

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

85093

BEŞ YILLIK KALKINMA PLANLARINDA
ULAŞTIRMA DALINDA
ALINAN KARARLARIN İRDELENMESİ

İnşaat Mühendisi Metehan ŞAHLAN

F.B.E. İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı Ulaştırma Programında
Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TC. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Zerrin BAYRAKDAR

Zerrin Bayraktar
Metehan Şahlan

İSTANBUL, 1999

İÇİNDEKİLER:**Sayfa**

TABLO LİSTESİ.....	iii
ÇİZELGE LİSTESİ	iv
TEŞEKKÜR.....	v
ÖZET.....	vi
ABSTRACT.....	vii
1. GİRİŞ.....	1
2. AMAÇ VE KAPSAM.....	3
3. BUGÜNE KADAR HAZIRLANMIŞ OLAN YEDİ KALKINMA PLANINDA ULAŞTIRMA KONUSUNDA ALINAN KARARLAR VE GERÇEKLEŞMELER.....	4
3.1. 1963-1967 Yılları Arasını Kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı.....	4
3.2. 1968-1972 Yılları Arasını Kapsayan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı.....	5
3.3. 1973-1977 Yılları Arasını Kapsayan Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı.....	5
3.4. 1979-1983 Yılları Arasını Kapsayan Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı.....	6
3.5. 1985-1989 Yılları Arasını Kapsayan Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı.....	9
3.6. 1990-1994 Yılları Arasını Kapsayan Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı.....	10
3.6.1. Demiryolu.....	11
3.6.2. Denizyolu.....	11
3.6.3. Havayolu.....	12
3.6.4. Karayolu.....	12
3.6.5. Boruhattı.....	13
3.7.1996-2000 Yılları Arasını Kapsayan Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı.....	14
3.8.Kalkınma Planlarının İrdelenmesi.....	18
4. ALTIN'cı BEŞ YILLIK KALKINMA PLANINDA ÖNGÖRÜLEN HEDEFLERİN GERÇEKLEŞMELER İLE KARŞILAŞTIRILMASI.....	22
4.1.Demiryollarında.....	23
4.2.Karayollarında.....	24
5. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI.....	25
6. YEDİ'nci BEŞ YILLIK KALKINMA PLANINDA BEKLENEN GELİŞMELER.....	35
7. 1987 ve 1998 ULAŞTIRMA ŞURALARINDA ALINAN KARARLARIN KIYASLANMASI.....	38
7.1.Mevcut Durum.....	40
7.1.1. Dünyadaki durum.....	40
7.1.2. Türkiyedeki durum.....	41

7.1.3. DLH İnşaatı genel müdürlüğü.....	41
7.1.3.1. Biten işler.....	42
7.1.3.2. Devam eden işler.....	43
7.1.4. T.C.D.D. İşletmesi genel müdürlüğü.....	44
7.1.4.1. Yol durumu.....	44
7.1.4.2. Taşıt durumu.....	45
7.1.4.3. Personel durumu.....	46
7.1.4.4. Taşımlar.....	46
7.2.Sektörün Sorunları.....	47
7.2.1. Finansman sorunları.....	48
7.2.2. Altyapının yetersizliği.....	48
7.2.3. Rekabet ortamının uygunsuzluğu.....	48
7.2.4. Örgütsel yapıya ilişkin sorunlar.....	49
7.2.5. Personel sorunu.....	49
7.2.6. Yönetim sorunu.....	49
7.2.7. Diğer sorunlar.....	49
7.3. Yedinci Plan Dönemi İçin Öngörülen Hedefler.....	50
7.3.1. Demiryolu-karayolu sistemlerinin karşılaştırılması.....	54
7.3.1.1. Güvenlik açısından.....	54
7.3.1.2. Çevre kirliliği açısından	55
7.3.1.3. Arazi kullanımı açısından.....	56
7.3.1.4. Gürültü açısından.....	56
7.3.1.5. Enerji tüketimi açısından	56
7.3.1.6. Altyapı maliyetleri açısından	58
7.3.1.7. Altyapının kullanım karşılığı.....	58
7.4. Avrupadaki Ulaştırma Politikalarının Değerlendirilmesi.....	59
7.4.1. Mali yapının iyileştirilmesi.....	61
7.4.2. Özerklik ve bağımsızlık.....	61
7.4.3. Altyapının en azından muhasebe bazında işletmeden ayrılması.....	62
7.4.4. Altyapı kullanım katkısı.....	62
7.4.5. Kombine taşımacılıkta rol oynayan önemli uluslararası birlikler.....	64
7.5. Türkiye’de Ulaştırma Politikalarının Gelişimi ve Son Durumu.....	65
7.6. T.C.D.D.’nin Yeniden Yapılanması Projesi.....	72
7.7. Türkiye’de Uygulanması Gereken Ulaşım Politikaları ve Bına Bağlı Olarak Yapılabilecekler.....	74
7.7.1. Uluslararası bağlantılar açısından.....	75
7.8.Sonuç.....	76
 8. SONUÇ ve ÖNERİLER.....	 80
8.1.Karayolu.....	80
8.2.Demiryolu.....	80
8.3.Denizyolu.....	82
8.4.Genel Durum.....	82
 KAYNAKLAR	 85
 ÖZGEÇMİŞ.....	 87

TABLO LİSTESİ**Sayfa**

Tablo 3.1.	Şehirlerarası yolcu taşımaları.....	19
Tablo 3.2.	Şehirlerarası yük taşımaları.....	19
Tablo 5.1.	Ulaştırma ana planı ve 6. Beş yıllık kalkınma planı hedefleri ve gerçekleşme karşılaştırılması yurtiçi yolcu taşımaları.....	27
Tablo 5.2.	Ulaştırma ana planı ve 6. Beş yıllık kalkınma planı hedefleri ve gerçekleşme karşılaştırılması yurtiçi yük taşımaları.....	28
Tablo 5.3.	1923-1995 yılları arasında yolcu ve yük trafiğinin Gelişimi.....	28
Tablo 5.4.	Demiryolu yük trafiği.....	30
Tablo 5.5.	Demiryolu yük trafiği.....	30
Tablo 5.6.	Enerji tasarrufu.....	30
Tablo 6.1.	Nominal zarar.....	35
Tablo 7.1.	Mevcut durum.....	40
Tablo 7.2.	DLH tablosu.....	42
Tablo 7.3.	Yürütülen işler.....	42
Tablo 7.4.	Proje işleri.....	43
Tablo 7.5.	Yapım işleri.....	43
Tablo 7.6.	Yatırım faaliyetleri.....	47
Tablo 7.7.	Çeşitli ulaşım sistemlerine göre enerji tüketim oranları.....	57
Tablo 7.8.	Yol yapım maliyetleri açısından karayolu-demiryolu Karşılaştırması.....	58
Tablo 7.9.	Batı Avrupa’da ulaşım sistemlerine göre pazar payı Gelişimi.....	59
Tablo 7.10.	Orta ve doğu Avrupa’da ulaşım sistemlerine göre pazar payı gelişimi.....	59
Tablo 7.11.	Karayolu – demiryolu yük ve yolcu taşıma oranları.....	67
Tablo 7.12.	Planlı dönem boyunca toplam yatırımlar.....	68
Tablo 7.13.	Ulaştırma sektöründe alt sistemler itibarıyla planlanan yatırımlar ve gerçekleştirmelerin toplam içersindeki payları....	68
Tablo 7.14.	T.C.D.D.’nin yarattığı katma değer.....	69
Tablo 7.15.	Cari fiyatlarla zarar durumu.....	69

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 3.1.	Alt sistemlerde hedeflenenler ile gerçekleşenler..... (yolcu)	21
Çizelge 3.2.	Alt sistemlerde hedeflenenler ile gerçekleşenler..... (yük)	21
Çizelge 3.3.	Demiryolu-karayolu hedeflenenler ile gerçekleşenler.... (yolcu)	22
Çizelge 3.4.	Demiryolu-karayolu hedeflenenler ile gerçekleşenler.... (yük)	22



TEŞEKKÜR

Beş yıllık kalkınma planlarında ulaştırma dalında alınan kararların irdelenmesi konusundaki yüksek lisans bitirme tezimi hazırlamam sırasında benden yardım ve danışmanlığını esirgemeyen Sayın Bölüm Başkanımız Prof.Dr. Zerrin BAYRAKDAR 'a ve Ulaştırma Kürsüsündeki tüm Öğretim Üyesi ve Araştırma Görevlilerine teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim.



ÖZET

Bu çalışmada , bu güne kadar hazırlanmış olan toplam yedi adet , Beş Yıllık Kalkınma Planı incelenmeye çalışılmıştır. Bunda ki amaç kalkınma planlarının neden işlerliğe geçirilemediğini araştırmak ve eksik noktaları belirlemektir. Bu amaçla bütün planlar tek tek incelenerek , birbirleriyle kıyaslanmıştır.

Kalkınma Planları incelenirken iki ana gruba yani , demiryolu ve karayolu olarak ayrılmış ve bundan yararlanarak bu iki sistemin birbirlerine olan etkileşimleri incelenmiştir.

Ulaştırma sektöründe ortaya çıkan sorunlar anlatılmaya çalışılmış ve alt sektörler bazında incelenmiştir.

Kalkınma planları ile direkt ilgili olan ulaştırma şuralarından son iki tanesi olan 1987 ve 1998 şuraları irdelenerek , nelerin yapılması gerektiği açıklanmaya çalışılmıştır.

Tüm yukarıda belirtilen çalışmalar sonucunda ülkemizde demiryollarına yapılan yatırımların çok az olduğu ,

Karayollarında ayrılan teşvik ve kredilere benzer teşvik ve kredilerin demiryolları için de ayrılması gerektiği,

Çevre ve insan sağlığı için demiryollarının daha uygun bir ulaştırma sistemi olduğu ,

Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde denizyollarına yeterli desteğin verilmediği ,

Tüm dünyada kombine taşımacılık artık bir sistem iken , ülkemizde bu sistemin daha uygulanmadığı ve ulaşımın tek bir elden yönetilmesi gerektiği sonuçları ortaya çıkmaktadır.

ABSTRACT

Until today our government prepared seven development plans. All plans continued five years .

Development plans split into two main different parts . These are railway and highway and it brings that the interaction between them. Transportation sector investigated thoroughly the farther sectors.

Transportation council reports scrutinised and connection with the development plans explained.

After all this study, that main results was founded,

The investment doesn't divide and distribute correctly, for that reason railway became inactive.

Natural environment and people health doesn't take into consideration. If they take into consideration, the results show railway transportation.

Maritime lines became inactive. For our country that surrounded by the seas, it was a big fault.

All the countries in the world are using combine transportation regularly but in Turkey small groups know about this kind of transportation.

Transportation will be needed to control by one organisation.

1.GİRİŞ

Lisans bitirme tezimde trafik kazalarının gerçek nedenlerini araştırırken en önemli etkenlerden birinin tek tür ulaşım türüne bağımlılık olduğu ortaya çıkmış ve ulaşımında demiryoluna yeterli önemin verilmediği anlaşılmıştı.

Ulaştırma alanındaki bu dengesizlik hali hazırda yürürlükte olan bir Ulaştırma Ana Planının olmayışından kaynaklanmaktadır. Bunun niçin hazırlanmadığı ve bu konuya niçin önem verilmediği dikkat çeken bir konudur.

Kalkınma planları kamuoyunun yeterli bilgi sahibi olamadığı çalışmalardır. Bu sebeple de planlar üzerinde gerekli baskılar kurulamamaktadır.

Ülkemizde uygulanan ulaştırma politikası , yanlış ve gayri ekonomik olarak planlanmıştır. Oysa ki planlamada amaç , ülkemizin ulaştırma gereksinimlerini , kısıtlı kaynaklarla en iyi biçimde değerlendirilerek karşılanmasına yönelik olmalıdır.

Değişen hükümetler bir önceki hükümetin yapmış olduğu çalışmaları kasıtlı olarak beğenmeyerek yeniden planlamalara gitmişlerdir. Bu ise planların gecikmesine veya devam etmesine engel olmaktadır.

Dünyadaki tüm gelişmiş ülkelerde özellikle yük taşımacılığindeki en büyük pay demiryolu ulaştırmasında iken ülkemizde demiryollarının payı yıldan yıla azalmış , bugün için de %5'in altına düşmüştür.

Küreselleşme kapsamında günden güne önem kazanan Dünya ekonomisine uyum ve bütünleşme olgusunun dışında kalmamız , ülkemizin geleceği ve gelişimi için çok zararlı olacaktır.

Küreselleşme içindeki projelerin çoğunun demiryolu ağırlıklıdır. Bu nedenle Kalkınma Planlarının ve Ulaştırma Ana Planlarında demiryollarının gelişimine öncelik vermek gerekir.

Kalkınma Planları ülkemizde uygulamaya dönük değil sadece kağıt üzerinde kalan planlardır. Bunun aksinin olması , yani planlamanın daha önceki hatalardan ders alınarak gelişme için gerekli olan doğrular eşliğinde hazırlanması ve uygulanması gerekmektedir.

Falih Rıfık Atay'ın da dediği gibi ; “Türk demiryolculuğu yeni çağ Türkiye'sinin başarı iradesini yoğurmakta amil olmuştur. Demiryolcular yalnız ray döşemediler , tüneller açmadılar , köprü kurmadılar , taraf taraf fabrikalar açan , sulama işlerini halleden , bu memleketi asrımıza ulaştıran teknik ve iman kadrosunun da habercisi ve müjdeleyicisi oldular . 5 yıl öncesinden bugün bir rüya idi . Bugünden 15 yıl öncesi bir kabustu. O günlerden sonra varılan bugünkü durum utandırıcı ve düşündürücüdür. İflas durumuna gelen ulaştırma sistemimiz dolayısıyla demiryollarımız için ne yapılacaksa yapılmalıdır.”

2000'li yıllara hazırlanırken demiryolu sorununuz yaşamsal önem taşımaktadır. Çünkü , ulaştırmasız kalkınma olmayacağı gibi , demiryolsuz da ulaştırma olamaz.

Bu gerçeğin ışığında kalkınma planlarımız demiryolu için köklü dönüşümlere ve atılımlara olanak sağlamalıdır.



2.AMAÇ ve KAPSAM

Bu çalışmada , şimdiye kadar hazırlanmış olan toplam yedi adet Beş Yıllık Kalkınma Planı incelenmiştir. Bu planlar beşer yılı kapsamakla birlikte bazen daha uzun dönemleri de temsil etmektedirler.

Bu incelemelerin sonucunda elde edilen verilere göre demiryollarımızın ve karayollarımızın ulaştırma sistemimize ve dolayısıyla da kalkınmamıza etkileri ortaya çıkmıştır.

Bu da gelecek dönemlerde daha etkin ve yararlı çalışmaların yapılabilmesi için gerekli olan saptamaları oluşturmuştur.

Çalışmanın kapsamı içinde , herşeyden önce demiryollarının ve karayollarının durumları bulunmaktadır. Ancak ulaştırmanın bütünlüğü nedeni ile diğer ulaştırma türleri ile ilişkiler gerektiği ölçüde ele alınmıştır.

Ayrıca demiryolu ve karayolu politikaları 1950'lerden bu yana en çok tartışılan konulardan biri olmuştur. Bu çalışmada Türkiye'nin izlediği ulaşım politikaları da değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Bunların yani sıra Ulaştırma Şuraları da ele alınarak gerekli incelemeler yapılmaya çalışılacaktır.

Kalkınma Planlarında nelerin eksik olduğu , ulaştırmamıza olan etkileri , Demiryollarımızın neden ikinci plana atılarak , karayollarının neden ön plana alındığı araştırılmaya çalışılacaktır.

Demiryollarının düzeltilmesi ve daha verimli kullanılması için nelerin yapılabileceği araştırılmaya çalışılacaktır.

3. BUGÜNE KADAR HAZIRLANMIŞ OLAN , YEDİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANINDA ULAŞTIRMA KONUSUNDA ALINAN KARARLAR.

İncelenmiş olan kalkınma planları aşağıdaki tarihleri kapsayacak şekilde yapılmış olan planlardır.

- 1.Beş Yıllık Kalkınma Planı : 1963 - 1967
- 2.Beş Yıllık Kalkınma Planı : 1968 - 1972
- 3.Beş Yıllık Kalkınma Planı : 1973 - 1977
- 4.Beş Yıllık Kalkınma Planı : 1979 - 1983
- 5.Beş Yıllık Kalkınma Planı : 1985 - 1989
- 6.Beş Yıllık Kalkınma Planı : 1990 - 1994
- 7.Beş Yıllık Kalkınma Planı : 1996 - 2000

Aşağıda bu kalkınma planlarında ulaştırma bakımından hedeflenenler , beş yıllık kalkınma planı bazında özetlenerek madde madde yazılmış ve sonuçta kalkınma planının hedefi bir kaç cümle ile açıklanmaya çalışılmıştır.

3.1. 1963-1967 Yılları Arasını Kapsayan 1. Kalkınma Planın' da

- i. Çok karışık ve sahipsiz bir durumda olan taşıma politikasını tek bir elden idare etmek.
- ii. Taşıma işlerini ekonomik kurallara uygun ve ekonomik sınırlar içinde uygulamak
- iii. Uzak taşımaları demiryolu ve denizyolu ile yapmak .
- iv. Karayolu , demiryolu ve denizyolu taşımalarını besleyici ve tamamlayıcı kısa mesafe taşıt örgütü kurmak.
- v. Bütün taşıma sistemlerini aynı şart ve yükümlere bağlamak olarak hedeflenmiştir.

Dolayısıyla birinci kalkınma planı:

Ulaştırmanın bir çatı altında toplanarak , aynı kanunlar çerçevesinde düzenlenmesi ve taşımanın en uygun ekonomik şartlarla gerçekleştirilmesi için çalışmaların yapılmasının hedeflenmesi olarak özetlenebilir.

3.2. 1968 – 1972 Yılları Arasını Kapsayan 2. Kalkınma Planı'nda

- i. Ulaştırma sektörünün yeni stratejide amaçlanan sanayileşmenin gerçekleşmesi ile doğacak ulaştırma talebini karşılayacak biçimde ve yönde geliştirilmesi esas alınmıştır.
- ii. Yolcu taşımada iç hatlarda karayoluna , dış hatlarda havayoluna önem verilmesi şeklinde karar alınmıştır.
- iii. Uzun dönemde sanayileşmenin gerektirdiği taşıma hizmetlerinin karşılanması için demiryolu alt sektörünün ulaştırma içindeki ağırlığının artırılması planlanmıştır.
- iv. Karayollarında mevcut sisteme eklerden ziyade mevcut olan yolların revizyonu ve geliştirilmesi yönünde çalışmalar yapılması planlanmıştır.
- v. Demiryolu taşımacılığında , taşıtlarda buharlı lokomotiflerin yerine ,dizel lokomotiflerin kullanılmasına önem verilmesi planlanmıştır.
- vi. Alt yapıda yapılması düşünülen çalışmalarla hem karayolunda hem de demiryolunda kapasitenin artırılması planlanmıştır.

Dolayısıyla ikinci kalkınma planında :

Mevcut bulunan karayolu ve demiryolu ağlarının geliştirilmesi ama bu işlem yapılırken karayolunun daha öncelikli tutulmasını hedeflemiştir. Ulaştırma talebi tanımı ilk kez bu planda yer almıştır. Bu planlama konusunda önemli bir gelişmedir. Demiryollarında dizel lokomotiflerin kullanımı ile petrole bağımlılığı artıracak kararlar alınmıştır.

3.3. 1973 – 1977 Yılları Arasını Kapsayan 3. Kalkınma Planı 'nda

- i. Ulaştırma sistemlerinde taşımanın gerçek maliyeti saptanacak , bu maliyetin düşürülmesi için gerekli işletme ve organizasyon tedbirleri alınacak ve ekonomik gelişmenin , özellikle sanayileşmenin yaratacağı ulaştırma talebinin bu maliyetlere dayalı olarak tesbit edilen tarifelerle karşılanması esas olacaktır.
- ii. Belirli yerleşme yörelerinin karakterleri ve doğuracakları ulaştırma talebi , uzun zaman dilimleri dikkate alınarak tesbit edilecek ve böylece elde olunacak yöresel ulaştırma ihtiyaçlarının karşılanması için gerekli alt yapının kurulması sektör ana planlarına bağlanacaktır.
- iii. Yurtiçi ve yurtdışı ulaşımında , güven verici bir süreklilik sağlanacak , çağdaş ulaştırmanın gereği olan teknoloji , sistem , organizasyon ve koordinasyon kurulacak ve devamlı bir gelişme süreci içinde tutulacaktır.

- iv. Karayolu ulaştırmasının daha düzenli bir ortamda sağlanması ve transit taşımalarının Türkiye üzerinden kontrollu olarak yapılması esas tutulacaktır.
- v. Demiryolu ulaştırması , özellikle gelişen sanayiinin ihtiyaını süratli ve ucuz olarak karşılayacak yönde geliştirilecektir.
- vi. Deniz ve havayolları ulaştırmasında , özellikle , dış piyasalarla rekabeti olumlu yönde sağlayacak bir kapasite ve işletmecilik anlayışı yaratılacaktır.
- vii. Kamu kesimindeki gemi ve uçak gibi önemli taşıt araçlarının işletilmesi , ulusal ekonomiye daha çok olumlu katkılarda bulunacak yönde düzenlenecektir.
- viii. Hava liman ve meydanlarında görev yapan çeşitli kamu ve özel kuruluşların meydan işletmeciliğince gerekli olan ahenkli çalışmayı destekleyecek şekilde düzenlenmeleri ve bu kuruluşlara bağlı personelin tek otoritenin yetki ve sorumluluğu altında görev yapmaları sağlanacaktır.
- ix. Trafiği çok artan güzergahlarda mevcut yolların yetersiz kalması ve yeni yol yapımının gerekli olması halinde mevcut yol ağı dışında ekonomik rantabilitesi yüksek “  cretli hız yolları “ yapılacaktır. Bu yolların yıllık programlara uygun olarak yapımının ve paralı geçiş sisteminin işletilmesini sağlamak üzere katma bütçeli , yetki genişliğine sahip bir kuruluşun süratle ge ekleştirilmesine çalışılacaktır.
- x.    nc  beş yıllık plan döneminde , karayollarına ait yatırımlarda öncelik yıllık programlarda gösterilecek bölgelerdeki Devlet il ve köy yollarına verilecektir.
- xi. şehir içi yolcu taşımaları haricinde , i  ve dış hatlarda özel milli sektör imkanlarından da faydalanılması hedeflenmiştir.

Dolayısıyla    nc  kalkınma planında:

Ulaşımın talebe uygun ulaştırma sistemi kullanılarak karşılanması ve bu yapılırken maliyet ve modernizasyon ön planda tutulması hedeflenmiştir. Ayrıca kamu sektörü ve özel sektörün koordineli çalışması ve artan trafik için hız yollarının , yani otoyolların yapımı planlanmıştır.

3.4. 1979 – 1983 Yılları Arasını Kapsayan 4. Kalkınma Planı’nı da

- i. Toplumsal gelişmenin ve sanayinin gereksinimleri karşılamak , yerleşme ve sanayi merkezleri arasındaki ilişkileri güçlendirmek , enerji darboğazının ve petrol fiyatlarındaki hızlı artışların ortaya çıkardığı sorunları   z lemek üzere , taşıma hizmetlerinin , yakıt tüketimi en az ve koşullarına en uygun taşıma sistemleriyle taşınmasını sağlayacak , plan hedef ve ilkeleriyle tutarlı bir politika izlenecektir. Bu

amaçla , sanayinin yük taşımacılıklarının demiryolu ve denizyolu ulaşımına kaydırılması , kitle taşımacılığına yönelinmesi ve sektördeki dışa bağımlılığın en aza indirilmesi için gerekli önlemler alınacak , demiryolu ve deniz ulaştırması ile boru hattı taşımalarına ve ulaşım biçimlerinin gektirdiği alt yapıya öncelik verilecektir. Boru hatları ulaşımının taşıdığı potansiyel önemle değerlendirilecektir.

- ii. Alt sistemlerin , birbirlerini engellemeyen , hizmetin etkinliğini arttıran , bir ulaşım ağı oluşturulacak şekilde gelişmesinin sağlanması amaçtır.
- iii. Taşıma hizmetlerine olan talebin , özellikle sanayi sektörü talebinin , fazla kapasite yaratılarak kaynak kaybına yol açmadan zamanında ve güvenilir bir biçimde karşılanması esastır.
- iv. Ulaştırma sistemlerinde taşımanın gerçek maliyeti saptanacak , tarifeler gerek bu maliyetler , gerek alt sistemlerin karşılıklı ilişkileri ve etkileri göz önünde tutularak düzenlenecek ve izlenecek politikasının etkin bir yönlendirme aracı olarak kullanılacaktır.
- v. Devam eden yatırımların olanaklı görünen en kısa süre içinde tamamlanması sağlanacak , yeni yatırımlar kısa zamanda üretime katılacak biçimde planlanacaktır. Köy ve orman yolları yapımında ortak amaçlı yollar saptanarak , sorumlu kuruluşlar arasında ikilemeleri önleyecek eş güdüm sağlanacaktır.
- vi. Bu alandaki yatırımlar , ulaşım alt sistemlerinin dengeli gelişmesini ve etkin bir ulaşım ağı oluşturulmasını gözetken biçim ve öncelikle ele alınacaktır. Gerek ulaşım alt yapısının tanımlanan nitelikleri , gerek kalkınmasının özellikle sanayinin yapısının ulaşacağı boyutlar ve alt yapı yatırımlarının olgunlaşma süresinin genellikle uzun olduğu göz önüne alınarak bu sektörde dönem içinde büyük ve entegre proje anlayışının geliştirilmesine özen gösterilecektir.
- vii. Karayolu alt yapısının geliştirilmesinde kırsal kesimdeki yerleşim merkezlerinin gereksinmelerine ağırlık verilecektir.
- viii. İmar planları , ulaşım ve trafik planları ile birlikte hazırlanacak kentiçi ulaşım kuruluşların görev , yetki ve sorumlulukları belirlenecektir. Kentiçi ve kentlerarası trafik sorununun ulaştığı boyutlar göz önüne alınarak güvenli bir biçimde akışını sağlamak için gerekli trafik yasaları hızla yürürlüğe konulacak , yönetim ve denetim düzenlemeleri yapılacaktır.
- ix. Yüksek kapasiteli yük ve yolcu taşıma sistemlerine ağırlık verilmesini sağlayacak özendirici ve yasal önlemler alınacaktır. Kamu denetimi sağlanacaktır.

- x. Kentiçi ulaşım sorunu , kitle taşımacılığını gerçekleştirmeye yönelik olarak çözümlenecek ve kurulacak ortaklık ve örgütler daha ekonomik bir taşımayı sağlayacak olanaklardan yararlandırılacaktır.
- xi. Ulaştırma politikasının düzenlenmesinde ülkenin coğrafi konumunun yaratabileceği olanaklar özenle değerlendirilecektir. Transit taşımaların ülke ekonomisine katkıları ve getirdiği yükler ayrıntılı olarak saptanacak , ulusal çıkarlara en uygun ilke ve politikalar seçilerek uygulanacaktır. Ülkenin uluslararası geçiş yolu olarak kazandığı önem kalkınmayı hızlandıracak ve dış ödeme gücüne katkıda bulunacak biçimde değerlendirilecektir.
- xii. Ulaşım güvenliğini arttırıcı eğitim denetim ve mühendislik hizmetleri geliştirilecek ve bu konuya dönük yatırımlara öncelik verilecektir. Özellikle , önemi giderek artan ana akslardaki trafik güvenliği hızlı ve etkili çözümler getirilecektir. Hizmet arzı ve talebi arasında denge kurarak , en ekonomik ve güven verici taşımayı sağlayacak yasal ve yönetsel düzenlemeler yapılacaktır.
- xiii. Demiryollarının özellikle sanayiye dönük artan talebi , yerinde ve zamanında karşılayabilmesi için bu alandaki yatırımlara , yeniden düzenleme ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilecektir. Demiryollarının talebe uyumlu gelişme göstermesi için proje çalışmaları , taşıma talebini de içerecek bir bütün olarak gerçekleştirilecektir.
- xiv. Demiryolu , denizyolu ve havayolu alanlarında hizmet gören kamu kuruluşlarının hedef alınan hizmet düzeylerini ve çağdaş işletmecilik koşullarını gerçekleştirebilmesi için bu kuruluştaki yapısal düzenlemelere gidilecek ve idari , hukuki , mali önlemler alınacaktır.
- xv. Yeni liman kapasitelerinin yaratılmasında , dış alım ve dış satımı hızlandırmadaki etkinliği , deniz taşımacılığının özellikleri , yöresel yolcu ve yük potansiyeli , transit trafiği dünya limanlarının konjonktürü gözönüne alınacak , gerektiğinde transit trafiği ve gemi onarım tersanelerini de içerecek bölge kompleksleri oluşturulacaktır. Organize sanayi bölgeleri bölge kompleksleri arasındaki ilişkiler güçlendirilecektir.
- xvi. Havayollarında , mevcut hatlar içinde işletmecilik ve hizmet düzeyinin yükseltilmesine ağırlık verilecektir. Ekonomik olmayan hatlarda çalışan uçakların daha çok potansiyel gösteren hatlara kaydırılması ve mevcut filonun daha verimli kullanılması gerçekleştirilecektir.
- xvii. Hava alan ve limanlarının gerekli elektronik aygıtlarla donatılması ve plan dönemi içinde tamamlanarak her türlü hava koşullarında aksamadan işleyen bir hava ulaşım sisteminin gerçekleştirilmesi sağlanacaktır.
- xviii. Hava alan ve limanlarında görev yapan çeşitli kamu ve özel kuruluşların , alan işletmeciliği için zorunlu olan uyumlu çalışmayı sağlayacak yönde yeniden

düzenlenmeleri gerçekleştirilecektir. Bu kuruluşlara bağlı personelin , tek bir alan yönetiminin yetki ve sorumluluğu altında görev yapmasını sağlayacak gerekli yasa , ilgili kuruluşlarca hazırlanarak Meclislere gönderilecektir. Hava ulaştırması hizmetlerinin düzen ve denetim içinde yürütülmesi amacı ile “ Seyrüsefer “ ve “ Mania” tasarılarının da yasalaşmasına çalışılacaktır.

- xix. Uçuşa elverişlilik belgesi veren ve yasalarla verilmiş görevleri üstlenen Ulaştırma Bakanlığına bağlı “ Hava Ulaştırması Genel Müdürlüğünün “ Sivil havacılıkla ilgili görevlerini günün koşullarına uygun düzeyde ve gereğince yerine getirebilmesini sağlamak amacıyla geliştirilmesi ve yeniden düzenlenmesi hedeflenmiştir.

Dolayısıyla dördüncü kalkınma planında:

Yük ve kitle taşımacılığında Demiryoluna ve Denizyoluna ağırlık verilmesi bu amaçla , yeni limanlar yapılması , bunları hedeflerken maliyetleri düşürücü düzenlemelerin yapılması , bu planın hedefleridir. Kentler için imar planları oluşturulması ve toplu taşımacılığa önem verilmesi olarak özetlenebilir.

3.5. 1985 – 1989 Yılları Arasını Kapsayan 5. Kalkınma Planı’ da

- i. Taşımalarda can ve mal güvenliğinin ve ulaşılabilirliğin artması taşıma taleplerinin karşılanması , taşıma maliyetlerinin , enerji tüketiminin ve tek enerji türüne bağımlılığın azaltılması , denizyolu , demiryolu ve boruhattı taşımacılığına ağırlık verilmesi , daha verimli bir işletmecilik yapılması , uluslararası taşımalarda döviz kazancının artması sağlanacaktır .
- ii. Ulaştırma sektöründe , verimliliğin artırılması , mevcut kapasitelerin etkin şekilde kullanımı ve hizmet düzeyinin yükseltilmesi , alt yapının güvenli ve ekonomik bir hizmeti gerçekleştirecek düzenlenmesi sağlanacaktır.
- iii. Orta Doğu , Basra Körfezi ve diğer komşu ülkelere ihraç mallarımızın kolaylıkla ulaşmasını gerçekleştirmek amacıyla gerekli ulaşım bağlantılarının yapımı ve entegrasyonu , hizmetin devamlılığı , güvenliliği ve etkinliği sağlanacaktır.
- iv. Ülkemiz üzerinden karayolu ile yapılan transit taşımaların ülkemizin daha avantajlı olduğu demiryolu ve limanlara kaydırılması için gerekli imkanlar hazırlanacaktır.
- v. Türk Deniz ticaret filosu , ülkenin dış taşımalarında gerekli payı alacak ve Türk denizciliğinin dışarıya açılmasını sağlayacak ve dış sularda yabancı bayraklı gemilerle

rekabet edecek güce ve yapıya ulaştırılacaktır . Bu amaçla gerekli düzenlemeler yapılacaktır.

- vi. Limanlarımızın verimli ve çağdaş bir işletmecilik anlayışına ve yapısına ulaşmasını sağlayacak yatırımlar , hukuki ve idari düzenlemeler gerçekleştirilecektir.
- vii. Demiryolu taşımacılığında demiryolu altyapı kapasitelerini en üst düzeyde kullanacak cer gücünün sağlanmasına ve elektrifikasyon , sinyalizasyon ve haberleşme sistemlerinin yaygınlaştırılmasına öncelik verilecektir.
- viii. Karayolu ulaştırmasında taşımalar lisans sistemine bağlanarak denetim altına alınacak , sigorta sistemi gününün şartlarına uygun hale getirilecek , yeni yapım , bakım I onarım giderlerinin karşılanmasında kamunun yapacağı paralı yollardan elde edilecek gelirler ve benzeri gelirlerden yararlanılacaktır.
- ix. Hava ulaşımında kullanılan her türlü tesis , tesisat ve yardımcı sistemlerin her an kullanılabilir seviyede faal tutulması için bakım , onarım ve restorasyon hizmetlerine birinci öncelik verilecek , meydanlarda Türk ve yabancı uçaklara verilecek bütün hizmetlerin dünya standartları seviyesine çıkarılmasına çalışılacaktır.
- x. Şehirlerde ulaşım planları , imar planları ile bütünleştirilerek ele alınacak , ulaşımın mevcut altyapı planlaması ve uygulaması ile ulaşım işletme ve denetleme konularından sorumlu kuruluşlar arasında koordinasyon sağlanacaktır.
- xi. Mevcut kapasitelerin en etkin kullanımını sağlamak için bakım onarım ve iyileştirme çalışmalarına öncelik verilecektir.
- xii. Tüm sistemlerde seyrüsefer ve trafik emniyetini artırıcı projelere öncelik verilmesi hedeflenmiştir.

Dolayısıyla beşinci kalkınma planında:

Transit taşımacılıkta Demiryolu ve Denizyolu taşımacılığına önem verilmesi. Limanlarda hukuki ve idari düzenlemeler yapılması . Taşımacılıkta sigorta sistemi günün şartlarına uyacak şekilde düzenlenmesi. Ulaştırmada bakım ve onarım için ayrılan payın arttırılması. Şehirlerde ulaşım planları ile imar planlarının ortak bir şekilde ele alınması hedeflenmiştir.

3.6. 1990 – 1994 Yılları Arasını Kapsayan 6. Kalkınma Planın’ da

- i. Ulaşım altyapı ve taşımacılık sistemlerinin dengeli bir şekilde gelişmesi temin edilecek ; yasal yükümlülükler , altyapı yüklerine katılım gibi konularda alt sektörler arasında farklılık yaratılmayacaktır .

- ii. AT ile entegrasyon sürecinde ulaştırma politikalarında uyum sağlanacaktır.
- iii. Ulaştırma sektöründen beklenen hizmetlerin istenilen düzeyde sağlanabilmesi için altyapı ve işletmecilik alanında personel eğitime öncelik verilecektir.
- iv. Türkiye üzerinden yapılan transit taşımalarda demiryolu ve limanların potansiyelinden daha fazla yararlanılması için demiryolu ve liman alt ve üst yapıları ile tarife sistemlerinde bu geçişi özendirecek düzenlemeler yapılacaktır.
- v. Yurtdışı yük ve yolcu taşımalarında ulusal taşıma filolarından en üst düzeyde yararlanılabilmesi için ithalat bağlantılarının FOB esasına göre gerçekleştirilmesine özen gösterilecek , transit taşımalardan da mümkün olan en fazla payın alınması amacıyla taşıyıcı kuruluşların pazarlama , organizasyon ve işletmecilik açısından yeterli düzeye ulaştırılması desteklenecektir.
- vi. Genel ulaştırma politikalarının daha sağlıklı bir şekilde belirlenebilmesi için alt sektörler arasında etkili bir koordinasyon sağlanacaktır.

3.6.1. Demiryolu

- i. Demiryollarında , kombine taşımacılık ve konteyner kullanımı gibi alanlarda hızlı ve güvenli bir taşımacılığa geçiş için gerekli düzenlemeler yapılacaktır.
- ii. Demiryolu taşımacılığında kullanıcıların taleplerini yakından izleyen , pazar koşullarındaki değişikliklere hızla uyum sağlayan yapısal düzenlemelerin en kısa sürede gerçekleştirilmesi sağlanacaktır.
- iii. Demiryollarında verimliliğin arttırılması ve çağdaş bir işletmeciliğin gerçekleştirilmesi amacıyla yeterli sayı ve nitelikte yetişmiş kadroların istihdamı sağlanacak , hizmet öncesi ve hizmet içi eğitime öncelik verilecektir.

3.6.2. Denizyolu

- i. Teknolojideki hızlı gelişmelere paralel olarak sürekli değişim gösteren deniz ticaret filosu için gerekli iyi yetişmiş , teknik gelişmelere uyum sağlaya bilen insan gücü eğitime öncelik verilecektir. Bu amaçla her kademedeki gemi adamı ve üst düzey sevk ve idarecisi yetiştirilmesi için eğitim kuruluşları yeterli düzeye getirilecektir.
- ii. Gemi inşa sanayi kapasitelerinin değerlendirilmesi , filonun yenilenme ve ek gemi ihtiyacının karşılanması için gerekli finansman imkanları araştırılacaktır.

- iii. Türkiye kıyılarının sanayi , ticaret ve turizm sektörleri yönünden sosyal , ekonomik ve çevresel özelliklerini , mevcut liman kapasitelerini ve sektörel gelişmeye uygun kıyı kesimlerinin potansiyellerini belirleyecek bir çalışma gerçekleştirilecektir.
- iv. Önemli dış ticaret limanlarındaki faaliyetlerin etkinliğini arttırmak amacıyla otonom liman idaresi uygulamasına geçiş çalışmaları başlatılacaktır.
- v. Kamu limanlarındaki faaliyetlerin konuları itibariyle özelleştirilmesini sağlamak amacıyla gerekli girişimler ve idari düzenlemeler yapılacak , uygulamaya pilot projelerle geçilecektir.

3.6.3. Havayolu

- i. Sivil havacılık faaliyetlerinin kontrolü , denetlenmesi ve koordinasyonunun daha etkin bir şekilde yerine getirilebilmesi için gerekli yapısal düzenlemeler gerçekleştirilecektir.
- ii. Besleyici havayolu sisteminin kurulup geliştirilmesi amacıyla muhtelif yörelere mahalli idarelerin de katkılarıyla küçük havaalanları yapılması çalışmaları kapsamlı bir etüde dayandırılacaktır.
- iii. THY uçak filosunun modernizasyonu , standardizasyonu ve geliştirilmesi çalışmalarına devam edilecek ; THY 'nda hizmet standartlarının ve uçakların kapasite kullanımının yükseltilerek yurtiçi yolcu taşımacılığında ziyade uzun menzilli ve ekonomik açıdan daha avantajlı dış hatlara yönelinmesi hedef alınacaktır.
- iv. Özel hava taşımacılarının mevcut sorunlarını kısa sürede çözümleyerek güvenli ve ekonomik bir işletmecilik anlayışı içinde , yurtdışı turizm dayalı “ charter “ ve yurtiçi turizm dayalı küçük uçak ve hava - taksi işletmeciliği alanlarında daha etkin rol oynamaları konusunda gerekli destek sağlanacaktır.
- v. THY'nin bakım imkan ve kabiliyetlerinin özel hava taşımacılarına da hizmet verebilecek düzeye getirilmesi sağlanacak ve farklı uçak tiplerine bakım hizmeti veren işletmeler kurulması teşvik edilecektir.
- vi. Uluslararası standartlarda nitelikli uzman personel yetiştirilmesi için sivil eğitim ünitelerinin sayılarının artırılması ve geliştirilmesi teşvik edilecektir.

3.6.4. Karayolu

- i. Mevcut karayolu ağının güvenli ve ekonomik bir hizmeti yerine getirmesini sağlamak için bakım ve onarım işlerine öncelik verilecek , standart üstü yüklemeler önlenecektir.

- ii. Devam eden otoyol projelerinde şimdiye kadar yapılanların ve bundan sonra yapılacak işlerin verimli olabilmesi için bazı kesimler öncelikle ele alınarak tamamlanacaktır.
- iii. Karayolunu kullananların yatırımlara katkı düzeyinin olması gereken seviyeye getirilmesi amacıyla, dolaylı ve dolaysız vergiler , yolu kullanım oranları ile ilişkilendirilerek belirlenecektir.
- iv. Karayolu ulaştırmasında taşımalar lisans sistemine bağlanarak denetim altına alınacak , sigorta sistemi günün şartlarına uygun hale getirilecektir.
- v. AT ile entegrasyon sürecinde uluslararası karayolu taşıma filosunun gençleştirilmesi teşvik edilecektir.
- vi. Karayolu yapımlarında ihaleli yapım oranı artırılarak , özel sektörün yapım kapasitesinden daha fazla yararlanılacak , Karayolları Genel Müdürlüğü ‘ nün bakım hizmetlerinde yoğunlaşması sağlanacaktır.
- vii. Ağır taşıt trafiğinin yoğun olduğu bölgeler ile çevre koşullarının esnek üstyapıları kısa sürede tahrip ettiği yörelerde deneme biçiminde kısa tüllerde , prefabrik beton parke veya betonyol yapımına geçilecektir.
- viii. En küçük yerleşim biriminin en uygun noktalardan ulaşım sağlayan asgari köyyolu ağı , il düzeyinde yeniden belirlenecek . Böylece yapım ve bakım hizmetlerinin daha etkili ve rasyonel uygulanabilmesi sağlanacaktır.
- ix. Orman yolları ile orman içi ve bitişiği köy yollarının bakım ve onarımında ilgili kuruluşlar arasında etkin bir işbirliği sağlanacaktır.
- x. Kentiçi ulaşım yatırımları , arazi kullanımlarıyla bütünleştirilmiş , toplu taşımacılığı esas alan uzun vadeli planlara dayandırılacaktır.
- xi. Kentiçi ulaşım konularını yönlendirici fonksiyonu olan ulusal bir düzeyde örgütlenme gerçekleştirilecektir.
- xii. Taşıt egsozlarından çıkan zehirli gazların çevre ve insan sağlığına zararlarını önlemek amacıyla etkili yasal önlemler alınacaktır.

3.6.5. Boruhattı

- i. Ürün boruhatlarının işlerliğinin temini ve yeni ürün boruhattı yatırımlarının ekonomik rantabilitesinin artırılmasına yönelik uygun bir akaryakıt fiyatlandırma mekanizması geliştirilecek ve akaryakıt taşımalarının karayolundan daha ekonomik ve güvenli olan boruhatlarına kaydırılması sağlanacaktır.
- ii. Rafineriler arası ürün dengesinin sağlanabilmesi için gerekli ürün boruhattı yatırımları planlanacaktır.

- iii. Yeni doğal gaz boruhattı , şehir dağıtım şebekeleri ve bağlantı hattı yatırımları , doğal gazın Türkiye genel enerji dengesi içindeki yerini uzun vade de belirleyecek kapsamlı bir çalışmaya dayandırılması hedeflenmiştir.

Dolayısıyla altıncı kalkınma planında:

İlk defa bu kalkınma planında ulaştırma , alt sektörler ayrılacak şekilde ele alınmıştır. AT ile ilişkiler için ulaştırma politikaları , personel eğitimi ve alt yapı ön plana alınması. Yurtdışı yük ve yolcu taşımacılığında , ithalat bağlantıları FOB esasına göre yapılmasına özen gösterilmesi. Ulaşım politikasının gelişimi için alt sektörlerde koordinasyonun artırılması. Kombine taşımacılık fikri oluşması. AT ile uyum için karayolu ve denizyolu taşıma filosu geliştirilmesi. Charter uçak seferleri düzenlenerek turizme katkı sağlanması planlanması hedeflenmiştir.

3.7. 1996 – 2000 Yılları Arasını Kapsayan 7. Kalkınma Planı ‘ da

- i. Ulaşım modları arasında uyumlu entegrasyonla ekonomik , hızlı ve güvenli bir hizmet sunarak kalkınma hedeflerine ulaşılmasına en fazla katkı sağlayabilecek , çevre ile de uyumlu bir ulaştırma altyapısının oluşturulması temel amaçtır.
- ii. Sektörde verimliliğin artırılması , mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanımı , ağırlıklı olarak karayolları ile yapılan yurtiçi yük taşımalarının demiryolu , denizyolu ve boruhatlarına kaydırılmasını sağlayacak altyapı ile yasal ve kurumsal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.
- iii. Ulaştırma alt sistemlerini ülkenin ekonomik ve sosyal gelişimi ile uyumlu ve birbirlerinin tamamlayıcısı olarak ele alan dinamik bir Ulaştırma Ana Planı yapılacak ve uygulamada sürekliliği sağlanacaktır.
- iv. Karadeniz Ekonomik İşbirliği çerçevesinde bağlantılarının güçlendirilmesi için gerekli çalışmalar yapılacaktır.
- v. Ulaştırma sistemlerinin niteliklerine uygun özelleştirme programları ve denetim mekanizmaları geliştirilecek , yatırımların gerçekleştirilmesinde Yap - İşlet - Devret Modeline önem verilecektir.
- vi. AB ile entegrasyon sürecinde ulaştırma politikalarında uyum sağlanacak . Bağımsız Türk Devletleriyle gelişen ekonomik ve uluslararası ilişkilerin gerektirdiği ulaştırma altyapısı ülke yararları ve olanakları ölçüsünde gerçekleştirilecektir.

- vii. Mevcut ulaştırma alt yapılarından en üst düzeyde yararlanılabilmesi için gerekli iyileştirme ve bakım - onarım hizmetleri aksatılmaksızın sürdürülecektir.
- viii. Yatırım kararlarında çevresel etki değerlendirilmesi konusuna önem verilecek , ulaştırma sistemlerinin çevreye olumsuz etkileri en aza indirilecektir.
- ix. Liman ve hava alanlarında programlanmış yatırımlar hızlandırılacak , gerekli yerlerde yeni kapasitelerin oluşturulması sağlanacaktır.
- x. Mevcut otoyolların , limanların ve hava alanlarının etkin kullanımını sağlayabilmek için bunları karayolu ve demiryolu ana aksları ile bütünleştiren yolların yapımı öncelikle ele alınacaktır.
- xi. Devlet ve il yollarında üstyapının iyileştirilmesi çalışmalarına ağırlık verilecek , asfalt kaplamalı yol oranı , Plan döneminde devlet yollarının tamamını , il yollarının da % 85 ‘ ini kapsamak üzere arttırılırken , ağır taşıt trafiğine uygun beton asfalt yol uzunluğu dönem sonunda 8.500 km’ye ulaştırılacaktır.
- xii. Plan döneminde tamamlanacak yatırımlarla devlet ve il yollarında I yaklaşık 500 km bölünmüş yolun hizmete girmesi , 5.500 km yolda geometrik standartların iyileştirilmesi sağlanmış olacaktır.
- xiii. Köy yollarında ; grup köy yolu yapımına önem verilecek , bu yollar ile köy merkezlerine ulaşan yolların öncelikle asfaltlanması rasyonel bir program dahilinde yürütülecektir. Dönem içinde 16.500 km asfalt , 50.000 km stabilize , 2.000 km beton köy yolu yapımı geręekleřtirilecektir.
- xiv. Karayolu altyapı ağları kurumsal ve işlevsel olarak yeniden belirlenecek , köy yollarında , ünite toplulaşmasını özendirecek bir yaklaşımla , belli büyüklükteki yerleşim birimlerine en uygun noktadan ulaşımı sağlayan bir ağ oluşturulacaktır.
- xv. Devam eden otoyol yatırımları yeniden değerlendirilip uygun görülenlerin yapım ve işleminin özel sektöre devri sağlanacak , bundan sonra yapılacak otoyolların Ulaştırma Ana Planı ile uyumlu olması ve yapılabirlik etüdlerine dayandırılması esas alınacak , bu yatırımların Yap - İşlet - Devret Modeli ile ele alınmasına öncelik verilecektir.
- xvi. Karayolu güvenliğini arttırıcı eğitim , denetim ve mühendislik hizmetleri geliştirilecek ve taşıtların çevreye olumsuz etkilerini azaltmak için , araçların teknik yöntemlerle kontrolleri yaygınlaştırılacaktır.
- xvii. Demiryollarında artan taşıma talebinden gerekli payı alabilmek için taşıtcıların taleplerini yakından izleyen ve pazar koşullarındaki değişikliklere uyum sağlayabilen modern işletmecilik yöntemleri uygulanacaktır.
- xviii. Mevcut demiryolu şebekesinden en üst düzeyde yararlanılmasını sağlamak üzere modernizasyon ve iyileştirme yatırımlarına ağırlık verilecek , toplam 2.000 km yol

yenileme ve 1.300 km elektrifikasyon çalışması , 60 adet elektrikli anahat lokomotifi ile 250 adet yolcu , 2.500 adet yük vagonu temini gerçekleştirilecektir. Ayrıca , toplam 80 km yeni demiryolu hizmete verilecektir.

- xix. Dünya denizcilik sektörünü yakından izleyen , gelişen ulusal ve uluslararası koşullara uyum sağlayacak düzenlemelere olanak veren dinamik bir denizcilik politikası oluşturulacaktır. Deniz ticaret filosu tonajının , yenileme dahil olmak üzere 13 milyon DWT ‘ a ulaşması beklenmektedir. Dünya deniz taşımacılığından alınan pay mutlaka daha yüksek seviyelere taşınacaktır.
- xx. Liman işletmeciliğinin çağdaş bir anlayış içinde , uluslararası ve ulusal ticaretteki gelişmelerle uyumlu bir yapıya kavuşturularak , liman kapasitelerinden en üst düzeyde yararlanılması ve transit taşımalarından ülkemiz coğrafi konumunun gerektirdiği payın alınması sağlanacaktır.
- xxi. Konteyner trafiğindeki artışa paralel olarak , başta Derince ve İskenderun’da olmak üzere , yeni konteyner terminali yatırımları gerçekleştirilecektir. Dönem sonunda limanlarımızdaki konteyner trafiğinin 1 milyon adedi aşması beklenmektedir.
- xxii. Havaalanları yatırımlarında öncelik , başta Atatürk ve Antalya olmak üzere , mevcut havaalanlarının hizmet kapasitelerinin ve standartlarının yükselmesine verilecektir.
- xxiii. Hava ulaştırması alt yapısı yetersiz olan ancak , turizm ve ihracat potansiyeli yüksek bölgelerde havaalanı yatırımlarına önem verilecektir.
- xxiv. Plan döneminde Isparta , Bodrum , Samsun-Çarşamba ve Şanlıurfa konvansiyonel havaalanı yatırımlarının tamamlanması , dönem sonunda DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından işletilmekte olan havaliman ve meydanlarında gelen-giden yolcu sayısının dışhatlarda 30 milyona , toplamda 45 milyona ulaşması beklenmektedir.
- xxv. Yeni doğalgaz boruhattı ve depolama yatırımları öncelikle arz kaynağının çeşitlenmesi suretiyle tek kaynağa olan bağımlılığın giderilmesine ve arz güvenliğinin artırılmasına yönelik olarak planlanacak , ülkemize ekonomik ve siyasi güç kazandıracak uluslararası hampetrol ve doğalgaz boruhattı yatırımlarına önem verilecektir.
- xxvi. Kentiçi ulaşım yatırımları , arazi kullanım planları ile bütünleştirilmiş , toplu taşımacılığı esas alan uzun vadeli planlara dayandırılacaktır.
- xxvii. Kentiçi ulaşımında özel kesim katkısı yeni bir yaklaşımla değerlendirilerek , kurumsallaşmış girişimciler kanalıyla özel kesim kaynaklarının kentiçi ulaşım sektöründeki kullanımları yaygınlaştırılacaktır.
- xxviii. Kentlerarası Karayolu yük taşımalarında tonaj tahdidine uyulmasını sağlamak üzere ağırlık ve kontrol istasyonlarının kurulması ve denetlemelerin düzenli yapılması , Karayollarında ve şehir içlerinde yük ve yolcu taşımalarında sürücülerin eğitimi ve

denetiminde Kamu kurumu niteliğinde meslek kuruluşlarının etkinliği arttırılacak ve trafiğin çağdaş bir düzeye ulaşmasında bu kuruluşlarla müşterek çalışmalar yapılması planlanmıştır.

Dolayısıyla yedinci kalkınma planında:

Verimlilik ve kapasiteyi arttırıcı çalışmalar yapılması. Ulaştırma Ana Planı hazırlanacaktır. Yap – İşlet – Devret modeline önem verilmesi. Dış devletlerle ulaşım koordinasyonu sağlanması. Demiryolu şebekesinde en üst düzeyde yararlanılmasını sağlamak üzere modernizasyon ve iyileştirme yatırımlarına ağırlık verilmesi. Trafik denetlemelerinin arttırılması olarak özetlenebilir.



3.8. Kalkınma Planlarının İrdelenmesi

Yukarıda da görüldüğü üzere hazırlanmış olan yedi tane Beş Yıllık Kalkınma Planlarında temel konular her defasında düzeltilmek üzere plana dahil edilmiş ama plana göre davranmaya özen gösterilmediğinden, bundan sonra da planlara dahil edilmeye devam edileceklerdir.

Son planlarda yani 6.ve 7. Kalkınma planında özellikle kazalardaki ölüm ve yaralanma sayısının azaltılması için yolların iyileştirilmesi üzerinde durulmaktadır . Gene bu planlarda çevrenin toplum için ne kadar önemli olduğu yaşanan gerçeklerle ortaya çıkmış ve yukarıda sözü edilen iyileştirmeler yapılırken bu konununda gözönüne alınması planlanmıştır.

Sadece altıncı planda ulaştırmanın alt sektörleri ayrı ayrı ele alınmış diğer hiçbir planda buna gerek görülmemiştir. Bu sektörlerin tek tek belirtilmesi yapılmış olan değişikliklerin daha iyi kıyaslanabilmesine olanak vermektedir.

Yine bazı planlarda demiryolu ön planda iken bir sonrakinde de karayolu hemen bir sonrakinde ise gene demiryolu ön plana alınmıştır. Bu da bize planların sürekliliğinin olmadığını göstermektedir. Planlamada süreklilik, uzun vadeli yatırımların kolaylıkla yapılabilmesine olanak sağlamaktadır.

Hava taşımacılığı içinde halen havaalanlarımızın tek bir kurum tarafından işletilmesinin çalışmaları devam etmektedir. Son dört planda bunda başarılı olunamamıştır. Ayrıca havaalanlarının modernizasyonu ve geliştirilmesi konusunda herhangi bir çalışma planı yoktur. Sadece İstanbul'daki Atatürk Havalimanı'nda genişletme çalışmaları yapılmaktadır.

Demiryollarımızın geliştirilip modernizasyonu hakkında son planda kararlar alınmıştır . Fakat son Demiryolu kongresinde bu planın tam aksi bir hedef seçilmeye uğraşmıştır.

Kalkınma Planlarında ülkemiz için çok önemli bir yatırım olan Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) ile ilgili ulaştırmaya yönelik planlama çalışması yapılmamıştır.

Bütün kalkınma planlarının eksik taraflarından biri de hali hazırda yapılmakta olan projelerin ulaştırma türlerine göre belirtilmemesidir. Yani planlanan hedeflerin gerçekleştirilmesi için ayrılan kaynakların belli olmamasıdır. Bu da bizlerin yani toplumun konular hakkında yeterli

bilgi sahibi olmamızı etkilemektedir. Bilgi sahibi olmadığımız konularda , o konunun gerçekten yapılıp yapılmadığını kontrol edemeyiz. Bu da bizlerin en doğal hakkını elimizden almaktadır.

Kentiçi ulaşım problemleri sadece yedinci Kalkınma Planında söz konusu edilmiştir. Oysa meydana gelen yaralanmalı kazaların çoğu şehir içindikilerdir. Bunun yanında gene kazaların çoğu şehiriçi yollarda meydana gelmektedir. Bunların engellenmesi için yapılacak çalışmalar büyük miktarda milli gelir israfını engelleyecektir.

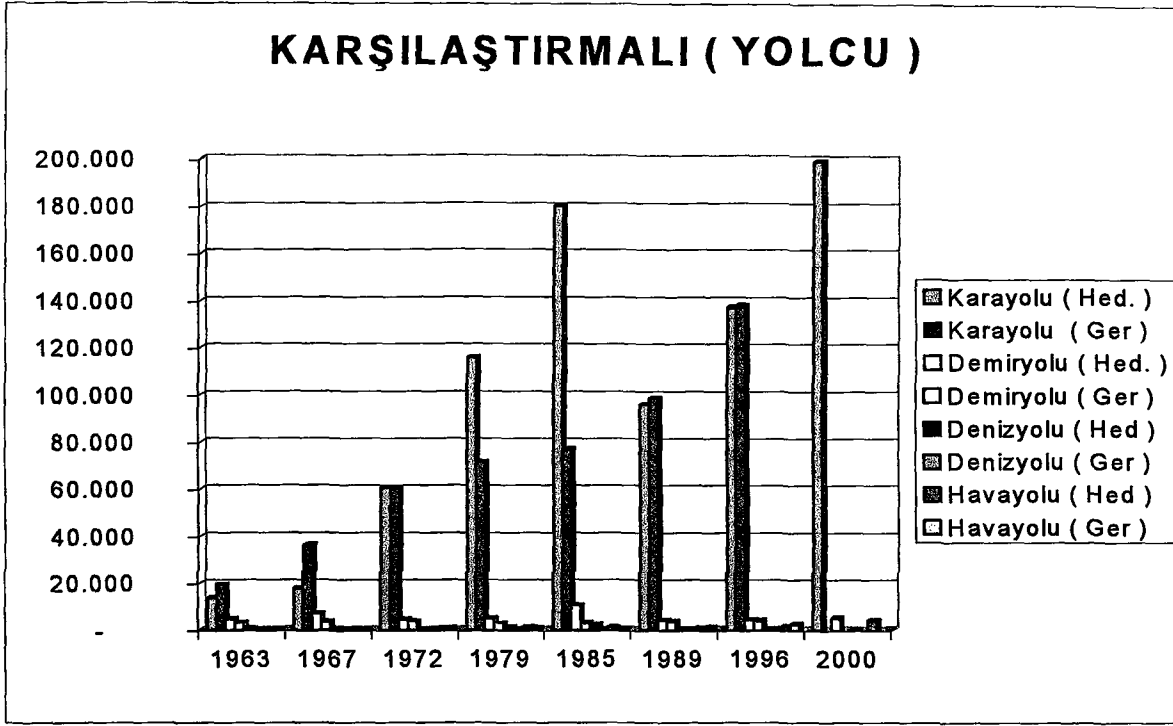
Bu güne kadar hazırlanmış olan kalkınma planları incelendiğinde karşımıza aşağıdaki tablolar çıkmaktadır.

	1963	1967	1972	1979	1985	1989	1996	2000
Karayolu (Hed)	13.464	17.490	60.400	115.592	180.000	95.755	136.974	199.000
Karayolu (Ger)	19.369	36.100	60.000	71.393	76.864	98.270	138.000	
Demiryolu (Hed)	4.606	6.913	4.428	4.954	10.454	4.150	4.500	5.100
Demiryolu (Ger)	3.005	3.548	3.650	2.870	3.024	3.648	4.000	
Denizyolu (Hed)	477	510	147	1.139	2.184	250	260	60
Denizyolu (Ger)	213	171	141	198	98	167	60	
Havayolu (Hed)	191	300	356	1.074	1.254	814	1.450	4.235
Havayolu (Ger)	124	216	498	808	650	1.087	2.536	

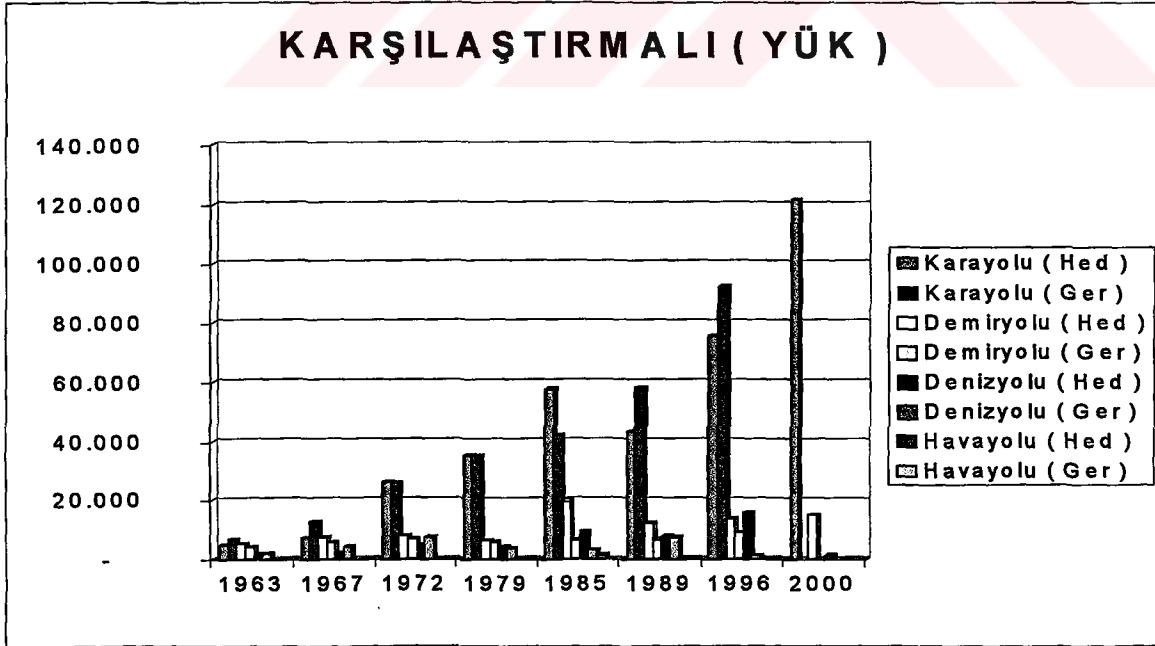
Tablo 3.1.:Şehirlerarası yolcu taşımaları (Milyon – Yolcu – Km)

	1963	1967	1972	1979	1985	1989	1996	2000
Karayolu (Hed)	4.752	6.958	25.900	35.100	57.330	43.000	75.473	121.400
Karayolu (Ger)	6.717	12.500	25.700	34.974	41.812	57.950	92.000	
Demiryolu (Hed)	5.077	7.148	7.849	6.367	19.500	12.000	13.500	14.750
Demiryolu (Ger)	4.111	5.476	6.600	5.679	6.123	6.541	8.800	
Denizyolu (Hed)	1.764	2.144	4.880	4.398	9.210	7.500	15.500	1.200
Denizyolu (Ger)	1.889	4.307	7.260	3.434	2.930	7.152	1.000	
Havayolu (Hed)			5	63	1.254	69	132	376
Havayolu (Ger)	1	2	2	63	57	96	229	

Tablo 3.2.:Şehirlerarası yük taşımaları (Milyon – Ton – Km)

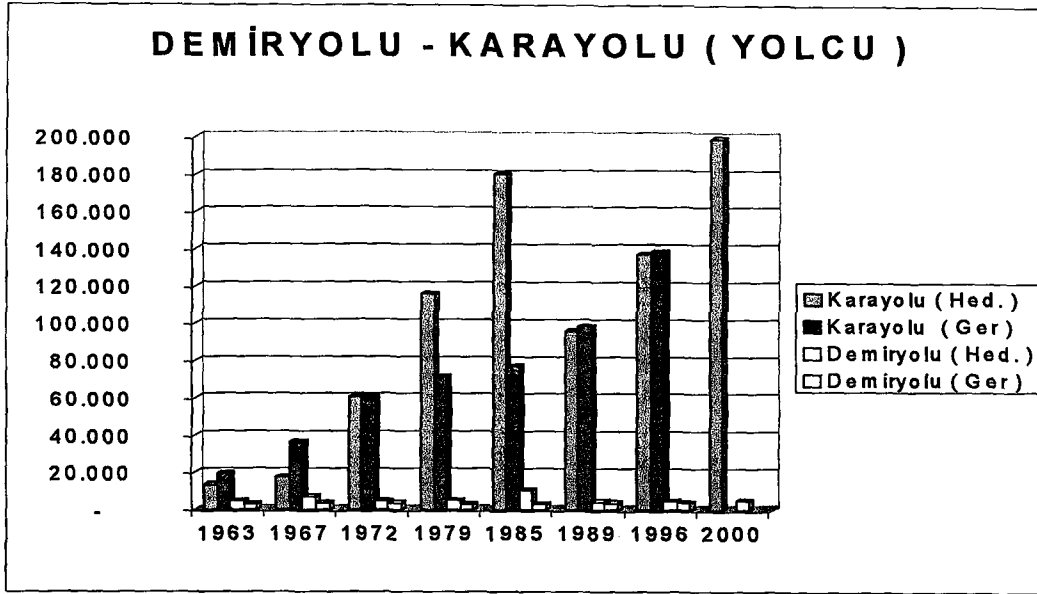


Çizelge 3.1.: Alt Sistemlerde Hedeflenenler ile Gerçekleşenler (Yolcu)

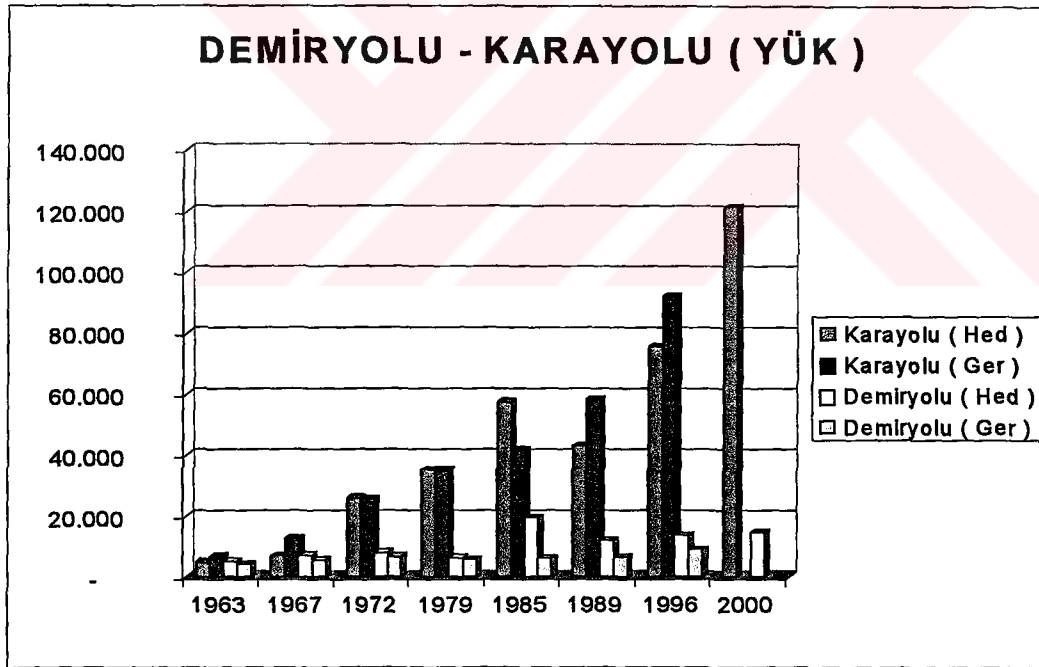


Çizelge 3.2.: Alt Sistemlerde Hedeflenenler ile Gerçekleşenler (Yük)

Aşağıdaki çizelgelerde ise sadece demiryolu ve karayolu olarak hem yolcu hem de yük taşımacılığındaki hedeflenen ve gerçekleşenleri göstermektedir.



Çizelge 3.3.: Demiryolu-Karayolu Hedeflenenler ile Gerçekleşenler (Yolcu)



Çizelge 3.4.: Demiryolu-Karayolu Hedeflenenler ile Gerçekleşenler (Yük)

Yukarıda da görüldüğü gibi planlar hazırlanmaktadır ama bunların hayata geçirilme oranları hedeflerin çok altında kalmaktadır.

4. ALTİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANINDA ÖNGÖRÜLEN HEDEFLERİN GERÇEKLEŞENLERLE KARŞILAŞTIRILMASI.

6. Plan döneminde ulaştırma yatırımları , toplam kamu yatırımları içerisinde %30.6 payla sektörler arasında birinci sırada yer almıştır. Alt sektörler bazında , karayolu yatırımlarının , kamu kesimi ulaştırma yatırımları içindeki payının yaklaşık %80 olduğu kalan %20 'lik bölümü ise demiryolu , denizyolu havayolu ve boruhattı sektörleri arasında paylaşıldığı görülmektedir. Karayolu yatırımlarının büyüklüğünün temel nedeni , bu dönemde , devam eden otoyol yatırımlarının ulaştırma yatırımları içinde %47'lik bir paya sahip olmasıdır.

Ulaştırma sektörünün karayolu ağırlıklı yapısı 6. Plan döneminde de sürmüştür. Bu dönemde yurtiçi yolcu taşımalarının %95'i karayolu ile gerçekleşmektedir. Yurtiçi yük taşımalarında ise Irak – Türkiye Hapetrol Boru hattının 1990 yılında kapanması nedeni ile karayolu taşıma payı artmış ve 5'ci planda %75 olan dönem ortalaması , bu dönemde %80 düzeyine ulaşmıştır.

Ulaştırma sektörünü bir bütün olarak ele alan , diğer sektör yatırımları ile uyumlu , dinamik bir Ulaştırma Ana Planı bulunmamasının ortaya çıkardığı sorunlar sektördeki gelişmeleri olumsuz yönde etkilemeye devam etmektedir.

Sektördeki hedef ve politikaların tek elden tesbiti mümkün olmamakta , ülkemizi uzun süre etkileyecek kararlar ilgili kuruluşlar arasında gerekli koordinasyon sağlanmadan alınmaktadır.

Genelde , filo yaşlarının ekonomik çalışma kriterlerinin üzerinde olması nedeniyle , uluslararası taşımacılıktan alınan pay istenilen düzeye ulaşamamaktadır.

Liman faaliyetlerinde çağdaş bir işletmecilik yapısına ulaşmak için gerekli otonom liman idarelerine geçiş ve özelleştirme konusunda gelişme sağlanamamıştır.

Bu dönemde limanlarımızdaki konteyner trafiği önemli artış göstermiş ve 1989 sonunda 267 bin adet olan konteyner sayısı 1994 yılında 487 bin adete ulaşmıştır. Bu konteynerler malesef demiryolu olmadığı için karayolu ile taşınmaktadır. Bu da kaza riskini her geçen gün arttırmaktadır

Türk deniz ticaret filosunun tonajı 1994 yılı sonunda 300 GRT'un üzerindeki gemilerde 8.493 bin DWT'a ulaşmıştır. Kiralık gemiler de dahil edildiğinde filo tonajı 9.500 bin DWT'a yükselmektedir. Ancak , filonun yenilenmesi ve gençleştirilmesi , uluslararası teknolojik gelişmelere uygun gemilerle donatılması sağlanmıştır.

1989 sonunda 36 uçak ve 5.646 koltuk kapasitesine sahip olan THY filosu , 1994 sonunda 60 uçak ve 9.947 koltuk kapasitesine ulaşmıştır. Bu dönemde orta ve geniş gövdeli uçaklarla taşımacılık yapan özel sektör havacılık işletmeleride filo açısından büyük gelişme göstermiş ve 1994 sonunda toplam 44 uçak ve 7.683 koltuk kapasitesine ulaşmıştır. Filolarda görülen önemli bir gelişme de uçak kalitesinde olmuş , 6'ncı Plan dönemi sonunda uluslararası gürültü ve çevre standartlarına uygun yeni jenerasyon uçakların THY filosundaki payı %90'a , özel havayolu şirketleri filosundaki payı %50'ye yükselmiştir.

1989 yılında DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından işletilen havalimanı ve meydanlarının 19 olan sayısı , Denizli (Çardak) , Muş ve Sinop Havaalanlarının işletmeye açılması ile 14'ü uluslararası statüde olmak üzere 22'ye ulaşmıştır.

6'ncı Plan dönemi sonunda dış hatlarda 13.5 milyon , toplamda 22.3 milyona ulaşan havayolu gelen-giden yolcu trafiğinin başta Atatürk Havalimanı olmak üzere Antalya , Esenboğa , Adnan Menderes ve Dalaman da yoğunlaştığı görülmekte , henüz başlanamayan Atatürk ve Antalya Havalimanları yeni dış hatlar terminal binası yatırımları sektör açısından önem ve önceliğini korumaktadır.

Sektördeki gelişmelere karşın , sivil havacılık otoritesi karar verme , yürütme ve denetleme açısından etkinliğini arttıracak bir yapıya kavuşturulamamıştır. Ayrıca sayı, filo ve pazar payı açısından önemli gelişme içerisinde olan özel havacılık işletmelerinin bütün olarak istikrarlı bir yapıya kavuşturulamamış olmaları nedeniyle , sıkça rastlanan şirket kapanmalarından doğan kaynak ve güven kaybı , sektörü olumsuz yönde etkilemektedir.

4.1.Demiryollarında

Demiryolu altyapısı ve işletmeciliğinin gelişen teknolojinin ve yönetim tekniklerinin gerisinde kalması , mevcut demiryolu sisteminin taşıma taleplerini yeterince karşılayabilmesine imkan vermemektedir.

6'ıncı Plan döneminde mevcut demiryolu ağının geometrik standartlarında gerekli iyileşme sağlanamamıştır. Bu dönemde 662 km. Yol yenilenebilmiş , elektrifikasyon çalışmalarına öncelik verilmiş ve 1989 yılında 479 km. olan elektrikli hat uzunluğu 1994 yılı sonunda 995 km'ye ulaşmıştır.

4.2.Karayollarında

Dönem içerisinde bağlantı yolları ile birlikte toplam 1.566 km otoyolun yapımı sürdürülmüş , 1994 sonu itibariyle bu otoyolların 1.074 km'si hizmete açılarak , daha önce yapılanlarla birlikte toplam otoyol ağı 1.167 km'ye ulaşmıştır. İzmit Körfez Geçişi ve Çanakkale Köprüsünün Yap – İşlet – Devret Modeli ile ihale çalışmaları başlatılmıştır.

Artan karayolu taşıt parkı ve trafik kazalarına karşın , karayolu alt yapısının taşıdığı trafiğe uygun hale getirilememiş olması , yurtiçi taşımacılıkta kurumsallaşmanın sağlanamaması ve trafik hizmetlerini etkinleştirecek yasal ve yapısal düzenlemelerin gerçekleştirilememiş olması karayolu ulaştırmasının temel sorunları olarak görünmektedir.

1985 yılında karayolu taşıtlarında izin verilen standart dingil ağırlığının 10 tondan 13 tona çıkarılması birim taşıma maliyetlerini düşürerek karayolu taşımacılığını daha cazip hale getirirken , yaratılan atıl kapasitenin getirdiği rekabet ve taşımacılarımızın fazla yükleme eğilimleri , diğer yandan 13 tonluk dingil ağırlığını taşımaya uygun olmayan yollarımızı aşırı yıpranmaya maruz bırakmıştır. Buna karşılık , kurulması amaçlanan ağırlık kontrol istasyonlarının yapımı dönem içerisinde gerçekleştirilememiştir.

Devlet ve il yollarında kapasite arttırıcı yatırımlar yerine mevcut yolların geometrik ve fiziki standartlarının iyileştirilmesi çalışmalarına ağırlık verilmiştir. 1989 yılında %79 düzeyinde olan asfalt kaplamalı yol oranı , 1994 sonunda %84'e yükselmiştir. Günlük ortalama 500 ağır taşıt trafiğine göre devlet ve il yollarında 17.000 km. Olması gereken beton asfalt uzunluğu 1994 sonu itibariyle 4.750 km'ye ulaşabilmiştir. Bu durum , karayolları bakım-onarım giderlerinin olması gerekenin çok üzerinde gerçekleşmesine neden olmakta , mevcut imkanlar içinde yeterli kaynağın ayrılması mümkün olamamaktadır. Planlamada ayrılan kaynak , uygulamaya geçildiğinde hedeflenen projeyi karşılamamaktadır. Bu nedenle planlamada ayrılan kaynakların hedeflenen amacı şekilde düzenlenmesi gerekir.

5:Ulaştırma Sektörünün Sorunları

Ulaştırma ; ekonomik , toplumsal ve kültürel etkinliklerin ülke boyutunda gelişip yaygınlaşmasını sağlayan bir hizmet türüdür. Aynı zamanda kilit ögesi niteliğindeki bir sistemdir. Bu nedenle , bir ülkenin kalkınması , ancak sağlıklı bir ulaştırma sistemi desteğinde gerçekleşebilir.

Ulaştırma sisteminin etkinliği aşağıda belirtilen başlıca ölçütlere uymasına bağlıdır.

- i. Ara hizmet olarak hizmet sunduğu etkinliklere en iyi biçimde destek vermek.
- ii. Olabildiğince düşük yatırım maliyeti ile oluşturabilmek ve olabildiğince düşük işletme maliyeti ile işletebilmek.
- iii. Enerji açısından verimli olmak ve dışa bağımlı olmamak.
- iv. Olabildiğince az taşıma süresi gerektirmek.
- v. Dışsal etkiler bağlamında , yüksek güvenli , çevreyle uyumlu olmalıdır.

Özet olarak bir ulaştırma sisteminden beklenen , en iyi biçimde hizmet sunarken ülkeye en ucuza mal olmasıdır. Bu ifade , ulaştırma sistemlerinin dar anlamda taşıyıcı kuruluş karı ölçütü ile değil enerji savurganlığı ve dışa bağımlılığı , trafik kazaları , çevre kirliliği , gürültü etkilerinin ülkeye maliyetini de içeren sosyal maliyet ölçütü ile değerlendirmesi gereğini vurgulamamaktadır. Belirtilen bağlamda bir ulaştırma sisteminin etkinliği ve uygunluğu karayolu , demiryolu , denizyolu , havayolu , su yolu , ve boru hattı ulaştırma türlerinin yerli yerinde kullanılmış olmasına bağlıdır.

Aşağıdaki hususlardan ötürü ulaştırmanın planlanması gerekmektedir.

- i. Ulaştırma kendiliğinden oluşmayıp , ekonomik toplumsal ve kültürel etkinliklerin türevi niteliğinde bir hizmet olduğundan , belirtilen etkinliklere göre oluşturulması ve geliştirilmesi gerekmektedir.
- ii. Ulaştırma pahalı ve yapımı uzun süren yatırımı gerektirdiği için desteklediği etkinliklerin aksamasına neden olmamak için yeterince önceden gereksinimlerin öngörülmesi ve gereğinin yerine getirilmesi zorunlu bulunmaktadır.

Demiryollarının altyapının yapım , bakım ve onarım giderlerini doğrudan yüklenmesine karşın , yalnız taşıtların işletilmesi ile ilgilenen karayolları altyapı maliyetine katılımı

vergileme yöntemleriyle sağlanmaya çalışılmaktadır. Ne var ki , karayolları kullanıcılarının altyapı giderlerine yeterince katkıda bulunması sağlanamamaktadır. Örneğin karayolu kullanıcılarının katkılarında önemli bir yer tutan akaryakıt için ödedikleri vergiler , altyapıyı kullanmalarına bağlı kalmaktadır. Oysa demiryolları trafik olsun olmasın altyapı yapım ve bakımını üstlenmekten kaçamaz . Böylece altyapının kapasite altında kullanımının sosyal maliyetini demiryolları yüklenmekte , fakat karayolları yüklenmemektedir. Bu nedenlerle karayolu ve demiryolunda maliyetler farklı biçimde ve demiryolunun zararına olarak oluşmaktadır. Öteki ulaştırma türlerine uygulanmayıp demiryoluna yüklenen tekel döneminden kalma bazı vergiler de demiryolu maliyetlerinin yapay biçimde şişmesinde etkili olmaktadır.

Yukarıdaki durum demiryollarının toplam giderlerini karşılayacak bir fiyat politikası uygulamasını engellemektedir. Sabit maliyetlerin yüksekliği nedeniyle artan verimle hizmet görüldüğü için , marjinal maliyete dayalı bir fiyat uygulamasıyla bütçe dengliği sağlanamamaktadır. Ortalama maliyete dayalı bir tarife fiyatı ise öteki ulaştırma türleri ile rekabet olanağını ortadan kaldırmakta ve trafiğini kaybetmesine neden olmaktadır.

Demiryolları tarife fiyatlarının saptanmasında serbest bulunmamaktadır. Fiyatların devletin onayından geçmiş olması ve önceden ilan edilmiş bulunması gerekmektedir. Oysa karayolları bu konuda rahat hareket etme olanağına sahiptir. Tarife fiyatlarının saptanmasında uyması gereken koşullar demiryollarının ticari bir davranış içinde bulunmasını ve giderlerini karşılayacak gelirler elde etmesini engelleyici bir neden olmaktadır.

Demiryollarında işletme ve taşıma zorunluğu kamu hizmeti kavramının bir gereği olmaktadır. Bu nedenle tüm sistemin sıkışık trafik dönemlerine göre hizmete hazır bulunması gerekmektedir. Bu durum altyapı ile birlikte taşıt ve personel olarak ek mali yükler getirici niteliktedir.

Kısacası ulaştırma sistemimiz karayoluna dayalıdır. Özellikle yük taşımacılığındaki payın da giderek artması ciddi olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Karayolu trafik kompozisyonunda ağır taşıt payı verilmiş ülkelerde %10 dolayında iken ülkemizde bu pay bazı önemli eksenlerde %60 ' lara kadar çıkmaktadır.

Bu durumun en olumsuz sonucu hızın düşmesi , kapasitelerin azalması ve en önemlisi trafik kazalarıdır. Gerçekten ülkemizdeki trafik kazaları ve ölüm sayısı gelişmiş ülkelere göre 3-10 kat daha fazla olmaktadır.

Ülkemize özgü koşullar bağlamında , ulaştırma sistemimizi bir bütün olarak ele alan tek planlama çalışmasının “1983-1993 Ulaştırma Ana Planı” olduğu daha önce belirtilmiştir. Bu plan ile Türkiye için ideal bir ulaştırma sistemini tanımlamak söz konusu değildir. Ancak zorunlu olarak planın yapıldığı döneme kadar ki oluşumları ve ülkenin sosyo ekonomik koşulları göz önüne alarak oluşturulabilecek en iyi ulaştırma sistemi gelişimini ve bunun gerektirdiği başta yatırımlar olmak üzere önlemleri belirlemektedir. Tablo 5.1. ve Tablo 5.2. de yolcu ve yük taşımada Ana Plan 6. Beş yıllık Kalkınma Planı öngörülerine karşılık , gerçekleşme durumları görülmektedir. Tabloların incelenmesi ulaştırma sistemimizin olumsuz yönde ve hızla ilerlediğini ortaya koymaktadır. Özellikle yük taşımacılığında Ulaştırma Ana Planı’nın tamamen geçersiz kaldığı hatta 6. Beş Yıllık Plan öngörülerinin bile gerçekleşmediği görülmektedir. Son dönemde trafik kazalarının da içinde olduğu bir çok konumda yaşanan olumsuzluklar bu gelişmenin sonucudur.

	Yolcu x km (milyon)						Yolcu x km (payı)			
	Gerçek	UAP	6.BYKP	Gerçek	Gerçekleşme		Gerçek	UAP	6.BYKP	Gerçek
	1980	Hedef 1993	Hedef 1993	1993	UAP	6.BYK P	1980	Hedef 1993	Hedef 1993	1993
Denizyolu	1017	1662	249	52			%1,20	%1,10	%0,20	%0,00
Demiryolu	3549	6235	4365	4030	%65	%92	%4,10	%4,00	%3,30	%3,00
Boruhattı										
Karayolu	80828	145197	128493	132754	%91	%103	%94,20	%94,10	%95,50	%95,80
Havayolu	395	1265	1363	1721	%136	%126	%0,50	%0,80	%1,00	%1,20
Toplam	85789	154359	134470	138557	%90	%103	%100	%100	%100	%100

Tablo 5.1.: Ulaştırma Ana Planı ve 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı Hedefleri ve Gerçekleşme Karşılaştırılması – Yurtiçi Yolcu Taşımaları

	Yük x km (milyon)						Yük x km (payı)			
	Gerçek	UAP	6.BYKP	Gerçek	Gerçekleşme		Gerçek	UAP	6.BYKP	Gerçek
	1980	Hedef 1993	Hedef 1993	1993	Oranı		1980	Hedef 1993	Hedef 1993	1993
					UAP	6.BYKP				
Denizyolu	7880	29800	14339	900	%3	%6	%15	%32,20	%12,60	%0,80
Demiryolu	5167	25436	12397	8118	%32	%65	%9,90	%27,50	%10,90	%7,30
Boruhattı	3429	4046	10314	3091	%77	%30	%6,60	%4,30	%9,10	%2,90
Doğalgaz			5083	4952		%97			%4,50	%4,70
Karayolu	35861	33400	71470	88948	%266	%125	%68,50	%36	%62,90	%83,90
Havayolu	4	10	15	13	%130	%87	%0	%0	%0	%0
Toplam	52341	92662	113618	106022	%114	%93	%100	%100	%100	%100

Tablo 5.2.: Ulaştırma Ana Planı ve 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı Hedefleri ve Gerçekleşme Karşılaştırılması – Yurtiçi Yük Taşımaları

1940'dan önce ortalama olarak yılda 200 km yeni hat yapılırken, 1940'dan günümüze kadar yapılan ortalama yıllık hat uzunluğu ancak 20 km'ye varmaktadır.

Yıllar	Yolcu –km	Ton-km
1923	172.744.206	207.000.000
1933	319.801.560	430.732.234
1943	2.667.591.560	2.546.754.326
1953	3.619.424.424	4.088.070.312
1957	5.105.384.608	5.521.866.960
1962	3.719.824.479	3.856.176.495
1973	6.400.000.000	7.319.000.000
1979	6.799.000.000	5.814.000.000
1986	6.052.000.000	7.396.000.000
1995	3.661.000.000	8.506.000.000

Tablo 5.3.: 1923-1995 Yılları Arasında Yolcu ve Yük Trafikinin Gelişimi

Genel ve niteliksel anlamdaki incelemeleri daha iyi değerlendirmelerle desteklemek üzere yük taşımacılığında demiryolunun payının arttırılmasına iki senaryo geliştirilmiştir.

Birinci senaryo , 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı'nın uygulanabilmiş olması , dolayısıyla demiryollarının yük taşımacılığındaki payının karayollarından transfer ile arttırılması

varsayımına dayandırılmaktadır. Buna göre Tablo 5.4.'te görüldüğü gibi on yıllık dönemde demiryollarının yük taşımacılığındaki payının %7,1'den %27,45 'e çıkması söz konusudur.

İkinci senaryo, 1985-1995 yılları arasındaki demiryolu yük taşımacılığındaki gelişme eğiliminin 2015 yılına kadar doğrusal sürmesi durumu ile 1998-2015 yılları arasında demiryolunun yük taşımacılığındaki payının doğrusal gelişme ile %30'a çıkarılması durumu arasında karayolundan demiryoluna yük transferi varsayımına dayandırılmıştır.

(Diğer ulaşım sistemleri ise ihmal edilmiştir.)

Tablo 5.4. ve Tablo 5.5.'de sırasıyla birinci ve ikinci senaryolar için yıllar itibariyle karayollarından demiryollarına transfer edilmesi ön görülen yük trafiği değerleri verilmiş bulunmaktadır. Tablo 5.6.'da, iki senaryo için yük taşımalarında demiryolunun karayolundan kayan trafikle payının artması nedeniyle enerji tasarrufu, trafik kazası, yaralı ve ölü sayısı azalması ile hava kirletici emisyon miktarlarındaki düşmeler görülmektedir. Enerji tüketimi konusunda Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC) tarafından saptanan petrol eşdeğerleri olarak kamyon için 33.5 cm³/ton-km ve tren için 15 cm³/ton-km değerleri alınmıştır. Trafik kazaları ile ilgili olarak (yolcu-km+ton-km) başına trafik kazasında ölü sayısının, 2015'e kadar, 1995 yılına göre yarıya düştüğü varsayılmıştır. Hava kirletici emisyonlar konusunda Avrupa Birliği'nde yapılmış araştırmaların sonuçlarından yararlanılmıştır. Buna göre tıkanma maliyeti karayolunda 8,1ECU/1.000 ton-km kaza maliyeti karayolunda 8,2 ECU/1.000 ton-km, demiryolunda 0,02 ECU/1.000 ton-km, hava kirletici emisyonların maliyeti karayolunda 7,8ECU/1.000 ton-km, demiryolunda 0,4 ECU/1.000 ton-km alınmıştır.

Tabloların incelenmesi, geliştirilen senaryoların sonuçlarının ne denli önemli olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Örneğin 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı'nın uygulanabilmesi durumunda trafik kazalarından on yıllık dönemde 1.524 kişinin ölümden ve 15.693 kişinin yaralanmaktan kurtulacağı hesaplanmıştır. Ulaştırma politikalarında bir düzenleme(yük taşımacılığında demiryolu payının %30'a çıkarılması) ile 2015 yılına kadar trafik kazalarında 4.051 kişinin ölümden, 135.117 kişinin de yaralanmaktan kurtulacağını göstermektedir.

Yıllar	Demiryolu Yük Trafiği (Milyon Ton-km)		
	Mevcut Gelişim (1993 Yılında %7,1)	UAP'ye göre (1993 Yılında %27,45)	Karayolundan Transfer
1983	6.301	6.301	0
1984	7.679	8.166	487
1985	7.959	8.887	928
1986	7.396	10.183	2.787
1987	7.403	12.983	5.580
1988	8.149	15.910	7.761
1989	7.707	17.386	9.679
1990	8.031	18.557	10.526
1991	8.093	17.798	9.705
1992	8.383	20.210	11.827
1993	8.511	29.483	20.972
Toplam	85.612	165.865	80.253

Tablo 5.4.

Yıllar	Demiryolu Yük Trafiği (Milyon Ton-km)		
	Mevcut Artımla	Öngörülen (%7,1'den %30'a artması)	Karayolundan Transfer
1998	8.877	13.362	4.484
1999	8.980	15.510	6.529
2000	9.083	17.794	8.711
2001	9.186	20.214	11.028
2002	9.289	22.771	13.482
2003	9.392	25.464	16.072
2004	9.494	28.293	18.799
2005	9.597	31.259	21.662
2006	9.700	34.361	24.661
2007	9.803	37.600	27.797
2008	9.906	40.975	31.069
2009	10.009	44.486	34.478
2010	10.111	48.134	38.022
2011	10.214	51.918	41.704
2012	10.317	55.838	45.521
2013	10.420	59.895	49.475
2014	10.523	64.088	53.565
2015	10.626	68.417	57.792
Toplam	175.527	680.379	504.852

Tablo 5.5.

	Enerji Tasarrufu	Kazalara ilişkin azalmalar			Emisyon azalmaları (ton)			
	M ³	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı	CO	NOx	CH	Partiküller
Senaryo1	1,484,682	9,533	1,524	15,693	294,529	245,574	129,207	2,408
Senaryo2	9,339,763	153,762	4,501	135,117	1,852,807	1,544,847	812,812	15,146

Tablo 5.6.

Sosyal ve siyasi alanlardaki bütünleşme ve güç birliği arayışları, ekonomik alanda olduğu gibi, ülkelerin ister istemez kendi görüş ve menfaatlerine en uygun organizasyon içinde yer almaya yani bölgesel işbirliğine itmektedir. Bu çerçevede Avrupa Topluluğu ülkeleri arasında yer almak isteyen Türkiye'nin, hangi bölgesel işbirliği alanında yer almak istediğini bir kez daha gözden geçirip, kesin olarak belirledikten sonra, artık çok kararlı ve ivedi adımlar atması ve bu ülkelerle her alanda bütünleşme arayışı içine girmesi gerekmektedir. Türkiye coğrafik konumu, stratejik durumu, sosyal ve kültürel yapısı açılarından Avrupa Topluluğu ülkeleri arasında hangi bölgesel işbirliği alanlarında yer almak istediğine karar vermek durumundadır.

Türkiye sahip olduğu bu özelliklerden istifade edip, bu tür bölgesel organizasyonlardan sadece birinde yer alıp diğerlerine sırt çevirmek yerine, bu bölgesel işbirliği organizasyonları arasında katalizör olma yolunu tercih etmelidir. Bu son derece zor bir yolun tercihidir. Ancak dikkatli ve bilinçli bir şekilde bu politika izlenirse, Türkiye büyük avantajlar elde edebilir.

AT ile Türkiye arasında gerçekleştirilen Gümrük Birliği çerçevesinde; AT ile bütünleşme çabası içinde Türkiye'nin, bilindiği gibi Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) ve Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EKO) çerçevesinde; merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri, Rusya, yeni bağımsızlığı kazanmış eski Sovyet Cumhuriyetleri, Türk Cumhuriyetleri, İran ve Pakistan ile Bölgesel İşbirliği arayışları vardır. Bu organizasyonlardan Türkiye'nin aktif rol üstlenmesi ve yukarıda da değinilen ülke çıkarları açısından bu işbirliği imkanlarından azami ölçüde yararlanması ve dengeyi çok iyi koruması gerekmektedir.

Olaya ulaştırma politikası açısından bakıldığında; AT Komisyonu tarafından hazırlanan "Ortak Ulaştırma Politikasının Geleceği" başlıklı 2 Aralık 1997 tarihli ve COM(92) 494 sayılı bildiride (Beyaz Kitap'da) ulaştırma faaliyetlerinin uluslararası niteliği nedeniyle, Topluluğu kuran Roma Anlaşması'nda ortak ulaşım politikasının dış boyutunun da düşünüldüğü belirtilmekte; bu çerçevede üçüncü ülkelerle ilişkilerin güçlendirilmesi gereğine yer verilmektedir. Ayrıca Prag Deklarasyonunda da ulaşımında birleştirilmiş bir Avrupa niyeti ortaya konulmasına rağmen, bu küresel yaklaşım savıyla Doğu Avrupa Ülkelerinden ve bu arada Bulgaristan'dan söz edilmesine karşılık Türkiye'den ulaştırma ilişkileri ve yapıları açısından hiç söz edilmemiştir. Türkiye'nin dışlanması esasen "Coğrafi Avrupa" terimi ile de ters düşmektedir. Bu kapsamda Türkiye, uluslararası transit taşımacılık için önem arzeden Trans Avrupa Karayolu Projesi (TEM) ve Kuzey-Güney Demiryolu Projesi(TER) içinde önemli bir yere sahiptir.

Avrupa Topluluğu ülkelerinin Uzakdoğu'ya ulaşmadaki politikalarına, mevcut uygulamalara ve desteklenen projelere makro açıdan tarafsız gözle baktığımızda, Türkiye'nin bu güzergahtan dışlanmak istendiği ve alternatif yollara ağırlık verildiği de somut olarak görülmektedir. Şöyleki, bugün Avrupa ile Orta ve Uzakdoğu arasındaki ulaşımın büyük bir bölümü Karadeniz'in kuzeyinden ve Akdeniz üzerinde çok modlu sisteme entegre olmuş ülkeler tarafından gerçekleştirilmiştir.

Aynı şekilde, Yunanistan'ın Valos Limanı ile Suriye'nin Laskiye Limanı arasındaki feribot taşımacılığı ile de yine Türkiye üzerinden geçmesi gereken trafik güneye çekilmiştir.

Doğu sınırlımızda da durum maalesef pek farklı değildir. Avrupa ile Ortadoğu arasındaki en kısa güzergah üzerinde bulunan Türkiye'nin , transit taşımacılıktaki önemi komşuların tutarsız ve samimi olmayan tutumu yüzünden gereği gibi ön plana çıkamamıştır.

İran, Türkiye üzerinden transit geçmek yerine , kendi ülkelerine gelen ve kendi ülkelerini de transit geçerek yeni bağımsızlığını kazanmış Kafkas, Orta ve Uzakdoğu ülkelerine, özellikle Türk Cumhuriyetleri'ne yönelik taşımacılığı, Kuzey-Güney aksına çekerek, Türkiye'yi dışlamak istemektedir. Bu nedenle Güney limanlarını çok büyük yatırımlarla rehabilite eden ve Benderabbas limanını çift hatlı modern demiryolu ile Tahran' bağlayan ve yine Mashad ile Türkmenistan arasındaki demiryolu bağlantısını da tamamlayan İran, özellikle hammadde zengini yeni Cumhuriyet'lerdeki maden cevheri ve petrol taşımalarını Kuzey Güney aksına çekme politikasını gerçekleştirmiştir.

Bu bağlamda; her şeyden önce kısa, orta ve uzun vadeli bir DEVLET POLİTİKASI oluşturulmalıdır. Dinamik bir yapıya sahip olması gereken devlet politikasının, her hükümet tarafından benimsenmesi ve mümkün mertebe değişikliğe uğratılmadan uygulanması gerekmektedir.

Bilindiği üzere ulaştırma, bir hizmet sektörüdür. Bu sektörün en önemli ve çarpıcı özelliği üretimin stoklanmamasıdır. Diğer bir ifade ile talebin ortaya çıktığı anda arzın hazır bulunması ve en üst kalitede, güvenilirlikte ve ivedilikle sunulması gerekmektedir. Dolayısıyla bu sektörde, planlama, koordinasyon ve eğitim büyük önem arz etmektedir. Bunlara ilaveten bu sektördeki teknolojik gelişmeleri dikkatle izleyerek; mevcut tesislerin, rehabilitasyon ve modernizasyon kapsamında çağdaş hizmet verebilir hale getirilmesi yanında, yeni kurulacak tesis ve alt yapıların kısa, orta ve uzun vadeli perspektifte

değerlendirilip en son teknolojiyle, hatta mümkünse geleceğin teknolojisi ile ara teknolojiler atlanarak realize edilmesi büyük önem taşımaktadır.

Bu gerçekler karşısında, artık olayı çok ciddiye alma zorunluluğu vardır. Türkiye savaşa girmeden, yılda 6.000-7.000 arasında vatandaşını trafik kazalarında kaybetmektedir. Bu nedenle DPT İhtisas Komisyonunun bu korkunç tabloyu göz önünde bulundurarak, ulaşımda altyapı ve taşımacılık sistemlerinin dengeli bir şekilde gelişmesini temin edecek önlemleri alması, yatırım tercih ve önceliklerini bu espri içinde yapması ve öncelikle VII. Beş yıllık Kalkınma Planı revize edilerek, bundan sonraki dönemlere ait kalkınma planlarında bu konunun dikkatle ele alınması gerekli görülmektedir.

Yük taşımacılığında ise, kombine taşımacılık ve bu taşımacılığı kolaylaştıran kaplı taşımacılık(konteyner taşımacılığı) devri başlamıştır. Limanlar hızla konteyner terminallerine kavuşturulmakta, kara ve demiryolu bağlantıları güçlendirilmekte, böylece, denizyolu, karayolu ve demiryolu entegre çalışması sağlanmaktadır.

Bu sistem içinde, taşımacılıkta optimum çözümler, minimum maliyetlerle sağlanabilmektedir. Örneğin hem karayolunda, hem de demiryolunda gidebilen römorklarla eşyanın taşınması(road-railer) sistemi ile, karayolu-demiryolu kombine taşımacılığında, demiryolu kullanımı sözkonusu olduğu halde, yine de kapıdan kapıya taşımacılık gerçekleştirilebilmektedir.

1830'lı yıllarda demiryolu taşımacılığı ile tanışan dünyamızda, ülkeler yurtlarını nasıl hızla demirağlarla örmüşlerse, çağımızda da özellikle Japonya ve Fransa'nın öncülük ettiği hızlı demiryolu taşımacılığı giderek önem kazanmaktadır. Ancak, demiryollarında bugünkü korkunç hızlara ulaşılması, altyapının yenilenmesini zorunlu kılmaktadır. Mevcut demiryolu şebekemizde hızlı tren taşımacılığı yapılamayacağı açıkça ortadadır. Dolayısıyla, Türkiye hızlı tren taşımacılığı konusunda kararlı adımlar atmak niyetinde ise (ki TER Projesi kapsamındaki Türkiye, Avrupa ile Asya'yı demiryolları ile bağlamak zorundadır.) o zaman bu iş tutarlı bir devlet politikası ile yapılabilir.

Bugün AT ülkeleri ile İsviçre ve Avusturya'nın oluşturduğu 14'ler grubu, mevcut demiryollarının 27.000 km'lik kısmını 250 km'nin üzerinde süratle uyumlu hale getirmek için rehabilite etmekte ve 15.000 km'lik yeni hızlı demiryolu şebekesi kurmaktadır. Hızlı demiryolu şebekesi Avrupa haritalarında Ankara'ya kadar uzatılmıştır.

Cumhuriyetimizin ilanı ile Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan demiryolu 3.714 km.'si anahat, 845 km.'si de tali hat olmak üzere toplam 4.559 km.'dir. 1923-1931 yılları arasında toplam hat uzunluğu 6.011 km'ye, 1940 yılında 8.637 km'ye, 1950 yılında ise 9.204 km'ye ulaşmıştır. Bugün ise toplam demiryolu uzunluğu 10.508 km.'dir. Bunun 9.350 km'si sadece anahattır. Yani mevcut demiryollarımızın %43'ü Cumhuriyet'in ilanından önce inşaat edilmiştir. 1923-1950 arasında, ilave 4.645 km demiryolu inşaa edilmiş ve bu dönemde yılda ortalama 172 km demiryolu inşaa edilmiştir. Ancak 1950'den sonra demiryolu yapımı neredeyse durduğu gibi rehabilitasyon faaliyetlerine dahi kaynak ayrılmamış ve yılda ortalama 27,5 km yol yapılmıştır. 1920-1940 yılları arasındaki Türkiye'nin imkanları ve teknolojisi ile, günümüz Türkiye'sinin imkanları ve demiryolu inşaa konusundaki teknolojik gelişmeler dikkate alındığında demiryolları konusunda yaklaşık yarım asırdır çivi çakılmadığı görülmektedir.

Yine politikayı belirleyecek, uygulayacak, uluslararası platformda savunacak, neticelendirecek, gelişen ve değişen şartlara göre dinamiğini sağlayacak dirayetli kadroların işbaşına getirilmesi ve bu kadroların maddi açıdan tatmin edilerek kaçmalarının önlenmesi, politik mülahazalarla bürokrasiye müdahale edilmemesi, dürüst ve liyakatli kadrolara destek çıkılması, bu kadroların ve kamu oyunun moralinin yükselmesi, yeniden heyecana getirilmesi, ulaştırma sektöründe olduğu kadar diğer sektörlerde de hayati öneme haizdir. Ulaştırma Türkiye'nin gündemindeki en acil çözüm bekleyen konu olarak değerlendirilmelidir.

6. YEDİ'NİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANINDA BEKLENEN VE GERÇEKLEŞEN GELİŞMELER

Yedinci beş yıllık kalkınma planında beklenen ve hedeflenenler daha önce üçüncü bölümde detaylı bir şekilde anlatılmıştı.

Yedinci kalkınma planı süresi halen devam etmektedir. Bu sebep ile elde bulunan veriler ağırlıklı olarak planın ilk yılının yani 1997 yılının sonuçları olmaktadır.

Bu süreç içerisinde , demiryollarında 1988 yılında 52.848 adet personel ile faaliyet sürdürürken , 1997 yılı sonunda personel sayısında 10.570 adet azalarak 42.278 adede gerilemiştir. Son yıllarda emekli olan personelin yerine yenisinin atanmasının yapılmamasından dolayı , özellikle faal personel mevcudu yeterli olmadığından yük trenlerinin personel yokluğu nedeniyle iptal edildiği dikkat çekmektedir.

Kuruluşun personel mevcudunu diğer ülkeler ile karşılaştırdığımızda 1km demiryoluna düşen personel sayısı ; Belçika'da 10.46 , Almanya'da 6.59 , Hollanda'da 9.08 , Avusturya'da 9.88 , Fransa'da 4.85 iken ülkemizde 3.63 'tür.

1997 yılı nominal zararın 100 trilyon TL'ye ulaştığı TCDD'nin yaratmış olduğu reel katma değeri incelendiğinde de 1997 yılında oluşan pozitif yönelişlere karşın yeterli ve istenen oranda bir gelişme sağlanamamıştır.

YILLAR	NOMİNAL ZARAR (1.000.000.-)
1988	82.901
1989	151.757
1990	793.488
1991	2.160.636
1992	3.830.023
1993	8.849.078
1994	25.485.906
1995	38.001.065
1996	60.784.796
1997	103.900.758

Tablo 6.1.

TCDD'nin giderlerinin yaklaşık %50 'sini faaliyet dışı giderler teşkil etmektedir. Faaliyet dışı giderler: faiz ve komisyon ile kambiyo zararlarından oluşmaktadır. Bu durum da kurumun özel

bankalara boçlandırılmasından dolayı ortaya çıkmaktadır. Kuruluşun 1997 yılı faaliyet içi giderlerini karşılama oranı %56.04'dür. Faaliyet içi gelirlerinin %53'ünü liman gelirleri oluşturmaktadır. 1997 sonu itibariyle gelirinin gidere karşılama oranı banliyo taşımacılığında %52,4 ana hat yolcu taşımacılığında %16 ve yük taşımacılığında %30.7 olarak gerçekleşmiştir. Sonuç olarak toplam gelirler , toplam giderlerin %42.47'sini karşılayabilmiştir.

1950 ile 1997 yılları arasında karayollarımızın uzunluğu %80 artarken , demiryollarımızın uzunluğu sadece %11 artmıştır.

Çağdışı bırakılan demiryollarımızda trenlerimizin ticari hızı 40-50 km'yi geçmez. 1998 yılı bütçesinde ulaşımaya ayrılan kaynaklardan demiryoluna düşen pay sadece %6' dır. 2002 yılına kadar yapılan planlamada Kars – Tiflis arası 124 km'lik hat dışında yeni yapılan yol yoktur.

Karayoluna bağımlı ulaşım sistemimiz dışa bağımlı ve son derece pahalıdır. 1997 yılında otomotiv için harcanan para o yılın bütçesinin 1/6' sıdır. 1997 yılının Ocak – Eylül döneminde 3.857.232 bin dolarlık otomotiv ve yan sanayi ithalatı yapılmıştır.

Mevcut hatların modernleştirilmesi çalışmaları yeterli hızla ilerleyememektedir. Bu çerçevede mevcut hatların elektirifikasyon ve sinyalizasyon tesisleri hızla tamamlanmalıdır. 1988 yılında başlayan Halkalı-Kapıkule hattının sinyalizasyon projesinin ancak 7 yılda tamamlanabilmesi bu çalışmaların yavaş yürüdüğüünün göstergesidir. 5.11.1997 'de hizmete giren ve toplam 70 milyon dolara mal olan Çerkezköy – Kapıkule Elektrifikasyon ve Sinyalizasyon tesisleri ile 10 bin 508 kilometre olan toplam demiryolu hattının ancak 2 bin 453 kilometresi sinyalli , 2 bin 49 kilometresi ise elektrikli hale getirilmiştir. Haydarpaşa – Ankara hattı rehabilitasyon çalışmalarına ise henüz başlanmıştır. Bu projenin üç yılda gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.

Demiryolu ağıımızı etkinleştirecek ve demiryolunun ülke ekonomisi açısından üstlenmesi gereken taşımaları gerçekleştirmesini sağlayacak yeni hatların yapımı gerekmektedir. Ayrıca başlanmış olan projelerin öncelikle ele alınıp bir an önce bitirilmesi için gerekli yatırım finansmanı mutlaka işbaşındaki hükümet tarafından sağlanmalıdır. (Örneğin , Ankara – İstanbul hattında bulunan ve yıllardır bitirilemeyen Ayaş tünelinin kalan 2 kilometrelik kısmı için 14 trilyon TL'nin gerekli olduğu ilgililerce ifade edilmektedir.) Ancak 55. Hükümetin 1998 yılı bütçesinin yatırım ödenekleri kısmında demiryolları için sadece 4 trilyon 400 milyar

TL. vermesi mevcut projelerin gerçekleşmesinin daha yıllarca sürüncemede kalacağını göstermektedir. Bu aynı zamanda , ulaştırma – haberleşme sektöründe yatırımların 1997 yılına göre reel olarak %38 azalması anlamına gelmektedir. Bu bağlamda Ankara – İstanbul hızlı demiryolu hattı başta olmak üzere bu hattın devamı niteliğinde olup , demiryolu ağıımızın belkemiğini oluşturan yüksek hızlara elverişli ana eksenin gerçekleştirilmesi ve mevcut ağın optimum ağıya dönüştürülmesi amacıyla gerekli planlama ve uygulama çalışmaları yapılmalıdır. Bu düzenlemeler sırasında GAP'ın getireceği taşımalarda gözönüne alınmalıdır.

Tüm bu olumsuzlukların yanı sıra demiryolları geliştirilecek yerde 1995 yılından itibaren Dünya Bankasının kiraladığı bir Amerikan firması tarafından TCDD'yi özelleştirme ve tasviye çalışması yürütülmektedir. Hazırlanan rapora göre demiryolu limanları , arsa ve arazileri satılacak , kar etmeyen hatlar ve istasyonlar kapatılacak , trenler seferden kaldırılacak Eskişehir , Sivas , Adapazarı'nda bulunan büyük demiryolu fabrikaları tasviye edilecektir. Demiryolu taşımacılığı yerli ve yabancı özel şirketlere devredilecek ve bunlar fiyat belirleme de , istedikleri yükü taşıyıp taşımama da , istedikleri treni çalıştırıp çalıştırmamak da serbest olacaktır. Yerli ve yabancı şirketlerin karlarını garanti altına almak için Amerikan firması tarafından bir de "Demiryolu Kanun Taslağı" hazırlanmıştır.

Yukarıda belirtilen özelleştirme tarzı şeyler ülkemizin geleceği için negatif etkiler ortaya çıkaracaktır. Bu da ülkemiz gelişmesini engelleyeceği için daha ince elenip sık dokunarak özelleştirmeden ziya de özerkleşmesi için gerekli çalışmaların yapılması gerekmektedir.

Son olarak , bugünlerde yeni karayolu için sağlanan özel teşvikler ve yardımların benzeri demiryollarının yapımı için de uygulanabilir. Özel davetlerde ve dolar bazında özel birim fiyatlarla 1997 yılının Eylül ve Ekim aylarında yapılan karayolu ihalelerinde projelerin yarısı Dünya Bankası kredisiyle , kalan yarısı da iç kaynaklardan finanse edilmektedir. Her yıl 1997 fiyatlarıyla 50 trilyon liralık ödeneklerin ayrıldığı bu projede Türkiye'nin önde gelen 15 tane müteahhit grubu kendi aralarında kurdukları konsorsiyumlarla görev aldılar . Bu durumda demiryollarına daha çok yatırım ödeneği ayrılması için yetkili bütün kişi ve kuruluşların üzerlerine düşen çabayı bir an önce göstermeleri gereken ulusal bir görev olmalıdır.

7. 1987 ve 1998 Ulaştırma Şuralarında Alınan Kararların Karşılaştırmalı İrdelenmesi

Her iki şurayı irdilemeden önce ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren kuruluşları tanımlamak gerekmektedir.

Türkiye’de kentlerarası demiryolu ulaşımı konusundaki görev, yetki ve sorumluluklar, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde yapımçı bir kuruluş olan Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları (DLH) İnşaatı Genel Müdürlüğü ile işletmeci bir kuruluş olan ve Kamu İktisadi Teşebbüsleri hakkındaki 233 sayılı KHK esaslarına bağlı olarak faaliyet gösteren Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) İşletmesi Genel Müdürlüğüne verilmiştir. TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün Hükümet düzeyindeki gözetimi, koordinasyonu ve ilişkileri ise Ulaştırma Bakanlığı kanalı ile yürütülmektedir.

Bu iki kuruluş aşağıda kısaca tanıtılmaktadır.

Demiryollar, Limanlar Ve Hava Meydanları (DLH) İnşaatı Genel Müdürlüğü daha Önce Bayındırlık ve İskan Bakanlığı bünyesinde olan ve 19.11.1986 tarihinden itibaren Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki 182 sayılı Kanun Hükmündeki Kararnamede değişiklik yapan 3322 sayılı Kanunla Ulaştırma Bakanlığına devredilmiş olan DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü’nün 9.4.1987 tarih ve 3348 sayılı Kanunun 9. maddesinde belirtilen görevleri şunlardır:

- i. Devletçe yaptırılacak demiryolları, limanlar, barınaklar ve bunlarla ilgili teçhizat ve tesislerin, kıyı koruma yapıları, kıyı yapı ve tesislerinin ve hava meydanlarının ve bunlarla ilgili tesislerin, ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak plan ve programlarını hazırlamak, gerçekleştirilmesi için gerekli önlemleri almak ve olanakları sağlamak, araştırma, etüt, istikşaf, proje, keşif, şartname ve inşaatları ile bakım ve onarımlarını yapmak veya yaptırmak ve yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek, yapılmış olanlarının bakım ve onarımlarının organizasyonu için esaslar hazırlamak.
- ii. Kamu kurum ve kuruluşları, belediyeler, özel idareler, hakiki ve hükmi şahıslara yaptırılacak (i) bendinde yazılı işler ile teleferik, şehiriçi raylı ulaşım sistemleri, metro ve demiryolları, limanlar ve hava meydanları ile ilgili tünel gibi tesislerin proje ve şartnamelerini incelemek ve onamak, şehiriçi raylı ulaşım sistemlerinin ülke

ihtiyaçlarına uygun standartlaştırılması ve bakım üniteleri ile ilgili düzenleyici tedbirlerin alınmasını sağlamak,

- iii. Yukarıda (i) ve (ii) bendlerinde belirlenen işlerden her türlü kamu kurum ve kuruluşları, belediyeler, özel idareler, tüzel ve gerçek kişilerce yaptırılacak olanların proje ve şartnamelerini inceleyip onaylamak,
- iv. d) Bakanlıkça verilecek benzeri görevleri yapmak.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün ise ana statüsünde belirtilen görevleri ana başlıklar ile şunlardır.

- i. Devletçe kendisine verilen demiryollarını, liman, rıhtım ve iskeleleri işletmek, genişletmek ve yenilemek,
- ii. Kanun, tüzük, yönetmelikler ile kalkınma planları ve yıllık programlar çerçevesinde bağlı ortaklıklarını ve iştiraklerini yönlendirmek ve bunlar arasında koordinasyonu sağlamak,
- iii. Tamamlayıcı işler olarak gerektiğinde; demiryolları taşımacılığını tamamlayıcı nitelikteki, feribot dahil her türlü deniz ve kara taşıma işlerini yapmak,
- iv. Çeken ve çekilen araç ve gereçler ile benzerlerini yapmak ve yaptırmak, görevlerinin gerektirdiği ambar, antrepo, depo ve benzeri tesisler ile yolcu ihtiyaçları için gerekli tesisleri kurup işletmek,
- v. Yurt içinde ve dışında yapılmakta ve yapılacak olan, demiryolu inşaatlarını yalnız başına veya ortaklık halinde üstlenmek,
- vi. Faaliyet konuları ile ilgili olarak Bakanlar Kurulu tarafından verilen görevleri yapmaktır.

Merkezi Ankara'da bulunan ve Hükümet düzeyinde gözetimi, koordinasyonu ve ilişkileri Ulaştırma Bakanlığı kanalıyla yürütülen TCDD İşletmesinin üst düzeydeki yönetim görevi, Başkanı Genel Müdür olmak üzere, bir başkan ve 5 üyeden oluşan Yönetim Kurulu ile Genel Müdür ve 5 Genel Müdür Yardımcısından kurulu yürütme organına verilmiştir.

Genel Müdürlükte hukuk, savunma, haberleşme, basın yayın ve halkla ilişkiler ile ilgili birimlerin dışında 18 ihtisas daire başkanlığı bulunmaktadır. Demiryolu taşımacılığı ile ilgili hizmetler, merkezleri İstanbul (Haydarpaşa), Ankara, İzmir (Alsancak), Sivas, Malatya, Adana ve Afyon'da bulunan Bölge Başmüdürlükleri tarafından yürütülmektedir. Liman hizmetleri ise, Genel Müdürlüğe bağlı olan Haydarpaşa, Derince, Bandırma, Mersin, İskenderun, İzmir ve Samsun Liman Müdürlükleri ile Van Gölü Feribot İşletmesi Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir. Bunların dışında kuruluş bünyesinde çeşitli yardımcı tesisler, üretim birimleri ile sağlık ve eğitim birimleri de bulunmaktadır.

7.1.MEVCUT DURUM

7.1.1.Dünyadaki Durum

100 kilometrekareye düşen demiryolu uzunlukları, AT ülkelerinde 5.7 km, Japonyada 5.4 km ve ABD'de 2 km olmasına karşın ülkemizde 1 km'dir. Bu durum, ülkemizdeki demiryolu ağının uzunluğunun yetersiz olduğunu ortaya koymaktadır.

	Nüfus (Milyon)	Toplam Hat Uzunluğu (1000 Km)	Elektrikli Hat Uzunluğu (1000 km)	Yolcu Taşıma (Milyar-Yol. Km)	Yük Taşıma (Milyar-Ton Km)
ALMANYA (Batı)	78,6	41,0(1)	15,7(1)	61,0	101,2
İSPANYA	39,0	12,6	6,4	15,5	13,4
FRANSA	56,4	34,1	12,6	63,8	50,7
İTALYA	57,6	16,1	9,5	45,5	21,2
HOLLANDA	14,9	2,8	2,0	11,1	3,1
İNGİLTERE	57,2	16,6	4,9	33,2	16,0
TÜRKİYE	58,7	8,4	0,7	6,4	7,9

Tablo.7.1.

Bazı Avrupa ülkelerindeki demiryolu taşımacılığı ile ilgili 1990 yılına ait bilgiler incelendiğinde , ülkemizdeki elektrikli işletmeciliğin ve demiryolu ile yapılan yolcu ve yük taşımacılığının çok düşük düzeyde olduğu da görülmektedir. Buna karşın 1 km demiryoluna düşen personel sayısı TCDD İşletmesinde 5,8; Yunanistan'da 5,4; Fransa'da 5,9; ABD'de 1 kişidir.

Diğer ülkelerde yük taşımacılığının önemli bir kısmı demiryolu ile olmak üzere, akarsu, kanal, deniz ve karayolu ile kombine olarak gerçekleştirilmektedir. Ülkemiz

demiryollarındaki yol geometrisi ve gabari kısıtlamaları ile yükleme boşaltma tesislerinin yetersizliği konteyner ile kombine taşımacılığın yapılmasını engellemektedir.

Demiryolu ile hızlı yolcu taşımacılığı, son yıllarda tüm dünya ülkelerinde önem kazanmıştır. Avrupa Topluluğu ülkeleri, hem ülke içinde hem de aralarında en az 250 km/saat hızla ulaşımı sağlayacak bir demiryolu ağını oluşturmak için gerekli çalışmaları sürdürmektedirler. Benzer çalışmalara ABD’de de başlanmıştır.

7.1.2.Türkiye’deki Durum

Ülkemizdeki demiryolu taşımacılığı, sistemin esnekliğinin ve performansının yetersizliği nedeniyle, bu türe özgü yük trafiği talebini kantitatif ve kalitatif olarak karşılayamamaktadır. Yolların tek hatlı olması, buna karşın yalnızca yüzde 17’sinin sinyalizasyonlu olarak işletilebilmesi, geçirgenliği çok düşürmektedir. Rotasyon sürelerinin fazla olması nedeniyle var olan yük vagonları verimli olarak kullanılamamakta; iletim hızının düşüklüğüne işletme koşullarından kaynaklanan gecikmeler de eklenince, hizmet düzeyi azalmakta ve kaynak tüketimi artmaktadır.

1989-1994 döneminde, ülkemiz demiryollarının yurtiçi taşımacılıktaki payı, yük taşımacılığında (ton-km cinsinden) yüzde 9,1’den yüzde 8,1’e, yolcu taşımacılığında ise (yolcu-km cinsinden) yüzde 3,8’den yüzde 2,9’a düşmüştür. Oysa özellikle Avrupa ülkelerindeki demiryollarının yük ve yolcu taşımacılığındaki payı, sırasıyla yüzde 20-30 ve yüzde 10-15 arasında değişmektedir.

Ülkemizde demiryolu ulaştırma sektöründe yer alan DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü ve TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü’nün durumları aşağıda özet olarak incelenmektedir.

7.1.3.DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü

DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü’nün 1983, 1988 ve 1993 yıllarındaki personel sayıları aşağıdaki tablo 7.2.’de gösterilmiştir.

Tarih	Taşra		Merkez		Toplam	
	Memur	İşçi	Memur	İşçi	Memur	İşçi
31.12.1983	360	566	390	1496	750	2062
31.12.1988	326	475	385	1253	711	1728
31.05.1993	291	426	365	1084	656	1510

Tablo 7.2.

Bu kurum tarafından yürütülen demiryolu yatırımlarında yıllara göre yatırım ödenekleri ve gerçekleştirmeler ise yine aşağıdaki tablo 7.3.'de görülmektedir.

Yıllar	Yatırım Ödeneği (Milyon TL)	Yatırım Harcaması (Milyon TL)	Gerçekleşme (Yüzde)
1988	40.164	32.078	80
1989	53.842	39.132	73
1990	80.356	64.258	80
1991	142.571	123.282	91
1992	283.600	230.007	81
1993	400.000	472.000	118
1994	650.000	581.056	89

Tablo 7.3.

1988-1993 döneminde, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından başlatılan ve bitirilen işler aşağıda belirtilmiştir.

7.1.3.1. Biten işler

i. Çobanbey - Şanlıurfa - Mardin - Cizre - Irak Hududu Hattı Etüd ve Projesi

GAP Bölgesine hizmet vermek ve Türkiye ile Irak arasında doğrudan demiryolu bağlantısının sağlanması amacıyla planlanan toplam 535 km uzunluğundaki hattın etüd ve proje çalışmaları 1992 yılında tamamlanmıştır.

ii. Zonguldak - Karadeniz Ereğlisi Etüd ve Projesi

Divriği'den Karadeniz Ereğlisine uzun bir güzergah boyunca aktarmalı olarak yapılan demir cevheri taşımacılığının daha kısa bir yoldan direkt olarak gerçekleştirilebilmesi amacıyla planlanan 42 km uzunluğundaki bu demiryolu hattının etüd ve proje çalışmaları da 1992 yılında tamamlanmıştır.

iii. Sincan - Yenikent İltisak Hattı Yapımı

Ankara'nın Sincan ilçesi ile Yenikent Bucağı arasında demiryolu bağlantısının sağlanması suretiyle, askeri amaçlı taşımanın gerçekleştirilmesi ve Batıkent'e kadar devamı düşünülen banliyö hattının 6,5 km uzunluğundaki kesimi 1992 yılında tamamlanarak işletmeye açılmıştır.

7.1.3.2. Devam eden işler

1988 - 1993 döneminde başlatılan ve devam etmekte olan işler Tablo 7.4. ve Tablo 7.5.'de özetlenmiştir.

PROJE İŞLERİ (*)	Uzunluk Km)	Başlama Tarihi	Bitiş Tarihi
Bandırma-Bursa-Osmanceli,Ayazma-İnönü Hattı	288	1993	1995
Sincan-Yenikent-Eryaman-Batıkent-Etimesgut Banliyö Hattı	76	1992	1994
Çankırı-Çorum-Amasya Hattı	230	1993	1995
Karadeniz Ereğlisi-Adapazarı Hattı	142	1993	1995
Van Gölü Kuzey Geçişi Hattı	259	1993	1995

Tablo7.4.

(*) Bu projelerin dışında, 1993 yılı yatırım programına 8 adet demiryolu hattının etüd işleri dahil edilmiştir. Bu hatların fizibilite etüdlerinin güncelleştirilmesinden sonra yapılacak değerlendirmelere göre etüd ve proje ihalelerinin yapılması planlanmıştır.

YAPIM İŞLERİ	Uzunluk (Km)	Bitiş Tarihi
Tecer-Kangal Demiryolu Hattı	47,5	1997
İzmit Kentiçi Demiryolu Geçişi	10	1996
Hanlı-Bostankaya Demiryolu Hattı	45	1996
Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu ve İstanbul Boğazi Geçişi	430	2000

Tablo 7.5.

Bu projelerden Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu Hattının yapımına 1976 yılında "Arifiye-Sincan Projesi" adı altında ve Sincan-Çayırhan kesiminde başlanmış, ancak kaynak yetersizliği nedeniyle inşaat istenilen hızda gerçekleştirilememiştir. Projenin adı 1992 yılında

değiştirilmiş ve projenin yapım işleri ile mühendislik-müşavirlik hizmetlerinin kredili uluslararası ihaleye çıkarılması için Bakanlar Kurulu Kararı çıkartılmıştır. Bu projenin gerçekleştirilmesi durumunda, Ankara ile İstanbul arasındaki yolculuk süresi 7 saatten 3 saat'e indirilebilecektir.

7.1.4.TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü

7.1.4.1. Yol durumu

TCDD İşletmesi tarafından işletilen anahat yol uzunluğu (2. Hatlar hariç) 8.164 km olup, 1989 yılından bu yana değişmemiştir. Ancak 1989 yılında 291 Km olan elektrikli hat uzunluğu, 1994 yılı sonunda 714 km'ye çıkartılmış ve elektrikli hatların anahattaki payı yüzde 3,56'dan yüzde 8,74'e yükseltilmiştir.

1989 yılından bu yana demiryolu ağının geometrik standartlarında kayda değer bir iyileşme gerçekleştirilememiştir. Boyuna eğimler, anahatların yüzde 9,8'lik kesiminde yüzde 0,15 ve üstünde, yüzde 15,7'lik kesiminde yüzde 0,10-0,15 arasında yüzde 74,5'lik kesiminde ise yüzde 0,10'un altındadır.

1990-1994 yılları arasında 97 adet kurp düzeltilmesi yapılmasına karşın, anahatların yüzde 30,5'i 1000 m'den küçük yarıçaplı dar kurplardan, yüzde 5,1'i de daha büyük yarı çaplı kurplardan oluşmaktadır. Yüksek boyuna eğimlerde, çeken araçların güçlerini artırarak hızın ve/veya çekilecek yükün arttırılması olanağı bulunmasına karşın, küçük yarıçaplı kurplar yüksek hız uygulanmasını engellemektedir. Günümüzde bazı özel tasarımı yolcu araçları ile kurp geçişlerindeki hızlar ancak yüzde 25-30 oranında arttırılabilmektedir.

Demiryolu ağının büyük bir kesiminde yolların 18,5-20 ton arasındaki dingil basınçlarına dayanıklı olduğu belirtilmekte ise de, yalnızca üst yapı malzemelerine göre yapılan bu değerlendirme hatalıdır. Çünkü altyapının taşıma gücü, yolların büyük bir kesiminde yetersiz olup, çoğunluğu tek hatlı olan güzergahlarda altyapı iyileştirmesi yapılamamaktadır. Buna karşın yüksek dingil basınçlı katarların işletilmesi, üst yapı malzemelerinin kısa sürede aşınmasına, kırılmasına, çökmesine ve yoldaki doğrultu-yükselti hatalarının artmasına, bu yolla artan dinamik etkilerin malzeme ömürlerini kısaltarak seyir koşullarının kötüleşmesine yol açmaktadır.

Anahatlar üzerinde bazı tünellerde meydana gelen çökme olayları, trafiği uzun süreler olumsuz yönde etkilemektedir. Bunların bazıları da gabari boyutları bakımından günümüzde yaygın olarak kullanılan konteyner ile yük taşımacılığına uygun değildir. Köprülerin yüzde 56'sı kagir, yüzde 37'si betonarme ve yüzde 7'si çelik olup, çelik köprülerin yüzde 32'si elli yaş ve üstündedir. Bu sanat yapılarının büyük bir kısmı için, bakım-onarım ve yenileme planlarının yapılarak en kısa sürede uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir.

1990-1994 döneminde anahatlarda eski üst yapı malzemelerinin yenileriyle değiştirilmesi çalışmaları sürdürülmüşse de, rayların yüzde 28,5'i 30 yıldan daha yaşlıdır. Traverslerin ise yüzde 46,5'i betonarme, yüzde 20,9'u çelik ve yüzde 32,6'sı ahşaptır. Traverslerin raylarla bağlantıları "K" tipi bağlantılarla yapılmakta, balast malzemesi olarak genellikle sert kalker kullanılmaktadır. Altyapının kötü olması nedeniyle, balast kısa sürede toprağa gömülme ve işlevini yapamaz duruma gelmektedir. Son yıllarda rayların kaynakla birleştirilmesine başlanmışsa da, bu konuda gerekli ön araştırmaların ve projelendirmenin yapılamaması, kaynaklı yollarda sorunlarla karşılaşılmasına yol açmaktadır.

7.1.4.2. Taşıt durumu

Elektrikli sisteme geçilmesi ile birlikte önem kazanan elektrikli lokomotif ve dizilerde, 1989 yılında 32 ve 86 olan genel mevcutlar, 1994 yılında 59 ve 99 adede yükselmiştir. Buna karşın buharlı lokomotifler ile dizelli anahat ve manevra lokomotiflerinde 1989 yılında sırasıyla 242, 572 ve 103 adet olan genel mevcut 1994 yılında sırasıyla 58, 553 ve 89'a düşmüştür. Öte yandan dizelli dizi sayısı aynı dönemde 35'den 68'e yükselmiştir. Dizel-elektrikli anahat lokomotifleri içinde en güçlüleri 2.400 Bb, elektrikli anahat lokomotifleri içinde en güçlüleri ise 4.325 Bb gücünde olanlardır.

Toplam yolcu vagonu sayısı 1989-1994 döneminde 1.037'den 1.100'e, bunların içindeki pulman ve yataklı vagon sayıları da artan talep doğrultusunda sırasıyla 245 ve 48'den, 284 ve 96'ya yükseltilmiştir.

Banliyö vagonları ile yemekli vagonların sayıları da sırasıyla 260 ve 11 iken, 268 ve 48 adet olmuştur. 1994 yılındaki toplam yolcu vagonu kapasitesi 105.651, birinci mevki ve yataklı vagonlarda ise, sırasıyla 22.916 ve 1.875 yolcudur.

Yük vagonu sayısı, bir kısmı teknik ömürlerini doldurduğu için 1.587 adet azalarak 1994 yılında 19.132 adete düşmüştür. Toplam vagon kapasitesi de 1989-94 döneminde 702.515 tondan 695.223 tona düşmüştür.

7.1.4.3. Personel durumu

1989 yılında bağlı ortaklıklar dahil şebeke genelinde demiryollarında istihdam edilen personel sayısı 59.323 iken, 1994 yılında bu sayı yüzde 12,3 azalarak 52.035 olmuştur. Artan maliyetler, işgücünün daha verimli çalıştırılması konusunda bir dizi önlem alınmasını gerektirmiştir. Bu doğrultuda ana kuruluştaki 1989 yılında 26.779 olan memur ve sözleşmeli personel sayısı yüzde 11 azaltılarak 23.866 kişiye, 21.455 olan sürekli işçi sayısı da yüzde 23,7 azaltılarak 16.365 kişiye düşürülmüştür. Bağlı Ortaklıklardaki personel sayısı da yüzde 27,7 azaltılarak 6.092'ye düşürülmüştür.

7.1.4.4. Taşımlar

1989 yılında 6.654 milyon hamton-km olan yolcu taşımacılığı, 1990 yılından itibaren yüzde 2 azalarak 1994 yılına 6.188 milyon hamton-km olarak gerçekleşmiştir. Yolcu-km birimine göre toplam yüzde 7,4 oranında (6.844 milyon yolcu-km den 6.335 milyon yolcu-km'ye), taşınan yolcu sayılarına göre ise banliyölerde yüzde 24,7 anahatlarda yüzde 14,8 oranında azalma ve uluslararası yolcu taşımacılığında ise yüzde 79,8 oranında artış olmuştur.

1989 yılında 15.589 milyon hamton-km olan yük taşımacılığı, yüzde 6,7 artarak 1994 yılında 16.637 milyon hamton-km'ye yükselmiştir. Ton birimlerine göre ise, yük taşımacılığı 13,6 milyon tondan, 15,1 milyon tona yükselerek, yüzde 11'lik artış olmuştur.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün işletme ve yatırım faaliyetlerindeki gelişmeler bir sonraki sayfadaki tablo 7.6.'da verilmiştir.

		YILLAR				
	Birim	1990	1991	1992	1993	1994
<u>YATIRIM FAALİYETLERİ</u>						
Yatırımlar						
Program	Milyon TL.	621.000	770.000	1.200.000	1.720.000	2.775.000
Gerçekleşme	Milyon TL.	525.955	771.247	1.051.160	2.191.457	3.827.056
Yatırımlarda Fiziki Gerçekleşmeler						
Telekomünikasyon Tesis.	Km	93	79	-	-	-
Sinyalizasyon Tesisleri	Km	577	-	-	-	50
Elektrifikasyon Tesisleri	Km	119	63	238	-	50
Yol Yenilemeleri	Km	134	32	115	147	234
Mevcut Yolun Takviyesi	Km	-	7	-	33	24
Makas Yenilemeleri	Adet	106	-	10	141	170
Ray Kaynağı	1000 Adet	22,9	6	11,7	9,2	2,2
Travers Değiş. ve Takvi.	1000 Adet	-	26	-	-	-
Tamamlama Balastı	1000 m3	310	324	321	51	71
<u>İŞLETME FAALİYETLERİ</u>						
Yolcu Taşımaları						
Banliyö	Milyon Yolcu	115,7	111,7	109,4	118,5	92,5
Anahat	Milyon Yolcu	23,8	21,3	21,7	27,5	26,8
Uluslararası	Milyon Yolcu	0,115	0,2	0,102	0,237	0,196
Banliyö	Mil. Yolcu-Km	2.931	2.848	2.803	3.045	2.394
Anahat	Mil. Yolcu-Km	3.444	3.139	3.425	4.030	3.882
Uluslararası	Mil. Yolcu-Km	35	61	31	72	59
Yük Taşımaları						
Yurtiçi + Uluslararası	Milyon Ton	13,8	15,2	16,2	16,1	15,1
Yurtiçi+Uluslararası	Mil. Ton-Km	8.030	8.093	8.383	8.517	8.338

Tablo 7.6.

7.2.SEKTÖRÜN SORUNLARI

1950'lerden sonra karayollarının hızlı gelişimi, demiryollarının ekonomik sıkıntılar içerisine girmesine neden olmuştur. Sonuçta demiryollarının tekel dönemlerindeki güçleri ve taşımacılıktaki payları azalmıştır. Tüm dünyada yaşanan bu gelişme, Ülkemizdeki dengeleri alt üst etmiş, ulaştırma sistemi neredeyse yalnızca karayoluna dayandırılmıştır. Bu durum bir kısır döngü yaratmış, trafik kaybedildikçe ekonomik durum bozulmuş artan ekonomik sıkıntılar yeniden trafik kaybına neden olmuştur.

Demiryolu sorunu yukarıda özetlenen genel durumdan ve bu durumu doğuran politikalardan kaynaklanmıştır.

Sıralamak gerekirse başlıca sorunlar şunlardır.

7.2.1.Finansman sorunu

Bozulan ekonomik durum nedeniyle gerekli yatırımlar için finansman kaynakları bulunamamıştır.

Son yıllarda altyapının geliştirilmesi ve modernizasyonu yolunda projelerin uygulanması için dış krediler sağlanmıştır. Aslında programlanan düzeyde yatırımlara yetersiz olan bu dış kredilerin faizleri ve kur farkları nedeniyle finansman açıkları artmıştır ve artmaktadır. 1993 Ekim ayı itibariyle zamanında ödenmeyen kredilerin miktarı 1,6 trilyon TL'dir.

7.2.2.Alt yapının yetersizliği

Gerçekte finansman yetersizliğinin bir sonucu olarak hat, taşıtlar ve sabit tesisler olarak altyapı günümüzün demiryolu teknolojisinin gereklerine nitelik ve nicelik olarak yanıt vermekten çok uzaktır. Yeni yatırımların yapılamamasının yanında, bakım-onarım da yeterince yerine getirilememektedir. Önceki bölümlerde verilen bilgiler bu durumu açıklıkla ortaya koymaktadır. Örneğin, demiryolu için en uygun kitlesel yükleri oluşturan demir cevheri, kömür ve benzeri yükleri taşıma talepleri vagon yetersizliği tümüyle karşılanamamaktadır.

7.2.3.Rekabet ortamının uygunsuzluğu

Ulaştırma türleri için uygun bir rekabet ortamı oluşturulacak biçimde eşit işlem koşulları sağlanamamıştır. Örneğin altyapı yapımı ve bakımı, vergi yükümlülükleri, kamu hizmeti gerekleri ve benzeri açılardan ulaştırma türleri için farklı işlemler söz konusudur. İthalatla sağlanan demiryolu çeken ve çekilen araçları ile yedek parçalar için yüzde 80'e varan gümrük vergisi ödenmesi gereği, bir yandan finansman sıkıntısını arttırmakta öte yandan çalışmaların aksamasına neden olmaktadır.

7.2.4.Örgütsel yapıya ilişkin sorunlar

Örgüt yapısı, çağdaş gereklere yanıt verememektedir. Bu sorunu çözmek üzere yıllardır birçok çalışma yaptırılmıştır. Son olarak TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün yeniden yapılanma çalışması sürmektedir. Bu çalışmanın yönetimce sağlıklı kararlar için gereksinim duyulacak bilgileri sağlayacak yönetim-bilişim sistemi ile tamamlanması gerekmektedir.

7.2.5.Personel sorunu

Ağır sorunların çözümü ve sağlıklı bir işletmenin yürütülmesi için nitelikli, yeter sayıda personele gereksinim olduğu açıktır. Ücret politikası ve demiryolunun kamuoyundaki imajı ve çalışma koşulları istenen personelin sağlanabilmesi için uygun değildir.

7.2.6.Yönetim sorunu

Yukarıdaki son iki maddede belirtilen sorunların doğal sonucu olarak yönetim sorunu ortaya çıkmaktadır. Buna üst düzey yöneticilerinin çok sık değişimini, altını çizerek eklemek gerekir. Bu durum yönetimde sürekliliği bozmakta ve belirli iyileştirici önlemlerin kararlı biçimde yürütülmesini olanaksızlaştırmaktadır.

7.2.7.Diğer sorunlar

Maden cevheri, kömür ve benzeri yüklerin taşımacılığında kullanılan vagonların otomatik boşaltmalı olmaması genelde vagonların otomatik koşum takımına sahip olmaması ve bu nedenlerle kapasite altı kullanılmalarından başlayarak modern pazarlama yöntem ve tekniklerinin kullanılmamasına kadar sorunları çoğaltmak mümkündür. Ancak olayın özünü sergilemek açısından verilen örnekler yeterli sayılabilir.

7.3.Yedinci Plan Dönemi İçin Öngörülen Hedefler

Çalışmanın niteliği ve gerçekleştirilme koşulları, çalışmanın ilkeler ve hedefler düzeyinde kalması ve genel anlamda yönlendirici olması sonucunu doğurmaktadır. Bu bağlamda belirlenen öneriler aşağıda sıralanmıştır.

- i. Ulaştırma sorunu tüm ulaştırma alt sistemlerinin (demiryolu, karayolu, denizyolu ve diğer) kendilerine en uygun yerlerde kullanılmalarını sağlamak üzere bir “bütünleşik sistem” bağlamında ülkenin sosyal ve ekonomik değerlendirilmesiyle sağlıklı ve geçerli bir çözüme kavuşturulabilir. Bu nedenle demiryolu da böyle bir yaklaşımla bütünlük içinde planlanmalıdır. Diğer bir deyimle, demiryolu sorununun çözümü yalnız demiryolunu gözönüne alarak değil, ulaştırma sistemi bütünü içinde aranmalıdır.

Yukarıdaki açıklamalar, gecikilmeksizin ülkenin ulaştırma ana planının yapılması gereğini ortaya koymaktadır.

Bu gereklilik karşısında, 1983-1993 ulaştırma ana planının yerine yenisini koymadan geçersiz sayılması planlama anlayışına ters düşen bir davranış olmuştur.

Yeni ulaştırma ana planının ön hazırlık çalışmaları bağlamında olmak üzere ve bundan böyle ulaştırmaya ilişkin çalışmalara baz oluşturmak amacıyla sistematik biçimde veri toplama çalışmaları başlatılmalıdır.

- ii. Ulaştırma sistemi ile ilgili değerlendirmeler dar kapsamlı kar/zarar hesapları ile değil, ulaştırma sisteminin enerji verimliliği, trafik kazaları, çevresel etkileri başta olmak üzere çok yönlü sonuçlarını içerecek biçimde ülkeye maliyet ölçütüne göre yapılmalıdır.

Gerçekte bir ulaştırma türünün muhasebe kayıtlarına geçen gelir ve giderleri, değerlendirilme için yeterli değildir. Öncelikle bu parasal değerlerin vergi ve sübvansiyon gibi transfer niteliğindeki girdi ve çıktılarından arınması gerekir. Öte yandan, enerji tüketiminde savurganlığın, döviz gereksinimi doğuracak dışa bağımlılığın, trafik kazalarının doğurduğu maddi hasarların, yaralanma ve ölümlerin, çevreyi olumsuz etkileyen zararlı emisyonların gürültü ve benzeri dışsal etkilerin ülkeye maliyetinin hesaba katılması suretiyle ulaştırma türlerinin gerçek anlamda ekonomik değerlendirmesi yapılmalıdır.

- iii. Kullanıcıların serbest seçimine dayalı olarak bir ulaştırma sisteminde ulaştırma türlerinin aralarında yıkıcı bir rekabet yerine teknik ve ekonomik özelliklerine uygun biçimde birbirlerini tamamlayarak ve sonuçta ülkeye en ucuza mal olacak biçimde taşımadan pay alabilmeleri için sistem içindeki ulaştırma türlerinin eş işlem görmeleri ilkesi benimsenmeli ve bu ilkenin gereği yerine getirilmelidir. Eş işlem, kamu hizmeti, yasal sorumluluklar, vergi yükümlülükleri, altyapı (yol ve sabit tesisler) yüklerine katılım, devletçe sağlanan yatırım ve diğer destekler, altyapı bakım ve onarımı açısından yükümlülükler gibi konularda benzer durumlarda olmalarını amaçlayan bir kavramdır.

Örnekleme gerekirse demiryolları kendi yol ve sabit tesislerinin bakım ve onarımını üstleniyorsa ya diğer türler de aynı yükümlülük altında olmalı ya da demiryolları da bu yükümlülüğünden kurtarılmalıdır. Demiryollarının kamu hizmeti yükümlülüğünden kurtarılması sözkonusu değilse bu yükümlülüğün getirdiği ekonomik yükler, etkin bir sistem çerçevesinde, devletçe karşılanmalıdır. Taşıma fiyatının belirlenmesinde diğer türlerdekine benzer olanak ve esneklik sağlanmalıdır. Otoyolların yapımında Kamu Ortaklığı ve Toplu Konut Fonundan kaynak aktarılması yöntemi tartışılması gereken bir konudur. Ancak bu uygulama süreceksa eş işlem ilkesi gereğince demiryolları ve diğer ulaştırma türleri için de bu uygulama geçerli olmalıdır. Bu örnekleri arttırmak mümkündür.

Bu konudaki en çarpıcı örnek ise, fizibilite etütleri yapılmış ve planlara girmiş demiryolu yatırımları gerçekleşme şansı bulamazken hiçbir etüde dayanmayan otoyolların yapılabilmesidir.

Ulaştırma sistemimizin sağlıklı bir yapıya kavuşması ve gelişmesini bu yönde sürdürebilmesi için öncelikle yönlendirici önlemlerin uygulanması suretiyle yapısal dönüşümün sağlanacağı bir geçiş dönemine gereksinim vardır. Aslında bu önlemler AT'a uyum sağlanması bakımından da gereklidir.

Belirtilen bu işlerin planlanıp izlenebilmesi için ulaştırma koordinasyonunu sağlayan bir organın kurulması gerekli bulunmaktadır.

- iv. Ulaştırma sistemimizin sağlıklı bir yapıya kavuşması için demiryollarının güçlendirilerek taşıma payının artırılması zorunludur.

Ulaştırma sistemimiz içindeki türlerin taşıma payları, gelişmiş ülkelerdeki durumlarla karşılaştırmalı olarak incelendiğinde dengesiz ve sağlıklı bir yapının varlığı açık biçimde

görülmektedir. Demiryolu taşımacılığı için elverişli demir cevheri, kömür ve benzeri kitlesel yüklerin bile karayolu ile taşınabilmesi tek başına sistemin çarpıklığını ortaya koyucu niteliktedir.

1983-1993 Ulaştırma Ana Planı da bu gerçeği ortaya koymuştur. Bir ulaştırma ana planı hazırlanıncaya kadar gereklilikleri ve öncelikleri belirli taşımaları yapabilmek üzere her türlü önlemin alınması gerekmektedir.

- v. TCDD'nin yeniden yapılanması konusunda gecikilmemelidir. Çünkü demiryollarımızın öncelikli sorunu çağdaş işletmeciliğin sağlanması, verimliliğin artırılması ve bu amaçla örgüt, yönetim ve personel sorunlarının birlikte ve ivedilikle çözülmesidir. Verimliliğin artırılması için çağdaş ölçütlere uygun dinamik ve etkin bir yapılanma ve yönetim biçimine ihtiyaç bulunmaktadır.

Bu bağlamda, demiryollarımızın birbirleriyle yakından ilgili olan örgüt, yönetim ve personel sorunları bir bütün olarak düşünmekte ve bu sorunların birlikte ve öncelikle çözümüne çaba göstermekte yarar vardır. Gerçekten, demiryollarımızın ağır sorunlarının çözümü, sorunları saptayıp çözüm önerileri geliştirecek ve bunları uygulayacak bir mekanizmanın ve gerekli nitelikte ve sayıda elemandan oluşacak bir kadronun varlığına bağlı bulunmaktadır.

Demiryollarımızın örgütlenme sorunu çeşitli zamanlarda gündeme getirilmesine, bu konuda yabancı kuruluşlara çalışmalar yaptırılmasına rağmen bugüne kadar çözüme kavuşturulamamıştır. Örgüt yapısında taşımacılık fonksiyonunu yerine getiren birimler arasındaki koordinasyonu sağlayacak düzenlemeleri içeren yeniden yapılanma sağlanmalıdır.

Yöneticilerin sağlıklı ve zamanında karar alabilmeleri, konu ile ilgili doğru ve yeterli bilgilere gerektiği anda erişebilmeleri ile mümkün olabilmektedir. Bu nedenle yöneticilere bilgi akışını sağlayacak yönetim- bilişim sisteminin gerçekleştirilmesi büyük önem taşımaktadır.

Bu aşamada, demiryollarının diğer taşıma türleriyle birlikte dengeli bir rekabet ortamı oluşturmasını sağlamak amacıyla TCDD yeniden yapılanma çalışmasını başlatmış ve üç aşamada tamamlamayı planlamıştır.

Yeniden yapılanma çalışmasının üç ana ilkeye dayandırılması öngörülmüştür. Bunlardan birincisi, yatırım ve işletmecilik konularının birbirlerinden ayrılmasıdır. İkincisi, ilişkiler ve

koordinasyon gerekleri gözönüne alınarak işletmeciliğin sektörel bazda kar merkezleri halinde yeniden düzenlenmesidir. Üçüncü ilke, TCDD ile hükümet arasındaki ilişkilerin bir kontrat plan uyarınca yeniden düzenlenmesi ve açıklığa kavuşturulmasıdır. Bu sonuncu ilke bağlamında, bir yandan yönetim-bilişim sisteminin oluşturulması öngörülmekte, öte yandan da özelleştirme hazırlık çalışmaları ile uygulamalara yer verilmektedir. Özelleştirme konusunda bağlı ortaklıklar, travers fabrikaları ve limanlar öncelik taşımaktadır.

- vi. Mevcut hatlardan gerekirse küçük çapta yatırımlar ve ucuz önlemler sayesinde sonuna kadar yararlanılmalıdır. Bu amaçla öncelikle demiryolunun elverişli olduğu kitlesel yüklerin (örneğin demir cevheri, kömür ve benzeri yükler) taşınabilmesi konusunda gerekli yatırımlar (hat ve vagon olarak) ve taşıtıcı kuruluşun taleplerini karşılayabilecek işletme düzenlemeleri yapılmalıdır. Yolcu taşımacılığında da yoğun taşımalar beklenebilecek hatlara önem verilmelidir.

Kısaca ve somut olarak ifade etmek gerekirse, kitlesel taşımalar ve yoğun hatlar bazında tamamlanan ana taşıma eksenlerinden oluşan bir çekirdek ağ üzerinde hız ve kapasiteleri arttırmak üzere hatların bakım, onarım, yenileme ve güzergah geometrik düzenlemelerinin yapılması için planlı bir çalışma hızla tamamlanmalıdır. Bu çalışmalar sonucunda orta ve uzun mesafeli kitlesel yüklerin tamamen demiryolları tarafından taşınabilmesi sağlanmalıdır.

- vii. Diğer ulaştırma türleri ile rekabet edebilmek ve özellikle sanayi kesimine ilişkin artan taşıma talebinin karşılanmasında optimum payı alabilmek için kullanıcıların taleplerini yakından izleyen ve pazar koşullarındaki değişikliklere hızla uyum sağlayabilen modern işletmecilik yöntemleri (kapıdan kapıya tam katar yüklü taşımalar, kombine taşımacılık, konteyner taşımacılığı ve benzeri) uygulanmalıdır.
- viii. Demiryolu ağıımızı etkinleştirecek ve demiryolunun ülke ekonomisi açısından üstlenmesi gereken taşımaları gerçekleştirmesini sağlayacak yeni hatların yapımı gerekmektedir. Bu bağlamda Ankara-İstanbul hızlı demiryolu hattı başta olmak üzere bu hattın devamı niteliğinde olup, ağıımızın belkemiğini oluşturan yüksek hızlara elverişli ana eksenin gerçekleştirilmesi ve mevcut ağın optimum ağa dönüştürülmesi amacıyla gerekli planlama ve uygulama çalışmaları yapılmalıdır. Bu düzenlemeler sırasında GAP'ın getireceği taşımalar da gözönüne alınmalıdır.

Ayrıca Karadeniz kıyısındaki Zonguldak, Samsun ve Trabzon'un ülkemizin güneyi ile bağlanmasını sağlayacak, Tuna taşımacılığı içinde rol alabilecek yeni hatların yapımına ihtiyaç vardır.

- ix. TCDD'nin içinde bulunduğu finansman darboğazından kurtarılması için gereken önlemler alınmalıdır.

TCDD modernizasyon yatırımlarının büyük bir kısmı dış proje kredileri ile karşılamak durumunda kalmaktadır. Örneğin 1993 yılı yatırım programında toplam yatırımın yüzde 33'ü kredi ile karşılanmaktadır. TCDD, bu kredi yüklerini ödeyememekten dolayı giderek ağırlaşan borçlar altında kısır bir döngüye girmektedir. Ekim 1993 sonu itibariyle vadesi geçen kredi borcu 1.6 Trilyon TL'dir. Bu koşullar altında belirtilen kısır döngüyü kırmak üzere yeniden yapılanma ile yatırım görev ve sorumluluğunun hangi kuruluşa ait olacağının ve finansman yönteminin saptanması gerekmektedir. Yeniden yapılanma çalışmalarında yatırım çalışmalarının bir kuruluşun elinde toplanması, TCDD'nin esas olarak işletmeden sorumlu olması ilkesi benimsenmiştir.

Finansman konusunda ise demiryolunun enerji açısından verimli, çevre dostu ve güvenli ulaştırma türü olmasına dayalı olarak hak etmiş olduğu devlet desteğini sağlamak gerekir. Kentsel ulaşım karşılık olarak yerel yönetimin ve kentlilerin finansman yardımlarının sağlanması ve belirli kurallar çerçevesinde de özel kaynaklardan yararlanılması yolları araştırılmalıdır. Transit taşıma ve AT ile uyum sağlamaya yönelik önlemler planlı biçimde uygulanmalıdır.

1998 ulaştırma şurasında ise aşağıda belirttiğim sonuçlar oluşmuştur.

7.3.1.Demiryolu - Karayolu sistemlerinin karşılaştırılması

7.3.1.1.Güvenlik açısından

Demiryollarının raya bağlı olması ve iklim koşullarından (kar,don, sis,yağmur vb.) karayoluna göre daha az etkilenmesi, güvenliği, konfor ve rahatlığı artırmaktadır.

Avrupa’da yapılan bir araştırmaya göre; ulaştırma sistemlerinde ölüm riski 1 milyar yolcu-km başına demiryollarında 17 iken, karayollarında 140; yaralanma riski demiryollarında 41 iken, karayollarında 8.500-10.000’dir.

Ülkemizde milyar yolcu-km. başına düşen kaza sayısı, 1996 yılı itibariyle karayollarında 2.200 iken, demiryollarında 100’dür. Yani karayollarında demiryollarına göre 22 kat daha fazla kaza meydana gelmektedir. Meydana gelen kazalardaki ölü sayısı milyar yolcu-km. başına karayollarında 40 iken, demiryollarında Kuruluşun hatalarından kaynaklanan kazalarda 5’dir. Karayollarında yaralı sayısı milyar yolcu-km başına 675 iken, demiryollarında 38’dir.

Ülkemizde karayolu kazalarında yılda ortalama 6.000 kişi ölmekte, 100 bin kişi yaralanmaktadır. Demiryollarında ise, 1996 yılında Kuruluşun kaynaklanan 539 adet kazada 13 kişi ölmüş, 160 kişi yaralanmıştır.

Durum böyleyken,kazaların topluma maliyetini dikkate almayan bir ulaşım sistemi tercihi nedeniyle Ülkemizde hala karayollarında ısrar edilip, demiryollarının ihmal edilmesi eğiliminden vazgeçilmelidir.

7.3.1.2.Çevre kirliliği açısından

Araçların hareketinin sağlanması için kullandıkları yakıtlardan çıkan gazlar ve sektörlerdeki sanayi atıkları çevreyi kirlletmektedir. Demiryollarının hava kirliliğindeki payı % 5 iken karayollarının payı % 85 düzeyindedir.

Demiryollarının arazi ve suların kirlenmesinde de payı azdır. Buna karşın, karayolu araçlarından çıkan yağlar, benzin istasyonlarındaki sıvı karbüranlardan oluşan maddeler çevredeki arazi ve sulara zarar vermektedir.

Avrupa Birliği çerçevesinde yapılan bir araştırmaya göre, ulaşım sistemlerinde meydana gelen trafik sıkışıklığı ve kazalarla neden olunan hava kirliliği ve gürültünün toplumsal maliyeti, Birlik hasıllarının %4.1’i düzeyinde olup, bu maliyetin %90’ı karayolu ulaşımından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, Avrupa Birliği demiryolunda bireysel maliyetleri görece olarak azaltacak bir sistem olan sosyal maliyetlerin içselleştirilmesi üzerinde yoğun bir biçimde çalışmaktadır. Ülkemizde de bu konuda çalışmalara derhal başlanılmalıdır.

7.3.1.3.Arazi kullanımı açısından

Bir ulaşım yolunun planlanması sırasında değerli arazi ve doğal kaynaklara zarar verilmemesine, özellikle dikkat edilmesi gereklidir. Bu ayrıntılar üzerinde yeterince durulmaması, hem doğal çevre dengesini “ ekolojik dengeyi” bozmakta hem de ekonomik kayba neden olmaktadır. Doğal kaynakların yanlış kullanımı, arazinin bölünmesi, değerli arazinin yok edilmesi ve diğer çevre kirlilikleri ile eko-sistem arasında birebir etkileşim söz konusudur.

Ülkelerde ulaşımaya ayrılan alan; yerleşim bölgeleri, endüstri alanları ve ormanların yanında oldukça düşük bir pay oluşturmaktadır. Ulaşım ağı oldukça iyi olan ülkelerde bile ulaşımaya ayrılan alan %5 dolayındadır ve bunun yarısından oldukça azı demiryoluna düşmekte olup, bu oranın içinde şev ve çimler de bulunmaktadır.

Aynı kapasitede taşımacılık için demiryolları, karayollarına göre daha az arazi gerektirmektedir. Platform genişliği 13.7 metre olan çift hatlı, elektrikli bir demiryolu hattı kapasite açısından, 37.5 m. genişliğinde 6 şeritli bir otobana eşdeğerdir. Buna göre karayolları 2.7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir.

7.3.1.4.Gürültü açısından

Karayolu motorlu araçlarında gürültü, motor ve susturuculara bağlı olarak değişmektedir. Yapılan araştırmalarda karayollarındaki gürültü şiddetinin 72-92 desibel arasında değiştiği tespit edilmiştir. Ağır taşıtlar için bu değer 103 desibele kadar çıkmaktadır. Havayollarında ise gürültü şiddeti 103-106 desibeldir. Buna karşın, saatte 150 km hızla giden bir trenin gürültüsü 65-75 desibel arasındadır. Japonya, Fransa ve Rusya’da kabul edilebilir gürültü standardı 40 ile 70 desibel arasında değişmektedir. İnsan sağlığı açısından 8 saatlik bir çalışma için gürültü sınırının en fazla 90 desibel olduğu gözönüne alındığında demiryollarının önemi daha da artmaktadır.

7.3.1.5.Enerji tüketimi açısından

Türkiye’de ulaştırma sektörünün kullandığı enerji, toplam enerjinin yaklaşık %20’sidir. Demiryolunda birim işe düşen enerji tüketimi karayoluna göre 1/ 4-7 oranında daha azdır. Karayolunda yaygın şekilde benzin kullanılırken, demiryolunda dizel yakıt veya elektrik kullanılmaktadır. Dizel yakıtın meydana getirdiği kirlilik benzine göre oldukça azdır.

Elektrikli çekimde ise, işletim sırasında emisyon oluşmazken yalnızca santral emisyonları dikkate alınmaktadır.

Demiryolları, gerek yük, gerekse yolcu taşımacılığında diğer sistemlere göre daha az enerji harcamaktadır. Değişik ülkelerde yapılan araştırmalar, özellikle yük taşımacılığında demiryollarının çok ekonomik olduğunu ortaya koymuştur. Almanya’da yapılan bir araştırmaya göre; yolcu taşımacılığında demiryolu 1 birim kabul edilirse, otoyolda tüketilen enerji 3 birim olmaktadır. Buna eşdeğer taşıma yapan havayolunda, enerji tüketimi 5.2 birimdir. Yük taşımacılığında ise, demiryolunu 1 birim kabul edersek, karayolu 3 birim olmaktadır.

ULAŞIM SİSTEMLERİ

Yolcu Trafiği	Trafik Hacmi (100 mil.yolcu-km)	Enerji Tüketimi (10 milyar kcal)	Enerji Tüketimi (kcal/yolcu-km)	İndis Sayılar
* Demiryolları	3.215	3.365	104	1
. JNR	1.929	2.058	106	-
.Özel Demiryolları	1.286	1.307	101	-
* Otobüsler	1.304	1.544	149	1,4
* Otomobiller	3.607	25.432	705	6,8
* Uçaklar (İç hat)	306	1.727	564	5,4

Yük Trafiği	Trafik Hacmi (100 mil.yolcu-km)	Enerji Tüketimi (10 milyar kcal)	Enerji Tüketimi (kcal/yolcu-km)	İndis Sayılar
* Demiryolları (JNR)	271	409	151	1
* Kamyonlar	1.935	22.040	1.139	7,5
.Ticari	1.247	7.386	591	3,9
.Özel	688	14.674	2.132	14,1
* Gemiler (Ülkeiçi)	2.007	2.805	140	0,9

Tablo 7.7. Çeşitli ulaşım sistemlerine göre enerji tüketim oranları

Tablo 7.7.’nin sonucuna göre, enerji tüketimi açısından da demiryolları diğer ulaştırma sistemlerine göre üstün durumdadır.

Ekonomik olan demiryolu sistemini ağırlıklı olarak kullanmamak, önemli bir kaynak israfına yol açmaktadır.

7.3.1.6. Altyapı maliyetleri açısından

Tablo 7.8'den de görüleceği gibi demiryolu yapım maliyeti, karayolu otoyol yapım maliyetlerinden daha azdır.

Demiryolları için :

Yolun Topoğrafik Durumu	Yapım Maliyeti (\$ / Km)	Faydalı Ömür (Yıl)	Yat.Tut./Fay.Ömür (\$ / Yıl-Km)
1. DÜZ ARAZİ			
Çift Hat+Sinyal+Elekt.	1.356.873	30	45.229
Tek Hat+Sinyal+Elekt.	894.678	30	29.823
2. ENGEBELİ ARAZİ			
Çift Hat+Sinyal+Elekt.	2.961.117	30	98.704
Tek Hat+Sinyal+Elekt.	2.143.704	30	71.457
3. ÇOK ENGEBELİ ARAZİ			
Çift Hat+Sinyal+Elekt.	4.241.824	30	141.394
Tek Hat+Sinyal+Elekt.	3.127.069	30	104.236

Tablo 7.8. Yol yapım maliyetleri açısından karayolu-demiryolu karşılaştırması

Karayolu için TCK'dan alınan bilgilere göre, 1 km otoyolun maliyeti, düz arazide 6 milyon dolar, engebeli arazide 12 milyon dolar, ortalama 8 milyon dolardır.

Ülkemizde, otoyol maliyetlerinin yüksekliğinde; kredi şartları, araziler ve muayyen süreli krediler için süre uzamasından doğan \$ bazında birim fiyat yükselmesi etkili olup, otoyolun ortalama maliyetinin 8 milyon \$/km. olduğu görülmektedir.

Altyapı maliyetleri açısından; Almanya'da kabul edilen esasa göre platform genişliği 13.7 m. olan çift hatlı, elektrikli bir demiryolu hattı, kapasite açısından 37.5 m. genişliğinde altı şeritli bir otobana eşdeğerdir. Buna göre Demiryolu altyapı başlangıç maliyetleri; düz arazide karayolunun %54.5'i, orta engebeli arazide %73.5'i dir. Faydalı ömür başına düşen yatırım tutarına göre ise, demiryolu maliyetleri karayolu maliyetinin düz arazide %27.3' ü, orta engebeli arazide %36.8'i, engebeli arazide de %60'ıdır.

7.3.1.7. Alt yapının kullanım karşılığı

Karayolu ulaşımında işleticiler yol bakım-onarım masraflarına katılmazken, demiryolu ulaşımında yol bakım-onarım masrafları TCDD tarafından karşılanmaktadır. Karayolu yol

bakım-onarım masrafları, Karayolları Genel Müdürlüğünce Genel Bütçeden kendilerine tahsis edilen kaynaktan karşılanmaktadır. Karayolu işleticilerinin yol bakım-onarımlarına katkısı çok düşük miktarda olan taşıt vergisi ile sınırlı kalmaktadır. TCDD tarafından karşılanan yol bakım-onarım giderlerinin toplam gider içerisindeki payının yaklaşık %35-40 arasında değiştiği görülmektedir. Bu durum maliyet açısından farklılık yaratarak eşit rekabet koşullarını ortadan kaldırmaktadır.

7.4.Avrupa'daki Ulaştırma Politikalarının Değerlendirilmesi

Avrupa genelinde 1960 yılından bu yana demiryollarının payı, hem yolcu taşımacılığında hem de yük taşımacılığında önemli ölçüde azalmıştır. Bu gelişmeye neden olan faktörlerin bir çoğu sosyo-ekonomik değişimler, karayolunu destekleyen politikalar gibi sektör dışından, bir kısmı da demiryollarının içinden kaynaklanmaktadır. Demiryolu organizasyonu ile hızla değişen talep arasındaki uçurum giderek artmakta, bazı durumlarda sunulan hizmetler müşteri ihtiyaçlarına cevap verememektedir.

Genel olarak,Avrupa'da demiryolu ile yapılan yolcu-km 1970-1995 arasında üçte bir oranında düşmüştür.

Tablo : Batı Avrupa'da Ulaşım Sistemlerine Göre Pazar Payı Gelişimi(ton-km)

	1970	1975	1980	1985	1990	1995
Demiryolu	31,1	25,0	23,0	21,1	17,2	15,4
Karayolu	55,6	63,4	69,5	69,5	74,4	76,8
İçsu yolu	13,3	11,6	9,4	9,4	8,4	7,8
Toplam	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tablo 7.9. Batı Avrupa'da Ulaşım Sistemlerine Göre Pazar Payı Gelişimi(ton-km)

	1970	1975	1980	1985	1990	1995
Demiryolu	80,9	76,6	72,8	74,0	68,0	57,7
Karayolu	16,2	20,9	24,5	23,4	29,2	39,8
İçsu yolu	2,9	2,5	2,7	2,6	2,8	2,5
Toplam	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tablo 7.10. Orta ve Doğu Avrupa'da Ulaşım Sistemlerine Göre Pazar Payı Gelişimi(ton-km)

Japonya'da 30 yıl önce kullanılmaya başlanılan ileri teknoloji ürünü yüksek-hız trenleri (200 km./saat. üzerinde hız yapan trenler) 1980'lerden itibaren Avrupa'da da yaygınlaştırılmıştır. Avrupa Birliği, ülkelerin ulusal demiryolu şebekelerini bir araya getiren ve Orta ve Doğu Avrupa ülkelerini de içine alan bir Avrupa yüksek-hız tren şebekesini gerçekleştirmesi yönünde karar almıştır. Amerika'da ise 1996 yılında 734 km.lik kuzey-doğu hattının hızının 240 km./ saate çıkartılması için çalışmalara başlanılmıştır.

Bu bağlamda Avrupa Birliğine katılmayı hedefleyen Türkiye'nin bu şebekenin dışında kalması mümkün değildir. Ancak bunun sağlanabilmesi için mevcut alt yapının yenilenmesi gerekmektedir.

1950'li yıllardan bu yana Avrupa'nın gündeminde olan, ekonomik yönden güçlü tek Avrupa ideali 1992 yılında Maastricht Zirvesiyle çok yönlü bir birliktelik niteliğini almıştır. Ekonomik ve toplumsal bütünlük için kilit sektörlerden biri olan ulaştırma kesimindeki gelişmeler de Avrupa Birliği tarafından önemle değerlendirilmekte ve yönlendirilmektedir. Çevreyle uyumlu ekonomik gelişmenin sağlanmasında ulaştırma sektörüyle ilgili Avrupa Birliği politikaları özellikle demiryolu altyapısının geliştirilmesine yöneliktir. Eski Doğu Bloğu ülkelerinin gelişmiş Avrupa ülkeleriyle ekonomik ve toplumsal uyumunun ve bütünleşmesinin sağlanmasında özellikle demiryolu altyapısının geliştirilmesi amacıyla 10 adet Pan-Avrupa Çok Modlu Ulaşım Koridoru belirlenmiş olup çalışmalar devam etmektedir.

Avrupa ülkeleri, 2000'li yıllarda 91/440 sayılı Avrupa Konseyi Direktifi doğrultusunda yönetim özgürlüğü sağlanmış, mali yapıları iyileştirilmiş, verimlilikleri artırılmış demiryolu kuruluşları yaratmak için izlenecek yeni demiryolu stratejileri üzerinde çalışmaktadırlar.

Avrupa Birliğinde demiryolu politikaları; demiryolu kuruluşlarının bağımsızlığı, işletme ile altyapının en azından muhasebe bazında birbirinden ayrılması, yeni işleticilere hatlara erişim hakkı sağlanması, altyapı kullanım ücretlerinin ayrımcı olmayan bir şekilde belirlenmesi, demiryolu kuruluşlarının mali yapısının düzeltilmesi esaslarına dayanmaktadır.

Ayrıca, Demiryolları dışındaki taşıma sistemlerine kısmi veya tam yasaklama, kota vb. gibi herhangi bir kısıtlama uygulamasının beklenmemesi ve Demiryollarının kısa dönemde rekabet edebilir düzeye gelmesinin mümkün olmaması, 1970'lerde başlayan demiryollarının modernizasyonuna devam edilmesini tekrar gündeme getirmiştir.

Avrupa Birliği, demiryolu sektörünün yeniden yapılanmasını (veya yürütölmekte olan yapılanma çalışmalarının tamamlanmasını) öngörmektedir. Böylece demiryolları,sadece Avrupa'da sınırların kaldırılması değil, açık ve rekabetçi bir piyasada yaşayabilme ve büyüebilme avantajından yararlanabilecektir. Bu ikili avantajla ilgili olarak başlatılan çalışmalar/yaklaşımlar Mayıs 1993 yılındaki Avrupa Ulaştırma Bakanlarının tartışmalarında ve raporlarında aşağıdaki şekilde yer almıştır.

Özellikle birikmiş borçların azaltılması, demiryollarına özerklik verilmesi (özelleştirme dahil) yolu ile mevcut demiryolu kuruluşlarının yapısının iyileştirilmesi

Rekabet yaratmak amacıyla altyapı şebekesinin peyderpey yeni işleticilere açılması (95/18 nolu AB direktifi doğrultusunda demiryolu lisansına sahip işleticiler)

Bu bağlamda; Avrupa'daki birçok ülkede başlatılan yeniden yapılanma çalışmalarının esaslarını kısaca özetlersek:

7.4.1.Mali yapının iyileştirilmesi

Son yıllarda gerek demiryolu sektörü içinde, gerekse diğer sektörler arasında rekabet edebilme düzeyini yakalama gerekçesiyle demiryolu kuruluşlarının mali yapısını iyileştirmek öncelikli hale gelmiştir.

Bütçe ve mali kısıtlamalara rağmen, birçok hükümet kamu kuruluşlarının borç yükünü önemli oranda azaltmayı başarmışlardır. Borçların hükümet bütçesine (genel bütçeye) aktarılması, ayrı bir kuruluşa aktarılması gibi önlemler alınmıştır.

7.4.2.Özerklik ve bağımsızlık

Yasal olarak birçok Avrupa demiryolu idari bağımsızlık ve özerkliğe sahip ise de demiryolu stratejileri 3 ana konuda toplanmaktadır.

Hukuki yapı: kamu kuruluşundan

→ hisselerin çoğunluğunun özel olduğu anonim şirket haline,

Kamu hizmeti yükümlölüklerinin organizasyonu: keyfi uygulamalardan

→ kamu hizmeti sözleşmelerinin müzakeresi haline,

Tarife düzenlemeleri: hükümet kontrolünden

→ tam bağımsızlığa (yurtiçi yolcu taşımaları dahil)

7.4.3. Altyapının, en azından muhasebe bazında işletmeden ayrılması

Altyapının işletmeden, en azından muhasebe bazında ayrılması birçok Avrupa ülkesinde tamamlanmıştır. Muhasebe bazında ayırım; şeffaflığın sağlanması, yeni işleticilere sektörde aynı koşullarda rekabet imkanı sağlanabilmesi açısından asgari bir gereklilik olarak görülmektedir.

Demiryollarının devam eden liberalizasyonu, altyapı ile işletmenin bugünkü durumundan daha belirgin bir ayırımına neden olacaktır. Böyle bir adım, Avrupa demiryolu şebekesinin gelişimi ve daha etkin kullanımına yol açacak yapının ön koşulu olarak görülmektedir.

Ayrılma işlemi demiryolunun kamu hizmeti misyonuna daha şeffaf bir yaklaşım getirilmesi için önemli bir faktördür.

7.4.4. Altyapı kullanım katkısı

91/440 sayılı Avrupa Konseyi Direktifine uygun olarak birçok Batı Avrupa ülkesinde demiryolu altyapısına erişim ve transit geçiş konusunda yasal temel oluşturulmuştur. Ancak, pratikte bu konudaki gelişmeler tam açık değildir. Örneğin, altyapı kullanım ücretleri genelde ulusal bazda çözümlenmektedir. Bu konudaki 95/19 nolu direktif harmonize bir Avrupa sistemi oluşturmakta yetersiz kalmakta olup, Avrupa Komisyonu, UIC (Uluslararası Demiryolu Birliği) ve CER (Avrupa Demiryolu Birliği) mevcut çerçeveyi tamamlamak için çalışmaktadırlar.

Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde durum daha da farklıdır. İyiniyet ve karşılıklı anlaşmalara rağmen, ulusal demiryolları yarı monopol olma özelliklerini sürdürmektedirler. 91/440 ile 93/6 nolu Ulaştırma Bakanları Konseyi (UBAK) kararı demiryolu altyapısının sınırlı açılımını sağlamaktadır.

Avrupa Birliği, sınırların ve bürokrasinin olmadığı serbest yük taşımacılığı için “serbest yük demiryolu koridorları” oluşturma çalışmaları yapmaktadır.

Ulaştırma Sistemlerinin Etkin Kullanımına Yönelik Yeni Bir Model : Kombine Taşımacılık

Kombine Taşımacılığın Tanımı: Malların, bir Taşıma Ünitesi ile en uygun taşıma sistemleri kullanılarak kapıdan kapıya taşınmasıdır.

Kombine taşımada, Karayolu sadece başlangıç ve sonuçtaki terminal taşımalarında, taşımanın büyük bölümünde demiryolu ve/veya içsu yolu ve/veya denizyolu kullanılmaktadır.

Diğer taşıma sistemlerinde olduğu gibi, kombine taşımada da;

- i. Altyapı (yollar, transfer alanları)
- ii. Üst yapı (trafik emniyeti ile ilgili tesisler, enerji, aktarma ekipmanları)
- iii. Araçlar
- iv. Bilgi sistemleri
- v. Kişiler

yer almaktadır.

Bugün Avrupa’da ISO konteynerlerinin % 10’undan fazlasının yüksekliği 2.9 m.dir. Ayrıca, 1997 yılında 3.3 m den daha fazla yüksekliği olan swap-body’ler(hareketli kasa) hizmete girmiştir.

Kombine taşımacılığın amacı:

- i. Müşteriye daha iyi hizmet vermek için kapıdan kapıya ekonomik taşıma sunmak
- ii. Karayollarındaki sıkışıklığı azaltmak
- iii. Kazaları azaltmak
- iv. Çevre kirliliğini azaltmak
- v. Enerji tasarrufu sağlamaktır.

Kombine taşımacılık, Avrupa Birliği, UIC, UBAK ve BM/AEK bünyesinde en çok ele alınan ve geliştirilmesine çalışılan taşıma biçimidir.

Şu anda Avrupa’da kara ulaşımının %77’sini karayolu taşıması oluşturmaktadır. Ancak bu durum; beraberinde karayolunda sıkışıklık, kazalar, kirlilik gibi önemli tehlike ve riskleri gündeme getirmektedir. Bu nedenle Avrupa Birliği, hükümetler, taşıtıcılar, demiryolu kuruluşları mobilitenin korunması için en uygun yöntemin kombine taşımacılık olduğu konusunda görüş birliği içindedirler. Genel düşünce, uzun mesafe taşımacılığın karayolu dışındaki diğer sistemlere; demiryolu, denizyolu, içsu yolu taşımacılığına aktarılması yönündedir.

Dolayısı ile demiryolları kombine taşımacılık zincirinin önemli bir halkasını oluşturmaktadır. Kombine taşımacılık için, Demiryolu işleticilerince yavru şirketler oluşturulmuş veya bu konuda bağımsız ICF(Intercontainer-interfrigo) gibi özel şirketler doğmuştur.

7.4.5.Kombine taşımacılıkta rol oynayan önemli uluslararası birlikler

Uluslararası Kombine Taşıma Şirketleri Birliği(UIRR): Temel olarak treyler ve swap-body(hareketli kasa) taşıması yapmaktadırlar.1994 yılında 2 milyon TEU’luk taşıma yapmışlardır.17 kombine taşıma şirketi UIRR’a üyedir.

Interkonteyner/Interfrigo(ICF): 23 ulusal demiryolunun iştiraki ile kurulmuştur. Taşımalarının %50’sini denizyolu ile konteyner taşıması, geri kalanı ise treyler ve swap-body oluşturmaktadır. 1994 yılında 1.5 milyon TEU’luk taşıma yapmıştır. Avrupa’da kombine taşıma hacmi 1994 yılında 33 milyon tona ulaşmıştır.

6 AB ülkesinde Pazar günü ve tatillerde kamyonlara trafiğe çıkma yasağı uygulanmaktadır. Dondurulmuş ve taze gıdaların taşıması bu yasağın dışında tutulmaktadır. AB’de maksimum araç kullanma ve minimum dinlenme süresi ile ilgili genel bir düzenleme yapılmıştır.(3820/85 nolu Direktif). Günlük araç kullanma süresi 9 saat olup, bu süre haftada 2 güne, 1 günde 10 saate kadar uzatılabilmektedir. Toplam araç kullanma süresi 2 haftada 90 saati aşamaz. 4.5 saat araç kullandıktan sonra 45 dakika dinlenme zorunludur.

Kamyonlar için hız limiti otoyolda 80 km/saat olup, bu limit 5 km/saat aşılabılır. Uluslararası taşımalarda kamyonların uzunluğu, genişliği, brüt ağırlığı ve dingil basıncı standartlaştırılmış iken, ulusal taşımalarda bunlar değişiklik göstermektedir.

Türkiye’de halen yapılmakta olan kombine taşıma çeşitleri:

- i. Demiryolu ile konteyner/swap body(hareketli kasa) ve semitreyler taşıması
- ii. Denizyolu ile konteyner taşıması
- iii. Ro-ro taşıması
- iv. Ferry taşıması

Türkiye’de demiryolları ve 7 büyük liman Haydarpaşa, Mersin, İskenderun, Derince, İzmir, Samsun ve Bandırma TCDD tarafından işletilmektedir. Son 5 yılda, konteynerizasyon çok artmış ve limanlardaki konteyner elleçlemesi genel kargo miktarını aşmıştır. Fakat, limanlardan yurtiçine ve yurtiçinden limanlara yapılan taşımaların %95’i karayolu ile yapılmaktadır. TCDD İşletmesince, yurtiçindeki konteyner taşımalarının demiryoluna kaydırılması amacıyla, 1998 yılı içerisinde Denizli, Kayseri, Konya, Gaziantep, Kahramanmaraş ve Balıkesir’e konteyner kara terminali kurulması kararlaştırılmıştır.

Ülkemizde demiryolu ile Avrupa’dan konteyner taşıması son yıllarda gelişmekte olup, bu konudaki en önemli konteyner terminali Halkalı’dadır. Avusturya kombine taşıma şirketi OKOMBI, demiryolu ile Viyana- Avusturya/ Halkalı-Türkiye arasında düzenli konteyner ve semitreyler taşıması yapmaktadır. Ayrıca, Mainz-Almanya / İzmir-Türkiye ile Sopron-Macaristan / Halkalı-Türkiye arasında da demiryolu ile düzenli konteyner taşıması yapılmaktadır.

Özel sektörün de katılımı ile ticari bir kombine taşıma faaliyetinin geliştirilmesi doğrultusunda, Türkiye için kombine taşıma stratejileri oluşturulmalıdır.

7.5.Türkiye’de Ulaştırma Politikalarının Gelişimi ve Son Durumu

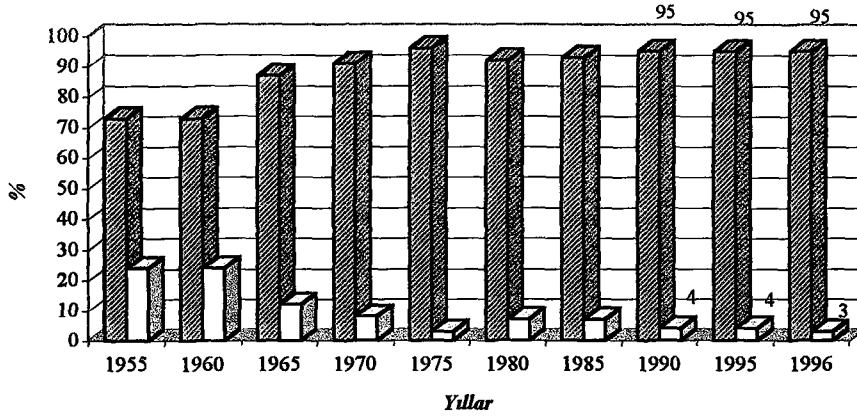
Avrupa’daki ulaştırma sektöründeki gelişmelerle, Türkiye gerçeği arasında paralellikler gözlenmektedir. Türkiye, Cumhuriyetin kurulmasından sonra, özellikle 1930-1940 döneminde bir yandan sanayi atılımlarında bulunurken; diğer yandan da demiryollarını geliştirmiştir. 1932 yılında hazırlanan 1. Beş Yıllık Sanayileşme Planı’nda ve özellikle 1936’da hazırlanan 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planı’nda, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere ağırlık verilmiştir. Demiryollarının bu tür kitlesel yükleri en ucuz biçimde taşıyabilmesi ve aynı zamanda talep yaratan özellikleriyle de bu sektörlerin gelişimlerine katkıda bulunabilmesi nedeniyle bu dönemde demiryolu yapımında bir atılım olmuştur.

Daha sonraki yıllarda ise, tarım ve tüketim mallarına dayalı bir sanayileşme sürecinin iktisadi yapıya egemen olması ve tüketim malları üretim ve tüketiminin yaygınlaşmasıyla, bu tür malları kapıdan kapıya hızlı ve elverişli koşullarda taşıyabilen karayolu taşımacılığı gelişmiştir. Karayolu ve ulaştırma araçlarındaki gelişmeye koşut olarak devlet ve il yolları üzerinde yapılan yolcu ve yük taşımaları da çok büyük bir artış göstermiştir. Sonuçta, ABD'nin mali desteği ve politika önerileriyle birlikte ulaştırma alt sistemleri içerisinde karayolları artık egemen bir konuma gelmiş, demiryolları ve denizyollarında ise, fazla bir gelişme sağlanamamıştır. 1960 sonrası planlı kalkınma döneminde, toplumsal ve ekonomik gelişmenin gerektirdiği yolcu ve mal akışlarını gerçekleştirmek üzere, ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyonun sağlanması hedeflenmiştir.

Bununla birlikte, planlı dönemlerde ulaştırma sektörünün gelişimi, büyük oranda plan öncesi dönemin özelliklerini sürdürmüştür. Ulaştırma alt sistemleri arasındaki koordinasyonsuzluk bütün plan dönemlerinde kendisini göstermiştir. Karayollarına yapılan yatırımlar bütün plan dönemlerinde en büyük ağırlığa sahip olmuştur. Özellikle sanayinin artan taşıma taleplerinin yerinde ve zamanında karşılanabilmesi için, demiryollarında; yatırımlara, yeniden düzenlemelere ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilmesi planlarda öngörülmeyle birlikte bunlar gerçekleştirilememiştir.

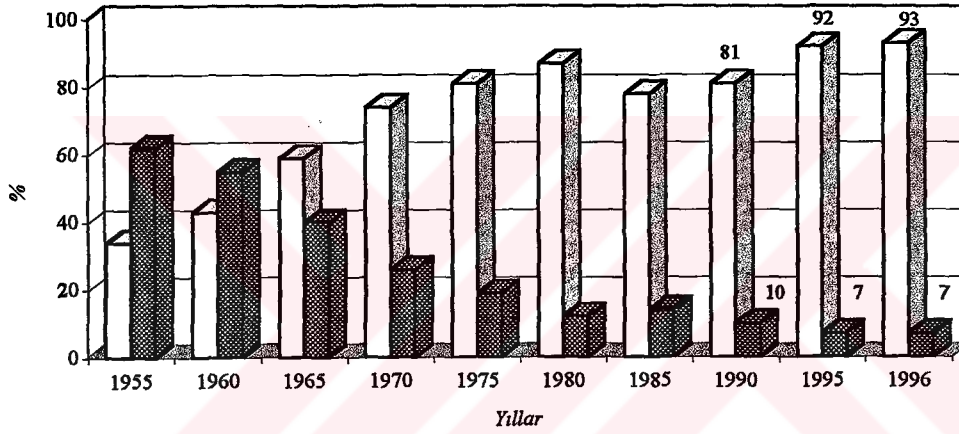
1970-1995 arasındaki 25 yıllık dönemde, Türkiye'de GSYİH, sabit fiyatlarla, yılda ortalama % 4.31 oranında artarken, yolcu taşımaları (Yolcu-Km) %5.28, yük taşımaları (Ton-Km) ise % 5.95 oranında artmıştır. Diğer bir deyişle GSYİH'daki her %1'lik artışa karşılık yolcu trafiği %1.23, yük trafiği %1.38 oranında artmıştır. Avrupa Birliği'ndeki 15 ülkede, aynı dönemde, yolcu ve yük taşımalarının GSYİH'ya göre esneklikleri, sırasıyla, 1.34 ve 0.90 olmuştur. Buna karşın; 1950'li yıllardan sonra, demiryolunun genel taşımalar içerisindeki payı devamlı düşüş göstermiştir. 1955 yılında yolcуда %25, yükte %60 olan demiryolu taşıma payı 1996 yılında sırasıyla %3 ve %7'ye kadar gerilemiştir. Karayolu payı ise hızla artarak 1996 yılında sırasıyla %95 ve %93'e yükselmiştir.

Karayolu Demiryolu Yolcu Taşıma Payları



■ Karayolu Yolcu Taşıma Payı (%) □ Demiryolu Yolcu Taşıma Payı (%)

Karayolu Demiryolu Yük Taşıma Payları



□ Karayolu Yük Taşıma Payı (%) ■ Demiryolu Yük Taşıma Payı (%)

Tablo 7.11

Demiryollarının pazar payının yıllar itibari ile önemli düşüş göstermesinin arkasında; Hükümetlerce uygulanan ulaştırma politikalarındaki farklılaşmalar yatmaktadır. 1950’li yıllara kadar 7671 km. demiryolu hattı yapımı gerçekleşmiş, ancak bu yıllardan sonra ülkedeki gelişmelere paralel olarak yeterli demiryolu inşaa edilememiş, mevcut demiryollarının düşük olan fiziki ve geometrik standartları yeterince düzeltilememiş, hepsinden önemlisi yönetim yapısı hantallaşmış ve pazardaki gelişmelere uyum sağlayabilen bir işletmecilik gerçekleştirilememiştir.

Ulaştırma Sektörünün Payı

			Hedef		Gerçek.
I.	BYKP		13,7		15,6
II.	BYKP		16,1		16,4
III.	BYKP		16,0		21,6
IV.	BYKP		16,3		18,0
V.	BYKP		18,6		22,5
VI.	BYKP		22,0		21,6
VII.	BYKP		20,4		

Tablo 7.12. Planlı Dönem Boyunca Toplam Yatırımlar İçerisinde

	I. BYKP		II. BYKP		III. BYKP		IV. BYKP		V. BYKP		VI. BYKP	
	Plan.	Gerçek.	Plan.	Gerçek.	Plan.	Gerçek.	Plan.	Gerçek.	Plan.	Gerçek.	Plan.	Gerçek.
Karayolu	71,2	71,2	72,7	72,7	52,0	74,6	60,7	74,6	49,2	43,3	78,9	82,7
Demiryolu	17,5	17,5	18,8	18,8	22,4	13,9	24,6	10,6	21,9	16,0	8,5	7,2
Diğer	11,3	11,3	8,5	8,5	25,6	11,4	14,7	14,8	28,9	40,7	12,6	10,1

Tablo 7.13. Ulaştırma Sektöründe Alt Sistemler İtibariyle Planlanan Yatırımlar ve Gerçekleşmelerin Toplam İçerisindeki Payları

Öncelikli projelerin saptanmasında ve kısıtlı yatırım ödeneklerinin kullanılmasında etkinlik sağlanamamış ve dolayısı ile kısıtlı kaynaklarla bile alt-yapıda sağlanabilecek düzenlemeler yetersiz kalmıştır.

Bir yandan, 20. Yüzyıl başlarındaki teknoloji ile inşa edilen mevcut demiryolu ağının geometrik ve fiziki standartlarının düşük olması ve tek hat işletmeciliği, modern işletmeciliği imkansız kılan sorunlar yaratmakta, bir yandan da 1950'li yıllardan sonraki gelişmelere paralel olarak yeteri kadar demiryolu inşa edilmediği için, mevcut demiryolu ağı ile ülke boyutlarına ve nüfus yoğunluğuna göre yeterli hizmet üretilememektedir.

1997 yılı nominal zararının 100 Trilyon TL'ye ulaştığı düşünüldüğünde, TCDD açısından ağır bir finansal darboğazdan söz etmek yanlış olmayacaktır. TCDD'nin yaratmış olduğu reel katma değeri incelediğimizde, 1997 yılında oluşan pozitif yönelişlere karşın istenilen oranda bir gelişme sağlanamadığı kendiliğinden ortaya çıkmaktadır.

<u>Yıllar</u>	<u>Nominal Değerlerle</u> <u>Katma Değer</u>	<u>Reel Değerlerle</u> <u>Katma Değer *</u>
1980	2	2.058
1985	14	3.848
1990	209	4.159
1994	524	1.862
1995	1.000	1.204
1996	2.008	2.008

Kaynak: Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Raporları
DİE Ulaştırma Deflatörleri (1996=1.00000) ile deflate edilmiştir.

Tablo 7.14. TCDD'nin Yarattığı Katma Değer (Milyon TL.)

1988	(82.901)	1993	(8.849.078)
1989	(151.757)	1994	(25.485.906)
1990	(793.488)	1995	(38.001.065)
1991	(2.160.636)	1996	(60.784.796)
1992	(3.830.023)	1997	(103.900.758)

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı

Tablo 7.15. Cari Fiyatlarla Zarar Durumu(Milyon TL)

TCDD İşletmesinin giderlerinin yaklaşık % 50'sini faaliyet dışı giderler teşkil etmektedir. Faaliyet dışı giderler; faiz ve komisyon ile kambiyo zararlarından oluşmaktadır. Kuruluşun 1997 yılı faaliyet içi gelirlerinin faaliyet içi giderlerini karşılama oranı % 56,04'dür. Faaliyet içi gelirlerin % 53'ünü liman gelirleri oluşturmaktadır. Personel giderlerinin faaliyet içi giderlerdeki payı % 50'dir. Gelirlere "Sübvansiyon", giderlere "genel idare giderleri" dahil edildiğinde ise, gelirin gideri karşılama oranı % 63,58 olmaktadır. Faaliyet dışı gelirlerin faaliyet dışı giderleri karşılama oranı % 6,67 olarak gerçekleşmektedir. 1997 sonu itibariyle

gelirin gideri karşılama oranı banliyö taşımacılığında % 52,4, anahat yolcu taşımacılığında % 16,0 ve yük taşımacılığında % 30,7 olarak gerçekleşmiştir. Sonuç olarak toplam gelirler toplam giderlerin ancak % 42,47'sini karşılayabilmiştir.

1959 yılında %100'e kadar ulaşan gelirin gideri karşılama oranı son 10 yılda hızla gerilemiştir. Bunda yoğun olarak uygulanan; KİT'lerin kendi kendine yeterli olmaları yönündeki ekonomik politikalar önemli rol oynamıştır. Gerek yeni yol yapımı ve gerekse modernizasyon yatırımlarının gecikmesine paralel olarak taşıma sektöründe rekabet gücünü yitiren demiryolu ulaştırması, kamu hizmeti gördüğü yönündeki genel kanının da etkisiyle artan maliyetleriyle paralel gelir artışı yaratamamış, oluşan açığı hemen hemen tüm KİT'lerde olduğu gibi borçlanmayla kapatmak zorunda kalmıştır. Özellikle dış borç, faiz ve kambiyo (vb). giderleri hızla yükselmiş, 1997 yılında toplam giderlerin hemen hemen yarısına ulaşmıştır.

Ayrıca karayolu işletmeciliğinde denetim yetersizliği nedeniyle maliyetlerde önemli bir yer tutmayan kanuni kesintiler, (SSK ve Emekli Sandığı ödentileri vb.) TCDD İşletmesinin giderlerinde önemli yere sahiptir. Finansman yetersizliği nedeniyle zamanında ödenemeyen sözkonusu kesintilerin gecikme faizleri de, TCDD için ayrı bir sorun olmaktadır.

Toplam gelir içinde gelir gruplarının payını incelediğimizde ise, kompozisyonunun tamamen değiştiği görülmektedir. Asli görevler olarak anılan yolcu ve yük taşıma gelir payları 1980'li yıllara kadar önemini korurken, 1980'li yıllarda sübvansiyonların hızla arttığı, 1985'ten itibaren ise, liman gelirlerinin büyük ağırlık kazandığı görülmektedir. 1990'lı yıllarda talep edilen sübvansiyonların Hazinece verilmemesine de bağlı olarak liman gelirleri en önemli gelir kalemini oluşturmaya başlamıştır.

Bu anlamda yapılan hizmetin sübvansiyon edilmesi büyük önem taşımakla birlikte, değerlendirmelerde şu hususların göz ardı edilmemesi gerekli görülmektedir.

TCDD'ye ait Hazine garantili borçlar Hazine tarafından ödenmektedir. Borç fiilen ortadan kalkmasa bile Hazineye yönelmektedir. Ancak mali açıdan sözkonusu borç ve faizler, TCDD'nin borçlarına kaydedilmektedir.

Doğrudan yapılan sübvansiyonlarda (özellikle ödemelerde) görülen azalmalara karşın, TCDD'nin nominal ve ödenmiş sermayesi hızla artırılarak kuruluş dolaylı olarak sübvansile edilmektedir.

TCDD İşletmesi; 8.607 km.'si anahat ve 1.901 km.'si tali hat olmak üzere toplam 10.508 km.'lik demiryolu hattında taşımacılık faaliyetlerini sürdürmektedir. Ana hatların %99'unda halen tek hat işletmeciliği yapılmaktadır. Bu hatların 2.065 km.'si elektrikli ve 2.453 Km.'si sinyalli olup, toplam yol uzunluğu içerisindeki oranları ise sırasıyla %20 ve %23'tür.

Mevcut hatların;

- % 20.11'i Standart dışı kurp yarıçapına,
- % 25.23'ü Standart dışı eğime, (Eğim > %0 10)
- % 7.7'si Standart dışı dingil basıncına, (Dingil Basıncı< 20 Ton)
- % 40' ı Standart dışı ray yaşına, (Ray yaşı > 25)
- % 46'sı Standart dışı traverse (Çelik,Ahşap) sahiptir.

Mevcut hatların standartlarının yükseltilmesi, hız ve konforun artırılması amacıyla her yıl ortalama 500 Km. yol yenilemesi yapılması programlanmıştır. 1990 yılından itibaren yol yenileme çalışmalarının programlanan düzeyde yapılamaması, dışa bağımlı ray teminindeki güçlüklerden kaynaklanmıştır. 1998-2002 yılları arasında 2.546 Km. yol yenilemesinin gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. Söz konusu yol yenilemelerinin program seviyesinde gerçekleştirilebilmesi için, başta ray temini olmak üzere diğer dışa bağımlı malzemenin zamanında temin edilmesi bir zorunluluktur.

Mevcut araç parkı; 595 adet dizel lokomotif, 61 adet elektrikli lokomotif, 97 adet elektrikli dizi, 59 adet dizelli dizi, 1.033 adet yolcu ve 17.138 adet yük vagonundan oluşmaktadır. Söz konusu araçların gayri faal durumları uluslararası standartların üzerindedir. Bunun en önemli nedeni (başta tekerlek takımı temini olmak üzere)dışa bağımlı yedek parça teminindeki güçlüklerdir. Bu sorunun çözülmesi demiryolu yan sanayinin geliştirilmesine bağlı bulunmaktadır.

TCDD İşletmesi 1988 yılında 52.848 adet personel ile faaliyetlerini sürdürürken, 1997 yılı sonunda personel sayısı 42.278 adede gerilemiştir. Son yıllarda emekli olan personelin yerine yenisinin atanması mümkün olmadığından; özellikle faal personel mevcudunun ihtiyaç

duyulan seviyenin çok altında kalması sebebiyle yük trenlerinin personel yokluğu nedeniyle iptali dikkat çekmektedir. Kuruluşun personel mevcudunu, diğer ülkeler ile karşılaştırdığımızda, 1 km. demiryoluna düşen personel sayısı; Belçika'da 10,46, Almanya'da 6,59, Hollanda'da 9,08, Avusturya'da 9,88, Fransa'da 4,85 iken Ülkemizde 3,63'dür. TCDD İşletmesi'nin faal personel açığının kısa sürede giderilmesi zorunlu görülmektedir.

Geçen 25 yıldaki büyüme eğilimlerinin sürmesi durumunda, 2020 yılında Türkiye'de yolcu trafiğinin bugünkü düzeyinin yaklaşık 3.3 katına (540 Milyar Yolcu-Km), yük trafiğinin ise 2.5 katına (300 Milyar Ton- Km) çıkması beklenebilir. Türkiye'de sürekli artma eğilimi gösteren talebin karşılanabilmesi için, demiryolu ağının genişletilmesi gerekmektedir.

Basit bir örnekle; Türkiye'deki kamyon sayısı 1970-1996 yılları arasında her yıl ortalama %7.32 oranında artmıştır. Bu kamyon artış hızı Avrupa Birliği'ndeki ülkelerin artış hızının yaklaşık 2 katıdır.

Gelişmiş ülkelerde, ulaştırmanın çevresel etkilerine verilen önemin artmasıyla, çevre üzerindeki olumsuz etkileri azaltıcı birçok önlemler alınmaktadır. Ancak, gelişmiş ülkelerde trafik hacimlerinde de sürekli bir artış beklenmektedir. Yani mevcut ulaştırma altyapılarını daha verimli kullanma çabalarına ek olarak yeni bazı yatırımlarla sağlanan kapasiteler de artan ulaşım talebini karşılamaya yetmeyecektir. Dolayısıyla, uzun dönemde trafiğin sürekli büyümesi nedeniyle çevresel etkiler de önemli ölçüde artacaktır. Bunun çözümü, ulaştırma sisteminin yeniden gözden geçirilmesi ve toplu taşımacılığa dönmek olarak belirlenmiştir.

7.6. TCDD'nin Yeniden Yapılanması Projesi

Son yıllarda "üretim odaklı bir işletmenin pazar odaklı bir işletme haline dönüştürülmesi gerektiği" çok duyulan anahtar cümle haline gelmiştir. Bunun anlamı, bir demiryolu işletmesinin açıkça tanımlanmış performans hedefleri doğrultusunda yönetsel ve finansal özerklik içinde, fakat aynı zamanda sonuçlardan sorumlu olarak müşterilere hizmet vermesidir. Bu anlayış, hükümetlerin demiryolu yönetimine günlük müdahalelerden kaçınmasını ve kamu hizmeti nedeniyle verilecek hizmetlerin karşılığını ödemesini gerektirmektedir. Diğer ülke uygulamaları incelendiğinde; yeniden yapılanmada genel bir reçeteden söz edilememekle birlikte, yukarıda belirtilen temel üzerine ülkeye ait politik ve mali koşullar, yönetim kültürü, üretim felsefesi, çalışan ve işveren ilişkileri vb. öznel koşullar dikkate alınarak yeniden yapılanmanın gerçekleştiği görülmektedir.

Türkiye ekonomisindeki konjonktürel dalgalanmalar ve ulaştırma politikalarının etkisiyle artan rekabet ve maliyetler, TCDD'nin mali yapısını olumsuz yönde etkileyerek zararlarının artmasına neden olduğu görülmektedir.

Özellikle, ağırlıklı olarak yatırım finansmanında kullanılan dış proje kredilerinin faizleri ve kur farklarından oluşan faaliyet dışı giderlerdeki aşırı artışlar, bu zararları daha da büyütmüş ve TCDD Yönetimini çeşitli önlemler almaya yöneltmiştir. Bu önlemler kapsamında, TCDD'nin mali yapısını düzeltmek, etkin ve ticari bir tarzda hizmet vermesini sağlamak amacıyla temin edilen hibeden finansmanı sağlanarak yeniden yapılanma etüd çalışmalarına 1995 yılında başlanılmıştır. Başlatılan çalışmalar incelendiğinde;

Ana hedeflerin:

- i. -Ulaştırma sektöründe demiryollarının rolünü yeniden tanımlamak,
- ii. -Demiryollarının ticari koşullarda hizmet vermesini mümkün kılacak bir politika ve yasal çerçeveyi oluşturmak,
- iii. -Hükümet ile TCDD arasındaki ilişkiyi yeniden düzenlemek,
- iv. -Demiryollarının maliyet-etkin işletmecilik yapmasına imkan veren bir organizasyon planı çizmek olduğu görülmektedir.

Dünya demiryollarının da yeniden yapılanma süreci içinde oldukları bir dönemde başlatılan bu proje, Hazine ve DPT Müsteşarlıkları, Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD temsilcilerinden oluşan Yönlendirme Komitesi tarafından yönetilmiştir.

TCDD faaliyetlerini etkileyen iç ve dış sorunlar ortaya konularak, bu sorunlara çözüm olacak uygulanabilir önerileri içeren uzun dönemli bir yeniden yapılanma planı hazırlanmıştır.

Yeniden yapılanma planı, TCDD'nin ticari bir demiryolu olması, mali ve işletme performansının iyileştirilmesi için gerekli çerçeveyi çizmeyi amaçlamıştır. Etüd çalışmaları 1996 yılı Temmuz ayında sona ermiştir.

Etüd çalışmalarından sonra Kuruluş bünyesinden oluşturulan Proje Gruplarıncı, (Yolcu, Yük, Atölyeler, Altyapı, Merkezi Birim Organizasyonu ve İşgücü, Bilgi Sistemleri, Mali Durum); etüd raporları doğrultusunda çalışmalar yapılarak; Kuruluşun Yolcu, Yük, Altyapı ve

Atölyeler İş Birimleri ile Merkezi Birimden oluşacak yeni yapısı konusunda örgüt şeması ve görev tanımları hazırlanmıştır. Çalışmalar halen devam etmektedir.

Diğer yandan; Yeniden Yapılanma Çalışmaları çerçevesinde TCDD'ye ekonomik işlerlik kazandırılması ve mali durumunun düzeltilmesine yönelik olarak hazırlanan ve demiryolunun yasal statüsünü ve Hükümetle ilişkilerini düzenleyecek olan Demiryolu Kanun Tasarısı da TCDD İşletmesince hazırlanarak, 5.6.1997 tarihinde ilgili mercilere sunulmak üzere Ulaştırma Bakanlığı'na iletilmiştir.

- i. Demiryolu Kanun Tasarısında Yer Alan Önemli Maddeler
- ii. Altyapının gerek bakım ve gerekse iyileştirilmesine yönelik her türlü finansman Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden karşılanacaktır.
- iii. Yapılacak her türlü yeni hatlar Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden karşılanacaktır.
- iv. Tarifeler serbestçe belirlenecektir.
- v. Ekonomik olmayan hat ve trenler sübvansede edilecek ve bu konuda oluşacak zarar belirli esaslara göre TCDD'ye ödenecektir.
- vi. Kanunun yürürlüğe girdiği tarihteki TCDD'nin tüm borçları faizleriyle birlikte Maliye Bakanlığı ve Hazine tarafından üstlenilecek ve ilk beş sene içerisindeki tüm kanuni ödentileri Hazine tarafından karşılanacaktır.
- vii. Personel istihdam yetkisi kuruluşa verilecektir.

Yeniden yapılanma sonucunda; işletme oranının (gider/gelir) 1997'de 4.43'ten, 2005'te Yeniden Yapılanmış demiryolu sistemleri için Avrupa ortalaması olan 1.80'in de altına düşerek 1.33 olması öngörülmüştür. Özetle, 2005 yılına gelindiğinde TCDD'nin yeniden yapılanmasını tamamlayarak, müşterilerin beklentilerini karşılayan ve Avrupa'nın en verimli ve işlevsel demiryolu sistemlerinden birisi olarak hizmet veren bir işletme haline gelmesi hedeflenmektedir.

7.7.Türkiye'de Uygulanması Gereken Ulaşım Politikaları ve Buna Bağlı Olarak Yapılabilecekler

Ulaştırma sistemimizi hangi boyutu ile incelersek inceleyelim varacağımız yer, tek sistemli bir ulaşım sistemi ile Türkiye'nin 2000'li yıllara taşınamayacağıdır.

Bu nedenle her şeyden önce, ulaştırma, tüm alt sistemlerin en ekonomik, en uygun ve birbirlerini tamamlayacak biçimde kullanıldığı bir sistem olarak görülmelidir. Daha önce bu anlayışla yapılmış değişik kapsam ve ölçekte birçok ulaştırma planı, uygulanmamış birer belge olarak devletin arşivlerini doldurmuştur. Ulaştırma yatırımlarına karar verenler, planlı dönemde bile yapılan planları uygulamamış, bu planlarda belirlenen ilkeler ve hedeflere tümüyle ters düşen kararlar almışlardır. Sürdürülebilir bir kalkınma stratejisi içinde doğru ulaştırma politikaları ve planlarının yaşama geçirilmesi, uygulanması için karar vericiler üzerinde kamuoyu baskısını sağlayacak bir toplumsal bilincin yerleştirilmesi gereklidir.

Ülkemizin en büyük projelerinden olan GAP projesinde önemli mesafeler kaydedilmesine karşın; projede yer alan demiryolu bağlantıları konusunda hiç bir gelişme olmamıştır. GAP'tan beklenen faydanın sağlanabilmesi için, projede belirtilen Çobanbey-Şanlı Urfa-Mardin-Cizre-Nusaybin-Habur (Irak Hududu), Kurtalan-Siirt-Cizre, Şanlı Urfa-Akçakale (Suriye sınırı), Diyarbakır-Kızıltepe ve Narlı-Toprakkale demiryolu hatlarının inşasına vakit geçirilmeden başlanılmalıdır.

Ulaşım maliyetlerinin azaltılması için ara manipstasyonların minimum seviyede olması gerekmektedir. Ülkemizde başta transit taşımalar olmak üzere, doğu-batı aksında kesintisiz demiryolu taşımacılığın yapılabilmesi için Boğaz ve Vangölü geçişlerinde demiryolu bağlantıları sağlanmalıdır.

Özürflülerin ulaşılabilirliğini artırmak için, durak-istasyon yerlerinde, vagonlarda ve demiryolu ile diğer ulaşım sistemlerinin kesişim noktalarında, gerekli düzenleme ve tasarımlar yapılmalıdır. Bu yolla da demiryolu ulaşımı, özürflüler de dahil olmak üzere herkesin kullanımına uygun ve açık hale getirilmelidir.

7.7.1.Uluslararası bağlantılar açısından

Bölgemizdeki siyasi gelişmeler sonucunda Batı Avrupa ülkeleri, Asya pazarlarına ulaşmak için güvenli, hızlı ve ucuz taşımacılığa olanak sağlayacak demiryolu güzergahları arayışı içine girmiş olup, tespit edilen alternatif hatların önemli dezavantajları bulunmaktadır. Rusya Federasyonu üzerinden Orta Asya bağlantısının sağlanması halen uluslararası toplantılarda ciddi bir alternatif olarak ele alınmaktadır. Ancak, bu güzergah Türkiye üzerinden sağlanacak bağlantıdan daha uzundur. Yakın bir gelecekte Türkiye ile Gürcistan arasında demiryolu bağlantısını sağlayacak Kars-Tiflis hattının tamamlanması ile Rusya ve İran üzerinden geçen

mevcut hatlara nazaran daha kısa olan bu güzergah, Azerbaycan ve Türkmenistan üzerinden Çin'e kadar ulaşacak en kısa alternatif olacaktır. Sarakhs(Türkmenistan)-Meşhed(İran) hattının tamamlanıp hizmete girmesiyle İran, transit trafiği Türkiye'yi dışarıda bırakarak Basra Körfezine indirme ve ayrıca iki ayrı hatla Irak üzerinden Laskiye Limanına(Suriye) bağlanma çabası içindedir. Yunanistan'ın da Volos (Yunanistan) - Laskiye bağlantısını gerçekleştirdiği göz önüne alınırsa, Türkiye üzerinden yapılacak transit taşımacılığın ciddi bir tehdit altında olduğu görülmektedir.

Bu nedenle, uluslararası arenada ve bölge ulaşımında Türkiye'nin söz sahibi olabilmesi için demiryollarımızda uluslararası hatları kısaltan yatırım projelerinin en kısa zamanda gerçekleştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu konuda yitirilecek zaman, alternatif güzergahların benimsenmesi ve Türkiye'nin çok büyük potansiyele sahip Batı Avrupa - Asya transit taşımacılığının dışında kalmasına yol açacaktır.

7.8. Sonuç

Sanayi devrimine yol açan ulaşım sistemlerindeki gelişmelerin önümüzdeki yeni dönemde de lokomotif rolü üstleneceği açıktır. Hava koridorlarının tıkanmaya başladığı, otobanların doyuma ulaştığı günümüzde ülkeler toplu taşımacılığı tekrar keşfetmekte ve yeniden Demiryoluna yönelmektedirler.

Demiryolu sektörünün geçmiş tecrübeleri incelenirse, 2000'li yılların dünyasında demiryolu sektörünü ne denli çetin ve ciddi sınavların beklediğini görmek zor olmayacaktır. Bununla birlikte demiryolu sistemi maliyetlerini kontrol altında tutabildiği ölçüde ve piyasa koşullarında geçerli bir tarife yapısı ile başarılı olma şansına her zaman için sahiptir.

Uzun yıllardır uygulanan yanlış ulaşım politikalarının semeresini “trafik canavarları, petrol bağımlısı bir ulaşım sistemi vb.” ile acı bir şekilde almaya başlayan ülkemiz için de yalın gerçekleri görme zamanı artık gelmiştir.

Çevre, enerji etkinliği ve güvenlik açısından avantajları yanında demiryolu taşımacılığı hayati öneme sahiptir.

Hızlı tren hizmetleri, özellikle orta mesafe şehirlerarası yolculuklarda demiryollarına önemli bir pazar imkanı yaratmıştır. Bu pazarda, demiryolları karayolu ve havayoluna göre tercih edilir bir alternatif haline gelmiştir.

Ekonomik açıdan, 300 km.nin üzerindeki mesafelerde demiryolu yük taşıması üstün durumdadır.

Ulaşım sistemleri arasındaki mevcut dengesizliğe karşın, demiryolları kombine ve konteyner taşımacılığına giderek artan bir katkı yapmaktadır.

Demiryollarının modernize edilmesi ve demiryolu sektörüne sürekli yatırım yapılması, geleceğin ulaşım sistemi olan çoklu sistemin geliştirilmesi için de bir zorunluluktur.

TCDD faaliyetlerini, etkinliğini arttırmak ve müşterilere daha yüksek kalitede hizmet sunmak amacına yönlendirmelidir.

Bu çerçeveden hareketle Ülkemizde;

- i. 1:Tüm dünyada olduğu gibi, taşıma alt sistemlerinin ülke çıkarlarına denk düşecek şekilde birbirini tamamlaması gerektiği gerçeği kabullenilmeli, dengeli bir gelişmeyi sağlayacak şekilde ulaştırma master plan çalışması vakit geçirilmeden başlatılmalı ve bir devlet politikası haline getirilmelidir.
- ii. 2:Demiryolu sistemindeki finansal darboğazın aşılmasına, yeni örgütsel yapı ve işleyişe imkan tanıyan Demiryolu Kanunu çıkartılmalı,. Demiryollarının personel, finansman ve örgütsel yapı olarak canlanabilmesi için yürütülen Yeniden Yapılanma çalışmaları desteklenmelidir.
- iii. 3:Demiryolunun yapmak zorunda bırakıldığı hizmetlerden oluşan görev zararı eksiksiz ödenmelidir.
- iv. 4:Alt yapı en azından muhasebe bazında işletmeden ayrılarak, demiryolu altyapısının rehabilitasyonu çalışmalarının bitirilebilmesi için gereken kaynaklar yaratılmalıdır.

- v. 5:Boğaz t p demiryolu geçişinin vazgeçilmezliği kabullenilmeli ve proje hayata geçirilmelidir.
- vi. 6:Bilgi sistemleri teknolojilerinin transferi, ya da geliştirilmesi yönündeki çabalar desteklenmelidir.
- vii. 7:Kombine taşımacılığı (vagonla TIR taşımaları da dahil olmak üzere) teşvik ederek kapıdan kapıya taşımacılık arttırılmalıdır.
- viii. 8:önceliği tespit edilen yeni demiryolu hatlarının yapımına derhal başlanarak, yeni koridorlar oluşturulmalıdır.
- ix. 9:Uluslararası işbirliğinde, özellikle demiryolu işletmeleri arasında oluşabilecek muhtemel rekabetin önüne geçecek, kalıcı adımlar atılmalıdır.
- x. 10.Demiryolu yan sanayisi (ray, tekerlek vb.) kurulmalıdır.
- xi. 11.evre kirliliğinin önlenmesini teşvik amacıyla demiryollarında tüketilen akaryakıttan alınan vergilerde indirim yapılmalıdır.
- xii. 12. Demiryolu ulaşımı,  z rl ler de dahil olmak üzere herkesin kullanımına uygun ve açık hale getirilmesidir.

Sonuç olarak 1995 şurasında ele alınan kararlar ile, 1998 şurasında ele alınan kararlar arasında bağlantı yoktur. Buradan da anlaşılacağı gibi devamlılık maalesef sağlanamamıştır. 1995 yılında yapılması planlanan ve yapımına başlanan yollar ile hiç bir sonuç 1998 şurasında yer almamıştır.

Her iki şurada da aşağıdaki kararlar ortak olarak alınmıştır:

- i. Tüm ulaştırma alt sistemlerinin verimli kullanılabilmesi için bütün sektörlerin aynı çatı altında toplanması ve birbirleri ile koordineli olarak çalışması gerekmektedir.
- ii. Demiryolları dar boğazdan çıkabilmesi için yeniden yapılandırılmalıdır.
- iii. Demiryollarının  zelleştirilmesi gerekmektedir.
- iv. Kombine taşımacılığa geçilmesi gerekmektedir.

- v. Yeni demiryolu hatları planlanarak yeniden demiryolunun tercih edilmesi sağlanmalıdır.
- vi. Transit taşımaya önem verilerek AT ile uyum sağlanmalıdır.
- vii. Demiryollarının üzerindeki yatırım ve işletme için harcanan paralardaki kambur ortadan kaldırılması düşünülmüştür.

Fakat yukarıda da belirtmiş olduğum kararlar alınmış ancak yeterli çaba sarf edilmediği için işlerlikleri tam olarak sağlanamamıştır. Sağlanmış olan kararlar var ise bunlar yeni şuralarda daha öncekileri kanıtlayacak şekilde hazırlanmamıştır. Bu da bizlerin yani toplumun tam ve doğru bilgi almasını engellemektedir. Bunun sonucu olarak denetleme mekanizması iyi çalışmamaktadır.



8. SONUÇ ve ÖNERİLER

Bu güne kadar hazırlanmış olan Beş Yıllık Kalkınma Planlarının en önemli ortak özelliği planlanma düzeyinde kalmış olmalarıdır. Bunun sonucu olarak ortaya çıkan olumsuzluklar aşağıda madde madde açıklanmaya çalışılmıştır.

8.1.Karayolları

- i. Karayollarının ulaşımındaki oranının artması trafik kazalarında artış olarak geri dönmektedir.
- ii. Bu kaza sonuçları düzenlenirken can kaybı hali hazırda bir faktör olmaktan öteye gidememiştir. Yeterli önem verilmediği için de karayollarının gelişimi için ayrılan kaynak diğer ulaştırma sistemlerinden az görülmektedir.
- iii. Trafik kazalarında her yıl yaklaşık 6000 kişi ölmektedir. Demiryollarında ise bu değer sadece 25 civarındadır.
- iv. Yaralanmalarda da durum yine aynıdır. Karayollarında 100.000 kişi, demiryollarında 175 kişidir.
- v. Karayolları için sağlanan teşviklere benzer teşvikler demiryolları yapımı için uygulanmalıdır.

8.2.Demiryolları

- i. Tüm dünya da demiryolu taşımacılığı özellikle yük konusunda artmaktayken ülkemizde tam tersi olarak azalmaktadır.
- ii. Aynı şekilde kentiçi ulaştırma sistemlerinde demiryolu gene atıl bırakılarak insanların değerli olan zamanları trafikte harcanmaktadır.
- iii. İstanbul'da üçüncü Boğaz Köprüsünün yapılması ise şehrin yeniden plansız olarak gelişmesi ve ranttan başka hiçbir işe yaramayacaktır. Oysa her iki yakadaki raylı

sistemler yeterince geliştirildikten sonra bunların bağlantısı İstanbul'un özelliği düşünülerek tüp geçit ile sağlanmalıdır.

- iv. Ülkemizdeki demiryollarında bilinenin aksine çalışan personel sayısı son yıllarda düşmektedir. Bunun sonucu olarak bazı hatlarda personel sıkıntısından dolayı trenler çalışmamaktadır.
- v. Demiryollarının işletilmesi hali hazırda çağı yakalayamamıştır. Bunun sonucu olarak gecikme ve iptaller çok fazla olmaktadır. Bu da özellikle özel sektörde malların taşınmasını negatif yönde etkilemektedir.
- vi. Gelirlerin düşmesi ve bütçeden ayrılan payın azalması sonucunda demiryolları gittikçe batağa sürüklenmektedir.
- vii. Diğer bütün ulaştırma sistemlerinde altyapı ve işletme maliyetleri işletici tarafından harcanmadığı halde, demiryollarında tüm maliyetler demiryolları işletmesi tarafından karşılanmaktadır. Demiryollarının bugün ödemekte olduğu borçların büyük bir bölümü bu altyapı maliyetleri ve onların faizleridir.
- viii. Ülkemizde demiryollarında kullanmak üzere taşıtlar planlanarak yapılabildiği halde, bu taşıtlar yurt dışından getirilmektedir. Dolayısı ile demiryollarına bağlı fabrikalar tamir atölyesinden ileri gidememektedir. Bunun sonucu olarak karları düşen bu fabrikalar kapanmanın eşiğine gelmiştir. Demiryollarıyla ilgili bu durumlar ülkemizde karayoluna bağımlılığın, yani sağlıksız bir ulaşımın göstergesidir.
- ix. Tüm Avrupa'da artık standart hale gelmiş olan hızlı demiryolu için gerekli çalışmaların vakit geçirmeden yapılması gerekmektedir. Mevcut demiryolu şebekesi ile hızlı tren taşımacılığı yapılamayacağı için, tutarlı bir devlet politikası ile çalışmalara başlanması gerekmektedir.
- x. Tüm dünyada çevre artık azımsanmayacak bir öneme sahiptir. Bilindiği gibi demiryollarının hava kirliliği payı % 5 iken, karayollarında bu oran %85 düzeyindedir. Buradan da demiryollarının önemi daha iyi anlaşılmaktadır.

- xi. TCDD ‘ ye ekonomik işlerlik kazandırılmalı ve mali durumun düzeltilmesine yönelik olarak hazırlanan ve demiryolunun yasal statüsünü ve hükümetle ilişkilerini düzenleyecek olan Demiryolu Kanun Tasarısı’nın en kısa sürede yasallaşması gerekmektedir.
- xii. Mevcut demiryolu altyapısının rehabilitasyonu çalışmaları bitirilmeli, tek hatlar çift hatta çıkarılmalı ve potansiyeli olan yerlere yeni hatlar yapılmalıdır.
- xiii. Demiryollarında sinyalizasyon ve elektrifikasyon çalışmaları yapılmalıdır.

8.3.Denizyolları

- i. Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde deniz taşımacılığı durmuştur.
- ii. Bu sistemin ihmal edilmesinin ülkeye maliyeti çok yüksektir.
- iii. Yine Türkiye’nin en büyük şehri olan İstanbul’da da deniz taşımacılığı ihmal edilmektedir. Banlıyo hatlarına da yeterli yatırım yapılmadığı için tercih edilme oranları gittikçe düşmektedir.
- iv. Limanlara gerekli önem verilmediği için ülkemiz üzerinden geçmekte olan transit taşımacılık başka ülkelere kayarak önemli bir gelir kaybına neden olmaktadır.
- v. İstanbul, İzmir gibi şehirlerimizde, limanlarımız arasında yolcu ve hızlı yük taşıyacak yeni ulaştırma sisteminin hazırlanması gerekmektedir.

8.4.Genel Durum

- i. Diğer yandan ülkemizde yabancı firmalara olan güven sebebiyle, ülkemizin gelişmesiyle ilgili plan ve çalışmaların çoğu da dış kaynaklı olmaktadır. Ancak yapılan projelerde ülkemiz şartları ihmal edilmekte ve yapılan yatırımlar ülke gereksinimlerini karşılamamaktadır.

- ii. Türkiye, coğrafi yapı olarak Avrupa 'ya daha fazla benzemektedir. Bu sebeple yapılan çalışma ve etüdler Amerika'dan ziyade Avrupa sistemleri göz önüne alınarak hesaplanmalıdır.
- iii. Bunun başka bir yararı ise Avrupa ile koordineli taşımacılık ve ortak projelerin daha rahat sağlanmasıdır.
- iv. Hali hazırda Avrupa ile yapılan ortak çalışmalarda ülkemize düşen payı tamamlayamamış durumda olmamız ilerki çalışmalarda ülkemizin dışlanması olarak bizlere geri dönecektir.
- v. Kombine taşımacılık kavramı yeni yeni şekillenmiştir. Tüm dünyada artık ulaştırma sistemleri beraber ve koordineli olarak kullanılmaktadır. Bizde ise sadece karayoluna önem verildiği için aksaklıklar olmaktadır.
- vi. Ülkemiz için önemli bir yere sahip olan GAP projesi ile ilgili olarak planlanan yolların hali hazırda tamamlanamamış olması burada elde edilen ürünlerin tüm ülke geneline yayılmasını engellemektedir.
- vii. Ulaştırma, bir hizmettir . Diğer bir ifade ile talebin çıktığı anda arzın hazır bulunması ve en üst kalitede, güvenilirlikte ve hızda sunulması gerekmektedir.
- viii. Ülkemizde diğer sorunlarda da olduğu gibi temel eksiklik düzenlemelerin uzun vadeli olarak düşünülmemesinden veya uygulanamamasından kaynaklanmaktadır.
- ix. Politikayı belirleyecek, uygulayacak, uluslararası platformda savunacak, neticelendirecek, gelişen ve değişen şartlara göre dinamiğini sağlayacak dirayetli kadroların işbaşına getirilmesi gerekmektedir.
- x. Yine bu kadrolar maddi açıdan tatmin edilmelidir. Aksi halde çalışmalar yarım kalacağı için yarardan çok zarar getirecektir.
- xi. Ulaştırma Türkiye'nin gündeminde çözüm bekleyen en önemli sorunlardan biridir. Bunun sağlanması ülkemizdeki diğer sektörleride etkileyeceği için hayati önem taşımaktadır.

- xii. Ulaştırma Bakanlığının işlevi yeniden tanımlanmalı ve bu yeni tanımlamaya göre örgütlenme şeması gözden geçirilmelidir. Bu tanımlama ülkesel düzeyde ulaşımın bir bakanlık çatısı altında örgütlenmesini ve yerel düzeyde, yerel yönetimler ile kentiçi ulaşımının koordinasyonunu kapsamalıdır.
- xiii. Bir kentiçi yollar yönetmeliği hazırlanmalı, bu yönetmelik çerçevesinde yolağı planlaması, projelendirilmesi, yapımı ve işletimi düzenlenmelidir.
- xiv. Ülkesel ulaşım ana planı ile kentiçi ulaşım ana planları arasında, kent bölgesini de ilgilendiren, bölge planları işlerlik kazanmalıdır.
- xv. Gümrük idarelerinde yaşanmakta olan taşımacılıkla ilgili sorunların giderilmesi, ve gümrük işlemlerinin basitleştirilmesine katkıda bulunacak olan Gümrük Kanunu tasarısının yasalaşması sağlanmalıdır.
- xvi. Asya ülkeleri ve Türk Cumhuriyetleri ile gelişen ticareti desteklemek amacıyla, bu ülkelerin hammadde ve ürünlerinin transferi için kitlesel taşımacılık sistemine yani demiryollarına gerekli önemin verilmesi gerekmektedir.
- xvii. Hizmet dışı bırakılmış olan bakım ve tamir atölyelerini ya yeniden açmalı ya da yeni tamir atölyeleri oluşturulmalıdır.
- xviii. Kombine taşımacılığı teşvik edilmeli, kapıdan kapıya taşımacılığı arttıracak önlemler alınmalıdır.
- xix. Bütün ulaştırma sistemlerinde özürölüler de dahil olmak üzere herkesin kullanımına uygun ve açık hale getirilmelidir.

Önemli olan planları hazırlamak değil onları hayata geçirebilmektir. Aksi halde bundan 10 yıl sonra başka bir kişi, bu teze benzer bir konu seçer ve şu anda hazırlamakta olduğum tez tekrar bir çalışma olarak sunulmaktan öteye gidemez.

KAYNAKLAR

Sungur, İ . İ . (1995), “Türkiye’deki Ulaştırma Politikası İçinde Demiryollarının Durumu”, Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu.

Çınar, T. (1995), “Türkiye’de ve Dünyada Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları”, Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu.

Çınar, T. (1998),”Türkiye ve Ulaştırma”, Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi, 397: 21-31.

Evren, G. (1995), “Türkiye Ulaştırma Politikası Bağlamında Demiryollarımız”, Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu.

Evren, G. (1998), “Yanlış Politikaların Kurbanı Demiryollarımız”, Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi, 397: 5-10.

Çelik, F (1998),”Cumhuriyetimizin 75. Yılında Demiryolu Taşımacılığımız ve Karayollarında Gözlenen Yanlışlar”, Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi, 397: 11-17.

Tülümen, A. (1998), “21 Yüzyıl Ulaştırma ve Haberleşme Politikaları”.

Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, 1995.

Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Kentiçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu, 1995.

8.Ulaştırma Şurası Demiryolu Çalışma Komisyonu Raporu, 1987 .

9.Ulaştırma Şurası Demiryolu Çalışma Komisyonu Raporu, 1998.

Beş Yıllık Kalkınma Planı, DPT, 384 – 398.

Beş Yıllık Kalkınma Planı, DPT, 314 – 332.

Beş Yıllık Kalkınma Planı, DPT, 579 – 605.

Beş Yıllık Kalkınma Planı, DPT, 761 – 773.

Beş Yıllık Kalkınma Planı, DPT, 112 – 117.

Beş Yıllık Kalkınma Planı, DPT, 270 – 277.

Beş Yıllık Kalkınma Planı, DPT, 141 – 152.

Yararlanılan internet adresleri:

<http://www.tubitak.gov.tr/btspd/tren/sunny/html>

<http://www.mt.gov.tr/sura/kara>

<http://www.dpt.gov.tr>

<http://www.kgm.gov.tr>

ÖZGEÇMİŞ

Doğum Tarihi :29-03-1971
Doğum Yeri :Ankara
Lise :1983 –1998 Özel Şişli Terakki Lisesi
Lisans :1988 – 1995 Yıldız Teknik Üniversitesi Mühendislik Fakültesi
İnşaat Mühendisliği Bölümü
Yüksek Lisans :1996 – 1999 Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
İnşaat Mühendisliği, Ulaştırma Anabilim Dalı
Çalıştığı Kurumlar :1995 – 1996 Albedo Turizm Tic. Ltd.Şti.
1996 – 1997 Garanti – Koza İnşaat Ltd. Şti.
1997 – Albedo Turizm Tic. Ltd.Şti.

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ