ibarettir.

18 T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023", s.67.

19 T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023", s. 66.

AB ulaşım şebekesi toplam kapasitesi, toplam karayolu uzunluğu 5 milyon km ve oto yol uzunluğu 63.000 km'dir. Toplam 216.000 km'lik demiryolu ağının, 108.2 km'si elektrikli. Su yolu uzunluğu 43.000 km, boru hatları 33.600 km'dir.

AB Motorizasyon oranı veya beher 1000 kişiye dűřen araç sayısı 464'tür. Bu oran Amerika'da 783 araç olarak belirtilmektedir. AB'de kayıtlı ticari araç sayısı, 33.4 milyon olup, trafik kazalarından kaynaklanan ölümler ise yıllık 42.000 civarında olduğu belirtilmekte ve milyonda 86 kiři olarak ifade edilmektedir²⁰.

AB Ulaştırma Politikası Destek Programları

AB Ulaştırma politikası dört temel programla desteklenmektedir. Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T), Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı, Marco Polo Programı 1 ve 2 (2007-2013) ve 6. ereve programı kapsamında Civitas II ve Concerto programlarını içermektedir.

Tek pazarın düzenli bir şekilde işlemesinin sağlanması ve ekonomik ve sosyal bütünleşmenin güçlendirilmesi için **Trans-Avrupa Ulaşım Ağları** büyük önem taşımaktadır. Hem ekonomik rekabetin sağlanması hem de dengeli ve sürdürülebilir kalkınma açısından bu ağlara ihtiyaç vardır. Bu hedeflerin gerçekleştirilmesi için topluluğu'nun amaçlarını, önceliklerini ortak çıkarlarını içeren tedbirleri içeren direktifler oluřturulmuřtur²¹.

AB'nin diğer bir programı ise, Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapı Belgesi çerçevesinde sürdürölmektedir. Bu belge, uluslararası finans kuruluşları, üye devletler ve bölge ölkeleri tarafından tartışılmış, Tiran 23 Mayıs 2001) ve Bükreş (26 Ekim 2001) istikrar anlaşmalarına dahil edilmiştir. Belge, ulaşım altyapısı ve enerji altyapısı stratejilerini ayrı ayrı ele almaktadır. Buna göre;

Ulaşım altyapısı stratejisi amaı: her türlü ulaşım şekliini içeren, günümüz ve gelecekteki mal ve yolcuların trafiğini göz önünde bulunduran çok yönlü ulaşım ağları oluşturmaadır.

Enerji altyapı stratejisinin amaçları ise şunlardır:

- Elektrik, petrol ve gaza olan talebin sürdürülebilir bir şekilde karşılanabilmesi için modern ve etkin enerji altyapısı oluşturulması,
- Bölgesel bir elektrik pazarı oluşturulması ve
- Ticari operatörler tarafından, ekonomik temelli olarak enerji yatırımlarının desteklenmesi.

Bu hedefler ışığında, Güney Doğu Avrupa ölkelerinin kendi aralarındaki bağlantıları, enerji değiş tokuşu ve bölgesel enerji pazarlarını destekleyen bağlantıları, elektrik üretiminde faydalanılan linyit madenlerinin ışlah edilmesi ve bölgesel elektrik pazarları oluşumuna giden sürecin devam ettirilmesi gibi konular, enerji altyapısı stratejisinin öncelikleri arasında yer almaktadır.

20 T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "Hedef 2023", s. 68.

21 www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58pdf.

Petrol ve gaz altyapılarının öncelikleri arasında ise, bölgelere arzın devamının sağlanması, komşu bölgelere geçişin sağlanması ve boru hatlarının güvenliği açısından yeni boru hatları yollarının araştırılması ve bölgesel petrol bağlantılarının güçlendirilmesi bulunmaktadır.

22 Temmuz 2003'te kabul edilen "Marco Polo Programı" ulaşım yöntemleri Pazar paylarının, 2010 yılına gelindiği zaman, 1998 yılı seviyesine geri döndürülmesine yönelik tedbirler önermiştir. Bu Programın hedefi; karayolu tıkanıklığının azaltılması ve Birlik içerisinde, ulaşımın çevresel etkilerinin geliştirilmesi ve sektörler arası taşımacılığın geliştirilmesidir. Bu yolla etkin ve sürdürülebilir ulaştırma sisteminin desteklenmesi öngörülmüştür²².

Çevre ile ilgili endişeler, emisyonu düşürmek amacı ile etkin ulaşım teknolojilerine olan eğilimi artırmaktadır. Etkin ulaşım teknolojileri kavramının içine, daha temiz yakıtın yanı sıra teknik olmayan tedbirler de dahil edilmiştir. Bu konuda geliştirilen stratejileri şöyle özetleyebiliriz

6. Çerçeve Programı kapsamında Civitas II. Programını, "şehirlerde daha temiz ve iyi bir ulaşım amaçlamaktadır. Ayrıca Civitas girişimi sürdürülebilir kentsel ulaşım stratejileri geliştirmeyi taahhüt etmiş şehirleri hedef almaktadır. Amaç, sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanılmasının yaygınlaşmasını sağlamak" şeklinde özetleyebiliriz²³.

Concerto programı ise, vatandaşların yaşam seviyelerini artırmak için, tam olarak bütünleşmiş bir enerji politikasını hedeflemiştir. Concerto, yerel toplulukların sürdürülebilir ve etkin enerji kullanımının desteklenmesine yönelik yeni bir AB girişimidir.

Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (Ten) ve Ulaştırma Koridorları

AB ulaştırmasına ilişkin ilk somut gelişmeler, ulaştırma ağının geliştirilmesi kararlarının alındığı 1993 Maastricht Anlaşması ile başlamıştır. "Trans-European Network (TEN)" kavramının ortaya konulması, ortak ulaştırma bağlamında, politik, kurumsal ve finansal temellerin güçlendirilmesi bu tarihlere kararlaştırılmıştır. Bu politikanın oluşturulmasının esas nedeni, öncelikle iç pazarı destekleme, ekonomik ve toplumsal bütünleşmeyi sağlayarak "Tek Avrupa"yı kurmaktır.

Ancak çevre ülkeleri ve özellikle Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri ile ilişkilerin birleşik bir Avrupa ulaştırma politikası geliştirilmesi fikri, Pan-Avrupa kavramını geliştirmiştir. Daha sonra da Avrupa ulaştırma ağının sınırları, Avrupa'nın ekonomik alanı içinde düşünülen Güneydoğu Avrupa, Karadeniz, Akdeniz ülkelerini de kapsayacak şekilde geliştirilmiştir. Mart 1994 yılında Girit'te

22 İKV (İktisadi Kalkınma Vakfı), a.g.e., s. 8-9.

23 www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58pdf.

yapılan, II. Pan-Avrupa Konferansında, Orta ve Doğu Avrupa ve Orta Asya ülkelerine uzanacak ulaştırma koridorlarına temel oluşturacak dokuz öncelikli **“çok türlü ulaştırma koridoru”** belirlenmiřtir²⁴.

Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı; TEN ve on koridorun dışında, bu koridorlara aday ülkelerin yaklaşımını sağlayan ek ađ bileşenleri (koridorla birlikte, bu ek ađ bileşenleri TINA ağı olarak da adlandırılmaktadır), on koridorun doğuya doğru uzantıları ve deniz alanlarını kapsayan dört Pan-Avrupa Ulaştırma Alanlarının toplamından (PETra) oluřmaktadır²⁵.

AB'nin 1996'daki 1692/96 ve 2001'de güncelleştirilen 1346/2001 kararı ile 2010'a kadar gerçekeştirilmesi öngörülen yatırımları planlamıştır. Bu yatırımların, sürdürülecek öncelikli projelerin toplam maliyetinin, 2020 yılına dek, 220 milyar Euro'ya ulaşacağı tahmin edilmektedir.

1996 'da belirlenmiş olan TEN-T gösterge hedeflerinde önemli değişiklikler yapılması da ön görülmektedir. Sözü edilen değişiklikler, genişleme sürecinin başarıya ulaşmasının sağlanması, AB'deki trafik sıklıklağının azaltılması ve çok yönlü taşımacılığın desteklenmesi hedeflerini içermektedir. Buna göre, projeler için belli başlı değişiklikler şunlardır:

- Denizyolu kullanımının geliştirilmesine yönelik yeni projelerin oluşturulması (deniz kargo taşımacılığı konusunda uluslar üstü bir yapı oluşturulması için ortak girişimde bulunulması gibi)
- Öncelikli projelerin hayata geçirilmesi için, mali kaynakların temini
- Üyeler arasında daha yakın yapısal ve mali işbirliğinin geliştirilmesi, projelerin tamamlanması aşamalarındaki gecikmelerin ortadan kaldırılması ve eř güdüm için bir “Avrupa Koordinatörü” atanması
- Trans-Avrupa ulaştırma ağlarının 2020 yılına kadar tamamlanması ve kapsamının, genişleme süreçlerini de kapsaması²⁶.

Galileo Programı

Dünyada bir Amerikan (GPS) ve biride Rus (Glonass) olmak üzere iki radyo seyir uydu ağı bulunmaktadır. Bu sistemlerin ikisi de askeri sistem olarak tasarlandıkları için, özellikle Rus sistemi, sivil bir uygulama üretememektedir. İşte bu alandaki boşluğu gidermek için, GALILEO Programı, sivil hizmetler de sağlayan Amerikan GPS uydu sistemi lehine olan tekele gerçeek bir alternatif olmaktadır.

GALILEO, uydu sistemi AB ve Avrupa uzay Ajansı tarafından başlatılan bir girişimdir. Bu dünya çapındaki sistem var olan Amerikan GPS sistemini tamamlayıcı bir sistem olarak geliştirilmektedir.

24 www.ubak.gov.tr s: 4.

25 T.C. Ulaştırma Bakanlığı, *Ulaştırma Operasyonel Programı 2007-2009*, Ankara 2007, s: 15-18, 26 İKV (İktisadi Kalkınma Vakfı), *a.g.e.*, s. 12.

GALILEO, 30 yıldızlık bir takımı yıldızından oluşan ve ulaşım (yol arama, araç mevkii, hız kontrol, kılavuz sistemi, vb.), sosyal hizmetler (yaşlı ve engelliler için yardım vs.), adli sistem ve gümrük hizmetleri (şüphelilerin yerlerinin tespiti, sınır kontrolleri), kamu işleri (coğrafi bilgi sistemi), arama kurtarma sistemleri ve dağda ya da denizde yön bulma gibi farklı sektörlere hizmet sağlayan yer istasyonlarından oluşmaktadır. Söz konusu bu sistem sadece bu alanlarla ilgili kalmayıp, ekonominin birçok alanında kullanılacaktır²⁷.

Bu proje ile 30 uydu fırlatılacak ve bunun yerdeki hizmet tamamlayıcılarının da kurulması ile bu proje 3.2 milyar Euro'ya mal olması hedeflenmektedir. Bunların yanında 100.000 üstünde bir istihdam imkanı yaratacaktır. Tüm bunları da dikkate aldığımız zaman ortalama yıllık 9 milyar Euro'luk hizmet ve malzeme kontratı üretmesi beklenmektedir.

AB Ulaştırma Politikasının 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'nde²⁸ ve gözden geçirilmiş Ulusal Programda²⁹ belirtilmiştir. Buna göre, Türkiye'nin ulaştırma altyapı ihtiyaçlarına ilişkin program, öncelikle Ulaştırma Bakanlığı'nın sorumluluğunda Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Bayındırlık ve İskan 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 uyumu³⁰ başlığında değerlendirmeler yapılmıştır. Buna göre Türkiye aşağıdaki uyumlaştırma önlemlerini almalıdır.

Karayolu Ulaşımı: Karayolu ulaşımına ilişkin onaylamış olduğu uluslararası konvansiyonlar müktesebatının Türk Hukukuna 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

27 İKV (İktisadi Kalkınma Vakfı), a.g.e., s. 12.

28 Bkz. Türkiye için katılım Ortaklık Belgesi (14 Nisan 2003 tarihinde AB Konseyi Tarafından kabul Edilen Nihai Metin, s: 12. <http://www.abgs.gov.tr/uploads/files/2003.pdf>

29 Bkz. Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı, 24 Temmuz 2003 tarih ve 25178, Mükerrer sayılı Resmi Gazete, s: 334 vd., <http://www.abgs.gov.tr/up2003/up.htm>.

30 <http://www.ikv.org.tr/ikv.html> adresinden arşive gir (AB Komisyonu 2004 yılı Türkiye İlerleme Raporu).

Görüş

çıkarılmıştır. Türkiye Paris Mutabakat Zaptı Sekreterliđi'nin kara listesinden çıkararak, gri listeye girmiştir. Bunun için yapılması gerekenlerin başında, Türk filosunun bayrak devleti performansı artırılıp, alikoyma oranları dūřürülmelidir. Liman Devleti denetimi geliştirilmeli ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın personel ağığı 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 ağılması 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 hukukuna aktarılması ve uygulaması öncelikli hedefler arasındadır. Türkiye, özellikle hava güvenliği ve hava trafiği konularında ilerleme kaydetmelidir³¹.

Türk Ulaşım Sisteminin Bazı Verileri ve Analizi

Türkiye'nin toplam 427.000km devlet yolu içinde, 2000 km otoyol, 15.000 km duble olmak üzere, 3.100 km şehirler arası yol, 30.000 km sıcak asfalt olmak üzere toplam 393.000 kasaba-köy yolu bulunmaktadır. 2007 yılında taşınan toplam iç pazar yükü 8.439 milyon ton km olup, dış pazar yükü ise, 1.316 milyon ton, km olarak gerçekeşmiştir. Türkiye içinde oluşan yolcu yükü 2007 verilerine göre, 5.553 milyon yolcu km'dir. Türkiye'nin toplam ticari araç parkı 240.000'dir. Türkiye'de 22.000 civarında çekici vardır ve bu sayı Almanya'dan sonra ikinci en büyük kara taşıt filosudur.

Türk karayollarında otomobille yapılan taşımaların 2007 değerı, 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 yapılmaktadır³².

Türk karayolları sektöründe 1400 firma faal olup, toplam 45.000 araçlık filosu ile Avrupa'nın en büyük ve modern filosuna sahiptir. Türk demiryollarında, 479 lokomotif, 14.000 vagon ve hava yollarında ise, dört firma 19 uçakla kargo taşımacılığı yapmaktadır.

Türk demiryolları toplam uzunluğu 11.000 km'dir. Demiryolu ile yapılan yolcu sayısı, 5.5 milyar yolcu km düzeyindedir. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), 8.671 km'si ana hat, 2.269 km'si tali hat olmak üzere, toplam 10.940 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 hatlardır³³.

31 İKV (İktisadi Kalkınma Vakfı), a.g.e. s.22-23.

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

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

Geri

Akademik
Bakiş

89

Cilt 5 Sayı 9
Kiş 2011

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, 6.480 km Anadolu, 786 km Trakya ve 1.067 km Adalar kıyısı olmak üzere, 8.333 km sahil şeridi bulunan Türkiye, ihracatının %72'sini, ithalatının ise %95'ini deniz yolu ile yapmaktadır.

Türkiye denizyolu sektöründe toplam 1.500 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 konteyner gemileri ile 10 milyon TEU'luk bir kapasiteye ulaşmalıdır.

Sonuç

Gösterilen tüm çabalara rağmen, AB'de ulaştırma sisteminin durumu, kaygı verici olarak belirlenebilir. Çünkü genelde;

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

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.

Sonuç olarak; AB'ye bütünleşme sürecindeki ülkemiz, gerekli büyüme koşullarını sağlamak için, bölgesel farklılıkları ortadan kaldıracak önemli altyapı yatırımlarını ve hamlelerini yapmak zorundadır³⁴.

34 **Sait Kaya**, *Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve sorunları*, İzmir Ticaret Odası AR&GE Bülteni, İzmir 2008, s.37.

Kaynaklar

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

İKV (İktisadi Kalkınma Vakfı), *Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası*, AB Politika Ser. No:14, İstanbul 2003.

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

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

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, *Ulaştırma Operasyonel Programı 2007-2009*, Ankara 2007.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, "*Hedef 2023" 10. Ulaştırma şurası" şura raporu*, Ankara. 2010.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, *Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023*, Ankara 2010.

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

İnternet Makaleleri ve Raporları:

Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası, <http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58pdf>. Erişim:14.02.2011.

AB Ulaştırma politikaları, <http://www.ubak.gov.tr> Erişim:14.02.2011.

ERDAL, Murat. Yeni İpek Yolu; Avrupa Kafkasya Asya Taşıma Koridoru (TRACECA) Projesi, <http://www.meslekiyeterlilik.com> Erişim:14.02.2011.

Türkiye, TRACECA'da Önemli Rol Oynuyor, <http://www.utikat.org.tr/haberler/> Erişim:14.02.2011.

Tır Konvansiyonu ve Avrupa'nın Yeni Gümrük Transit Sistemi,<http://www.unkoder.org.tr/tirconvansiyon> Erişim:14.02.2011.

Diğer İnternet Adresleri

<http://www.abgs.gov.tr/uploads/files/2003.pdf>

<http://www.abgs.gov.tr/up2003/up.htm>

<http://www.ikv.org.tr/ikv.html>

<http://www.ulastirmasurasi.org>.

Görüş

Akademik
Bakış

91

Cilt 5 Sayı 9
Kış 2011