

# AVRUPA BİRLİĞİ'NİN TÜRKİYE HAKKINDAKİ İLERLEME RAPORU KAPSAMINDA ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

**Doç. Dr. Murat ERDAL**

Avrupa Birliği (AB) ve 2004 yılında gündeme damgasını vuran AB ilerleme raporu<sup>1</sup> ülkemizde ağırlıklı olarak siyasi kriterler açısından değerlendirilmektedir. Oysa ki son rapor, ekonomiden sağlığa, adaletten eğitime kadar çok geniş kapsamda hazırlanmıştır ve Türkiye'nin her alanda atması gereken ciddi adımları içermektedir<sup>2</sup>.

Dış ticaret ve ulaştırma sektörünü doğrudan ilgilendiren konular, AB ilerleme raporunda “**eşyaların serbest hareketi**” ve “**taşıma politikaları**” başlıklarında ayrı ayrı değerlendirilmiş ve çarpıcı sonuçlar göz önüne serilmiştir.

Eşya hareketinin serbestleştirilmesi, üreticiler ve denetim mekanizmasını sağlayan kamu kurum ve kuruluşlarını doğrudan ilgilendirmektedir. Endüstriyel ürünlerde, Avrupa Standardizasyon Komitesi (CEN), Avrupa Elektroteknik Standartları Komitesi (CENELEC) ve Avrupa Telekomünikasyon Standartlar Enstitüsü (ETSI) kurumlarının belirlediği Birlik standartlarına dikkat çekilmekte ve Türk Standartlar Enstitüsü'nün (TSE) kat ettiği mesafe memnuniyetle karşılanmaktadır. Diğer taraftan tarımsal ürünlerde, gıda güvenliği ve onun yasal çerçevesinde sıkıntıların bulunduğu işaret edilmekte, genetik olarak değiştirilebilen ürünler için analiz yöntemleri ve laboratuvar süreçlerine duyulan ihtiyaç gündeme getirilmektedir.

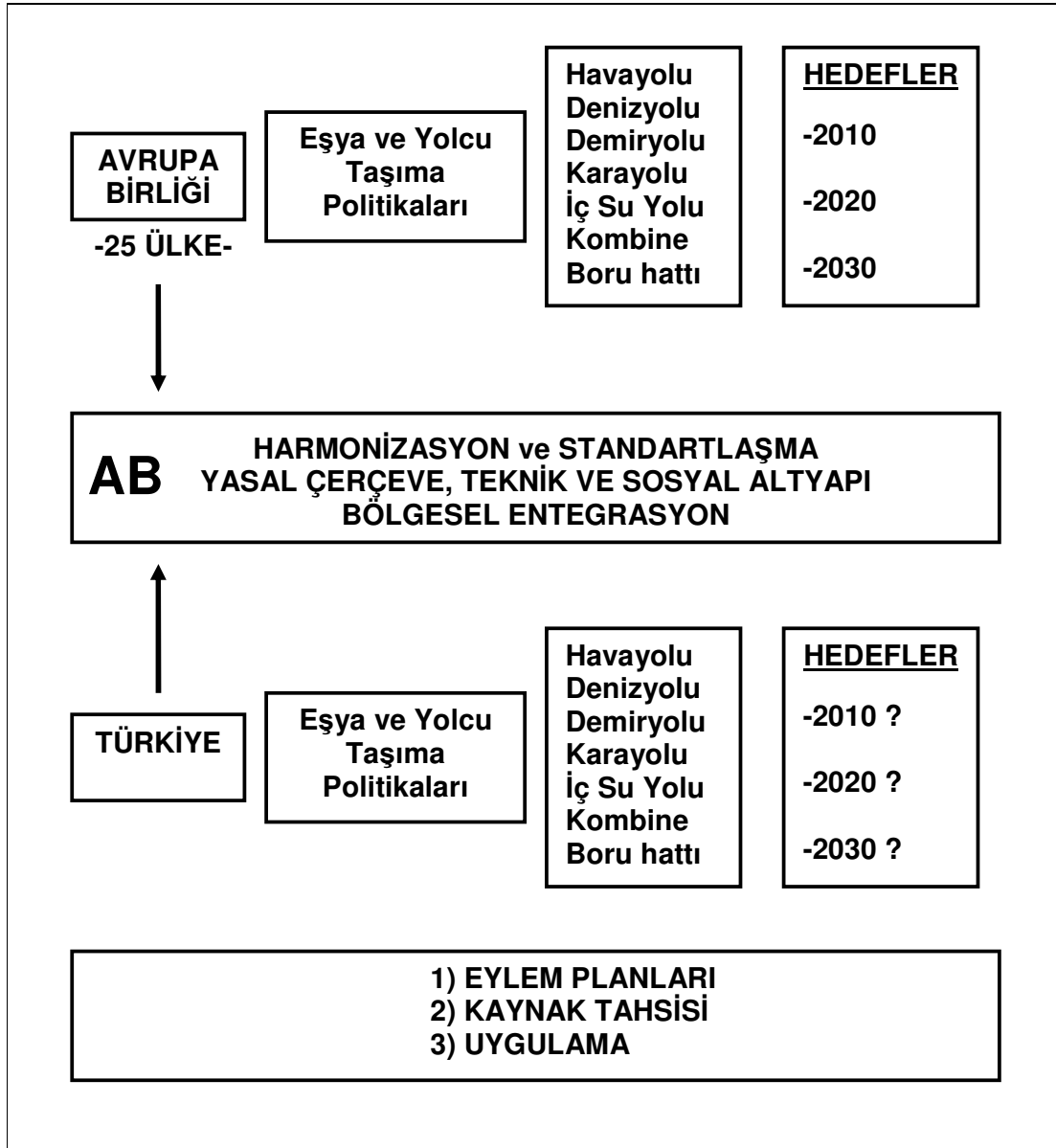
---

<sup>1</sup> **2004 Regular Report on Turkey's Progress Towards Accession**, Brussels, 6.10.2004  
SEC(2004) 1201, [http://europa.eu.int/comm/enlargement/report\\_2004/pdf/rr\\_tr\\_2004\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/enlargement/report_2004/pdf/rr_tr_2004_en.pdf),  
Commission of The European Communities, Erişim Tarihi: 5.9.2004.

<sup>2</sup> Murat Erdal, “Avrupa Birliği İlerleme Raporu ve Taşıma Politikaları”, **Dünya Gazetesi**, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Sayı:7434, 28 Ekim 2004, s:2.

AB uyum süreci içerisinde, eşya hareketinin serbestleştirilmesi ile ilgili Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Dış Ticaret Müsteşarlığı ve Gümrük İdaresi'nin yapması gerekenler kısa fakat öz bir şekilde verilmektedir.

AB Raporunda taşıma politikaları, havayolu, denizyolu, demiryolu ve karayolu alt sektör alanlarında yapılanlar, Birlik müktesebatına uyumlaştırılma planları ve farklılıklar şeklinde ele alınmıştır. AB taşıma politikaları; teknik ve güvenlik standartları, sosyal standartlar ve pazarın serbestleşmesi boyutları düşünülmekte ve tüm bu faktörler "tek bir taşıma pazarı" konseptinde birleştirilmektedir ( Şekil 1).



Şekil 1. Avrupa Birliği Sürecinde Türkiye Eşya ve Yolcu Taşıma Politikaları.

AB taşıma yasal çerçevesi, iç pazarın işlevselliğinin iyileştirilmesi hedefine yönelik olup çevreye saygılı ve kullanıcı dostu taşıma hizmetlerini ön plana çıkarmaktadır.

[www.meslekiyelerlilik.com](http://www.meslekiyelerlilik.com)®

AB ilerleme raporu, Kısım 9 sayfa 99-102 içerisinde yer alan ana temaları aşağıdaki gibi değerlendirmek mümkündür:

-Trans Avrupa Taşıma Ağları, Avrupa'nın eşya ve yolcu taşıma politikalarında ihtiyaç duyulan bir projeler bütünüdür. Bu kapsamda Türkiye, Avrupa'nın Ortadoğu, Asya ve Akdeniz bölgeleriyle tam bir entegrasyonunda, doğu ve güney yollarında önemli bir kavşak olarak nitelendirilmektedir. Taşıma Altyapısı İhtiyaçları Değerlendirilmesi (TINA) çalışması çerçevesinde yapılan analizler Türkiye'nin gelecekte taşıma ağlarındaki rolünü tanımlamaktadır.

-Türkiye'de ulaştırma altyapısı ve işleyişi ile ilgili birçok bakanlık ve kurum sorumluluk sahibidir. Fakat kamu yönetimindeki bu örgütler arasında tam anlamıyla bir koordinasyon sağlanamamaktadır. Türkiye'nin yurt çapında tüm coğrafi özelliklerini kapsayacak yeni bir ulusal altyapı planına ihtiyacı vardır. Bu planda gelecekteki AB gereksinimleri de göz önünde bulundurulmalıdır.

-Denizyolu eşya taşımacılığında 2003 istatistiklerine göre Paris Mutabakat Zaptı (MoU) çerçevesinde Türk bayraklı gemilerin alıkoyulma oranı % 17,5 olarak verilmektedir. Bu rakam 2002 yılında % 18,8 ve 2001 yılında % 24,5 olarak gerçekleşmiş ve kara listede yerini almıştı. 2003 yılında % 2,76 olarak saptanan AB ortalaması ile bir kıyaslama yapıldığında bu rakam çok yüksektir. Türkiye Paris Mutabakat Zaptı'na göre yüksek risk kategorisindeki yerini hızla sonlandırma yolunda mesafe almıştır. Konu ile ilgili Ulaştırma Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı Avrupa Deniz Güvenlik Kurallarının sektörde daha iyi anlaşılması için önemli adımlar atmaktadır.

-Ulaştırma Bakanlığı, karayolu eşya taşımacılığında anahtar rol üstlenmektedir. Bununla birlikte karayolu taşıması ve trafik kanunlarında ondan fazla

sayıda bakanlık ve otorite yetkili kılınmaktadır. Bu durum planların sağlıklı bir şekilde ortaya konmasında, ve faaliyetlerin koordinasyonunda sıkıntılar yaratmaktadır. Bakanlıklar ve kurumlar arasında daha etkin bir koordinasyon ve hızlı karar alma mekanizmalarının sağlanması için yeni bir model oluşturulmalıdır. Ayrıca Bakanlık, nitelikli personelini eğitmeli, pazarı takip edebilecek, lisansları ve teknik standartları izleyebilecek, aynı zamanda da uluslararası ihtiyaca yönelik bir şekilde güçlendirmelidir.

-Karayolu eşya taşımacılığının yasal çerçevesinde son dönemde çıkarılan düzenlemeler olumlu karşılanmaktadır. "Tehlikeli ve tahditli madde"lerin taşınması konusunda uluslararası konvansiyonlar dikkate alınırken, dahili taşımacılıkta da bir takım düzenlemelere ihtiyaç olduğu vurgulanmaktadır. Yol güvenliği konusuna öncelik verilmesi gerektiğine ve kaza sayısının AB ortalamasından 6 kat fazlalığına, yüksek ölüm oranlarına ve ekonomik kayıplara işaret edilmektedir.

-Demiryolu eşya taşımacılığında öncelikli olarak demiryolu altyapısının güçlendirilmesine, hukuki ve kurumsal çerçevede reformlara gereksinim bulunmaktadır. Devletin hizmet sağlayıcı kurumu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın (TCDD) pozisyonu, demiryolları, limanları ve pazarı rekabet açacak şekilde düzenlenmelidir.

-Havayolu eşya taşımacılığında, resmi taşıyıcı olan Türk Hava Yolları'nın (THY) pazardaki rolünü korumaya yönelik mevcut yasa ve idari uygulamalar yeniden ele alınmalıdır.

## **Sonuç**

Ulaştırma sektörü açısından eşya hareketinin serbestleştirilmesi ve taşıma politikaları bir arada düşünülmelidir. Ülkemizde her bir taşıma türünde hukuki yönden ve yapısal alanda köklü reformlara ihtiyaç vardır. Uygulamada ise birçok zorlukla karşılaşılacağı kesindir. Tüm taşıma türleri için ulaştırma altyapısının modernizasyonu gerekirken, etkinlik ve verimlilik bakımından kısa ve basit çözümler sunulmamakta, kaynak kıtlığı gibi çeşitli darboğazlar bulunmaktadır.

**“Uzun süre ihmal edilen sorunlar bir çırpıda telafi edilemezler”** deyişi, Türkiye ulaştırma sektörü için çok uygundur. Karayolu dışındaki taşıma türleri elli yıldır ihmal edilmiştir ve yakın vadede taşıma türleri arasında bir dengenin sağlanması beklenmemektedir.

Kamu yönetimi, havayolu, denizyolu, demiryolu, karayolu ve boru hattı taşımacılığı konusunda beş yıllık kalkınma planları dahilinde ulaştırma özel ihtisas komisyonları tarafından raporlar hazırlanmaktadır. Problemler ve gelecek için yol haritaları bu raporlarda bellidir ve tüm yetkili organlarca bilinmektedir.

Doğaya saygı, çevre ile uyum ve kullanıcı dostu taşıma hizmetlerinin AB'nin temel dayanak noktası olduğunu her vesile ile belirten raporun, tüm taşıma türlerinde istatistikler verirken karayolu eşya taşımacılığındaki yüksek araç sayısı hakkında hiçbir değerlendirmede bulunmaması son derece ilginçtir. Göz ardı edilen bu konu, AB kökenli araç üreticileri, tedarikçiler ve yedek parça sağlayıcılar açısından Türkiye'nin cazip bir pazar olduğu düşüncesini akla getirmektedir. Raporda yer almayan ve fakat bugün uygulamada yaşanan ve gelecekte daha da ön plana çıkacak olan uluslararası eşya taşımacılığında demiryolu ve denizyolu güzergahlarının kullanılmasının dikte edildiği durumlar için Türkiye gecikmiş olan önlemini hızla almalıdır.

Her ülkenin karayolu eşya taşımacılığında araç (çekici, kamyon, vb.) yenileme stratejisi vardır. Fakat bugün gelinen noktada Türkiye, temiz çevre ve trafik güvenliği için ülkeyi araç mezarlığından uzaklaştıran, karayolu araç alımını teşvik etmekten çok diğer taşıma türlerini tutundurmaya dönük yasaları çıkarmalıdır.

Diğer taraftan AB ilerleme raporunda Kısım 9 başlığı içerisinde de unutulmayan Güney Kıbrıs Rum Kesimi'nin, Kıbrıs bandıralı gemiler nitelendirilmesi ile tanınması ve ticarete sınırlamaların ortadan kaldırılması istenmektedir.

Raporun bütünü dikkate alındığında ise aday ülke Türkiye için birçok noktada göze çarpan çifte standartlar ve farklı pozisyon alma durumu kendisini her bakımdan göstermektedir. [www.meslekiyetlilik.com](http://www.meslekiyetlilik.com)<sup>®</sup>