

Küresel anlamda pek çok gelişmenin yaşandığı günümüzde, küreselleşmeyle birlikte ulaştırma sektörünün önemi de giderek artıyor. Ülkeler arası ticarete ve ülkelerin ekonomisinde çok önemli bir yere sahip olan ulaştırma sektöründe bu anlamda farklı çalışmalar yapılıyor. Küreselleşme ile birlikte artan hava kirliliğinin başlıca nedenleri arasında karayolu taşımacılığının gösterildiği günümüzde, karayollarının kullanım oranının azaltılmasının önemi de giderek artıyor. Ulaştırma sektöründe kara yolları, hava yolları, demir yolları, deniz yolları ve artık dünya ülkelerinin kullanımına son derece önem verdikleri boru hatları kullanılıyor. Kara yolları trafikteki olumsuzlukları, kaza oranının yüksek oluşu, kazalar sonrası ölü ve yaralı sayısının fazlalığı ve maliyetinin diğer ulaşım sektörlerine oranla daha fazla olması nedeni ile birçok anlamda son derece sorunlu bir ulaşım yolu olarak nitelendiriliyor. Nitekim bu konu ulaştırmada bugün geline nokta tüm dünya ülkelerinde özellikle demiryollarına ağırlık verilmesinin önemli nedenleri arasındadır. Türkiye'de de 1950'li yıllardan sonra karayollarına ağırlık verilmesi ile birlikte, diğer ulaşım yollarının (deniz yolu, hava yolu, demir yolu) geri planda kalmasının nedenleri arasında, özellikle ulaşım konusundaki plansız çalışmaların yer aldığı düşünülmektedir.

Kalkınma İçin Gerekli

Ulaştırma; kişi ve eşyanın ekonomik, hızlı ve güvenli bir şekilde bir yerden bir yere taşınarak yerlerinin değiştirilmesi şekline tanımlanıyor. Ulaştırma ekonomik, toplumsal ve kültürel anlamda çok geniş etki alanlarına sahiptir. Ülkemizin, coğrafi konumu nedeniyle pek çok uygarlık tarafından kullanılan tarihi İpek Yolu ve Baharat Yolu gibi değişik ulaşım ağlarına mekan olması tesadüfi değildir. Bir ülkenin kalkınmasındaki önemli faktörlerden biri olan ulaştırma sektörüne geçmişte verilen önem bu ulaşım ağlarının varlığı ile ispatlanmaktadır. Bir ülkenin özellikle ekonomisinin ve sanayisinin gelişebilmesine direkt etki eden ulaştırma sektörünün önemi tüm dünyaca kabul edilmektedir. Ülkenin ekonomik anlamda, sanayisiyle, tarımıyla, turizmiyle, ticaretiyle ve kültürüyle başka ülkelerle rekabet edebilir konumda olması, öncelikle ulaşım ağlarının bu rekabete yetecek düzeyde olmasıyla gerçekleşebilir.

Ulaşımımız Karayolu Ağırlıklı

Gelişmiş ülkelerin ulaşımında öncelikli olarak demiryollarını kullandıkları biliniyor. Karayollarının özellikle yük taşımacılığında verimsiz olması demiryollarına verilen önemi artırmaktadır. Dünya ülkeleri kıtalararası ulaşımında ve ülke içindeki çok uzun mesafelerde hava yollarını tercih etmektedirler. Yük taşımacılığında demiryolları ve deniz yollarının tercih edilmesi ülkelerin mevcut şartlarına göre tespit edilse de karayollarının daha çok şehir içi ulaşımında kullanılmasının nedenleri bellidir. Zira 1950'li yıllara kadar ağırlıklı olarak otomobil kullanılması sayesinde özellikle şehir içi ulaşımında karayollarının yükü giderek artmıştır. Dünyanın belli başlı şehirleri artan bu trafiği kaldıramayacak hale gelmiş, bununla birlikte de çevre kirliliği, petrolün giderek pahalılaşması, park problemleri, gürültü kirliliği ve insanların trafikte geçirdikleri zamanın artması doğal olarak toplu taşıma araçlarına yönelme ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bugün gelişmiş ülkeler şehirlerarası ve uluslararası ulaşımında karayolları yerine demiryolları ve hava yollarını tercih etmektedirler. Bunun yanı sıra özellikle şehir içi ulaşımında karayollarıyla ulaşım ağırlık vermektedirler. Bunun için de şehirlerdeki karayolları ağı mümkün olduğu kadar geliştirilmeye çalışılmaktadır.

Bulunduğu coğrafya nedeniyle stratejik bir öneme sahip olan Türkiye, ulaşım sektöründe de önemli bir yere sahiptir. Avrupa'yı Asya'ya bağlayan, Ortadoğu'nun kilit ülkesi Türkiye, dünya ülkelerinin özellikle karadan ve denizden bağlantılarını sağlamaktadır. Dolayısıyla Türkiye'nin ulaştırmaya vermesi gereken önem bir kat daha artmaktadır. Türkiye'de ulaştırma sektörüne bakıldığı zaman gelişmiş ülkelerin tam tersine ağırlıklı olarak karayollarının kullanıldığı görülüyor. 1950'li yıllarda Marshall yardımının alınmaya başlaması ile dünyanın en pahalı ulaşım yolu olan karayollarına verilen önem giderek artmıştır. 1950'lerde taşımacılığın yaklaşık % 49'u karayolu ile yapılırken % 43'ü demiryolu, % 7,5'i denizyolu ve % 0,6'sı havayolu ile yapılmaktaydı. Marshall yardımının şartlarından biri o yıllarda Türkiye'nin demiryolu yerine karayoluna yatırım yapması yönündeydi. Bunun üzerine kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü ile birlikte karayollarının gelişme süreci hızlanmıştır. Karayollarının taşımacılıktaki oranı ABD'de % 43 civarında iken Türkiye'de bu oran % 95'lere kadar çıkmış durumda. Karayollarının diğer taşıma türlerine göre daha ağırlıklı tercih edilme sebebi ise aktarmasız ve hızlı bir şekilde ulaşım sağlanabiliyor olmasıdır. Ancak maliyetli bir ulaşım sistemi olması ve ulaştırma masraflarının özellikle ticari

alanda malların fiyatlarına da yansıyor olması, ülkelerin daha ucuz ve güvenli ulaşım sistemlerine yönelmelerine neden olmaktadır.

2023 Ulaştırma Vizyonu

Sonuç olarak uluslararası ticaretin gelişmesine en büyük katkıyı sağlayan ulaşım sektörünün bugün geldiği noktada ulaşım yolları arasındaki dengesizlik dikkat çekmektedir. Özellikle Türkiye’de bütün ulaşım türleri arasında karayollarının ağırlıklı olarak kullanıldığı görülmüyor. Bunun nedenleri arasında uygulanan politikalar sonucu ulaşım sistemleri arasındaki dengesiz dağılım en başta gelmektedir. Bugün ülke içi yük ve yolcu taşımacılığının çok büyük bir bölümünün karayolu ile yapılıyor olması, ulaşım sektörünün temel amaçları arasındaki taşıma türleri arasındaki dengenin sağlanması ilkesine ters düşmektedir. Öncelikle yapılması gereken bu dengenin sağlanabilmesidir. Uluslararası kurallar çerçevesinde, güvenli ve hızlı taşımacılık arzu edilen ulaşım şeklidir. Bunun yanı sıra çevreye duyarlı ve ekonomik olması da bir ulaşım şeklinde aranan özelliklerden. Ülkemizde ulaşım sisteminde ciddi sorunlar yaşandığı günümüzde, çözülemeyen ulaşım problemleri ülke genelinde sanayinin ve ekonominin gelişmesini de olumsuz yönde etkilemektedir. Uluslararası ulaşım ve enerji koridorları üzerinde yer alan Türkiye’nin acilen ulaşım sistemini geliştirmesi gerekmektedir. Zira 2003 yılında Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu’nun (TÜBİTAK) önderliğinde hazırlanan 2023 Ulaştırma Vizyonu’nda; "Kişi hak ve gönencinden ödün verilmeyen, can güvenliğinin yüzde yüz sağlandığı, çağdaş teknolojiye ve uluslararası hukuk ve kurallara uyumlu, çevrenin en üst düzeyde korunduğu bir ortamda, kentler arası ulaşımın en çok 1,5 saat, kent içi ulaşımın ise en çok 30 dakikada (yük taşımacılığında bu süreler iki katıdır) sağlanabilmesi" öngörülmüştü. Bugün bu vizyona henüz ulaşılamasa da ülkeler arası rekabet koşullarının giderek arttığı mevcut düzende, Türkiye’nin coğrafi anlamdaki avantajlarını en iyi şekilde kullanarak ulaşım sistemiyle ilgili yeni planlamalar yapması gerekliliği göz ardı edilmemelidir. 22.8.2008

Kaynak:http://tusam.blogcu.com/ulastirmanin-onemi_4491175.html

Dilek FİLİZFİDANOĞLU