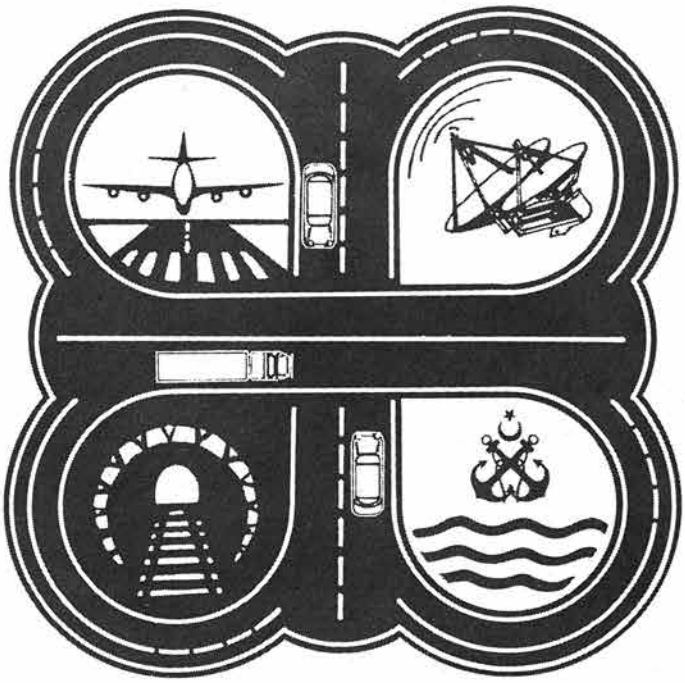

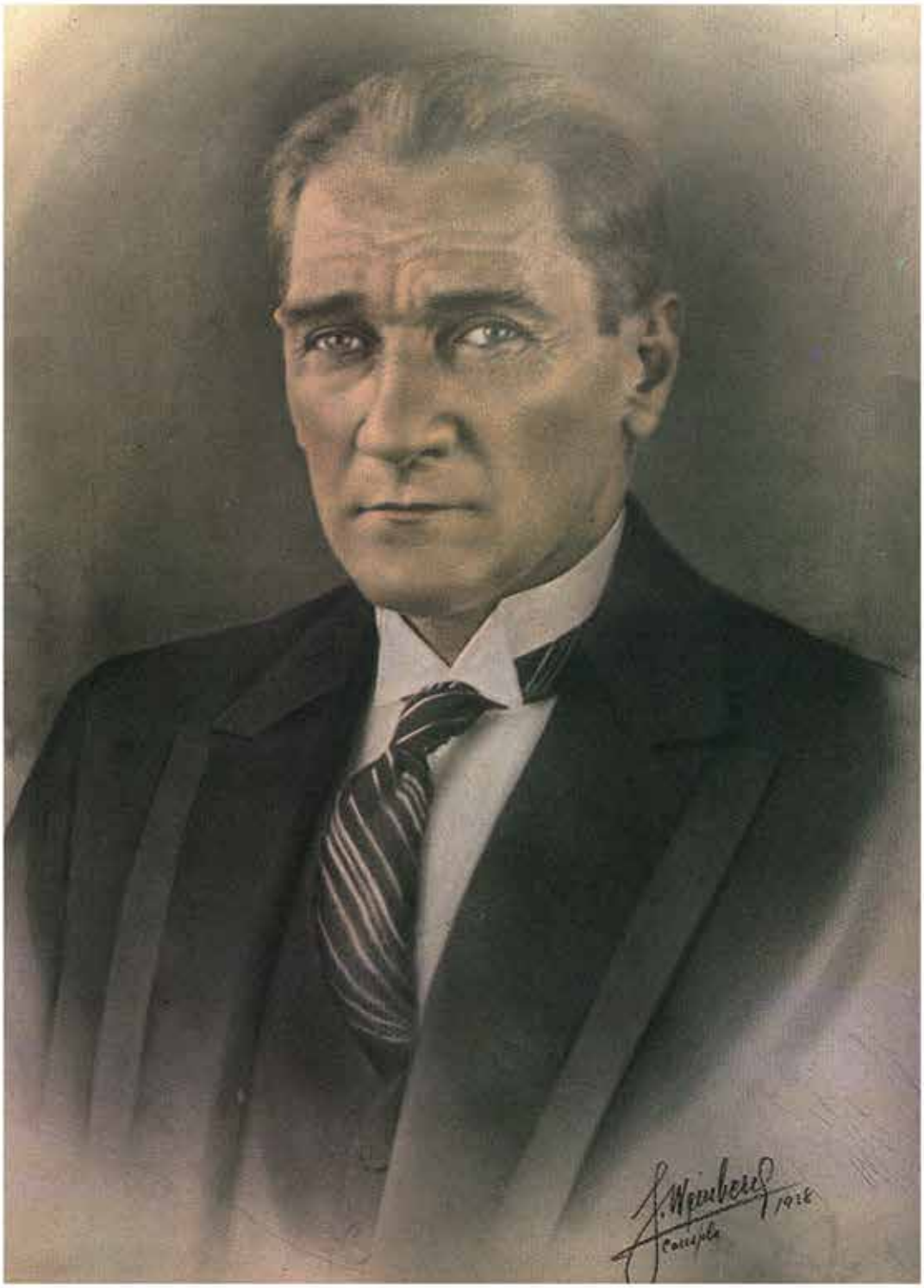
J. Weinberg
1928

Cumhurbaşkanı Kenan EVREN

Başbakan Turgut ÖZAL

Veysel ATASOY

ULAŞTIRMA BAKANI

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI

8. ULAŞTIRMA ŞURASI

17 - 19 MART 1987
ANKARA

ÖNSÖZ

Ülkemizin Ulaştırma ve Haberleşme sistem ve hizmetlerini çağın temnolojik gelişmelerine paralel olarak ülkenin sosyal, ekonomik ve coğrafi yapısına ve topyekün savunma ihtiyaçlarına cevap verecek düzeye getirebilmek amacıyla şimdiye kadar yapılan çalışmaları gözden geçirmek, alınabilecek yeni tedbirleri görüşmek ve müzakere etmek üzere, 17 - 19 Mart 1987 tarihleri arasında ''8. Ulaştırma Şûrası'' düzenlenmiştir.

Şûra'da okunan değerli tebliğler ve müzakere edilen hususları bir kitap içinde toplamak, çalışmalarımıza ışık tutacak düşünce ve görüşleri topluca görmek imkânını vermiştir.

8. Ulaştırma Şûrasında değerli tebliğler sunmuş kişilere varlıkları ve görüşleri ile katkıda bulunanlara bu vesile ile teşekkür eder saygı ve sevgilerimi sunarım.

ANKARA 29.4.1987

Veysel ATASOY
ULAŞTIRMA BAKANI

İÇİNDEKİLER

Önsöz 12

Ulaştırma Bakanı Sayın Veysel Atasoy'un 8. Ulaştırma Sûrası'nı Açış Konuşması ..... 14 - 25

Başbakan Sayın Turgut Özal'ın 8. Ulaştırma Şûrasına Mesajı ..... 26 - 27

Prof. Kemal Kutlu
Karayolu Ulaşımının Önemi ve Sorunları ..... 34 - 43

Güven Terzioğlu
Karayolu ile Uluslararası Yolcu Taşımacılığına Bakış ..... 45 - 50

Necdet Adıbelli
Yurtiçi ve Uluslararası Karayolu Taşımacığındaki Problemler ile Bu Problemlerin Trafik Düzeni ve Güveni Yönünden Olumsuz Etkileri ..... 52 - 56

Cemal Ulusoy
Yurtiçi ve Uluslararası Karayolu Yolcu Taşımacılığında Sorunlar ..... 58 - 61

Saffet Ulusoy
Karayolu ile Uluslararası Yük Taşımacılığındaki Problemler ve Çözüm Önerileri ..... 63 - 74

Karayolu ; Tebliğler Üzerinde Görüşmeler ..... 75 - 86

Prof. Dr. Güngör Evren
Kentsel Ulaşım ve Raylı Sistemler ..... 90 - 94

Prof. Dr. Güngör Evren
Demiryolu Taşımacılığımızın Değerlendirilmesi ..... 95 - 99

Kentsel Ulaşım ve Demiryolu ; Tebliğler Üzerinde Görüşmeler ..... 100 - 112

Doç. Nihat Tekin
Denizyolu Taşımacılığının Sorunları ve Çözümleri ..... 116 - 120

Prof. Dr. Reşat Baykal
Deniz Ticaret Filomuz ve Gemi Sanayimizin Uyumlu Gelişmesi Türk Denizcilik Politikasının Ana Hedefi Olmalıdır. ..... 122 - 133

Hilmi Sönmez
Denizciliğimizin Bugünkü Durumu ve Geliştirilmesi Yönünde Öneriler ..... 135 - 144

Faik Koç
Dünya Gemiciliğinin Durumu ve Türkiye ..... 146 - 150

Prof. Suavi Eyice
Catamaran Tipi Gemilerin Özellikleri ve Bunların İstanbul Limanıda Kullanılmaları Hakkında Düşünceler ..... 152 - 173

Deniz Yolu ; Tebliğler Üzerinde Görüşmeler ..... 174 - 177

Prof. Dr. Ahmet Nuri Yüksek
Turizmde Hava Ulaşımının Önemi ..... 178 - 185

Havayolu Tebliği ili İlgili Görüşmeler ..... 186 - 198

Prof. Dr. Canan Toker
Haberleşme Konusunda Son Gelimşeler ve Türkiye ..... 202 - 209

Haberleşme Tebliği İle İlgili Tartışmalar ..... 210 - 216

Ulaştırma Bakanı Sayın Veysel Atasoy'un Kapanış Konuşması ..... 217 - 226

8. Ulaştırma Şûrası Genel İlkeler Komisyonu Raporu ..... 228 - 232

Ulaştırma Bakanı

Sayın Veysel ATASOY'un

8. Ulaştırma Şûrası'nı
Açış Konuşması

Ulaştırma Bakanı

Veysel ATASOY

Sayın Bakan Arkadaşlarım,
Sayın Milletvekilleri,
Ulaştırma Şûrasının Değerli Üyeleri,
Kıymetli Misafirler,
Basınımızın ve TRT'nin Seçkin Temsilcileri,

Sözlerime başlamadan önce hepinizi saygı ile selamlıyorum. 8. Ulaştırma Şûrasına hoş geldiniz.

Ulaştırma Şûrası, Bakanlığımın Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki K.H.K.'de belirtildiği gibi sürekli kurul niteliğindedir. Şûranın ana hedefi, ulaştırma sistemlerini ülkenin sosyal, ekonomik ve coğrafi yapısına ve topyekûn savunma ihtiyaçlarına uygun hale getirmek amacıyla yapılmış incelemeleri tartışmak, değerlendirmek ve sonuçlarını Ulaştırma Bakanlığına tavsiye etmektir.

Programa göre üç gün devam edecek çalışmalar sonucu elde edilecek neticeler bizlere yeni hedeflerimizi tesbitte ışık tutacaktır. Bu nedenle müzakere konularına şûra üyelerinin katkıda bulunmaları, gerçekçi değerlendirmelerin yapılabilmesi yönünden büyük önem taşıyacaktır.

Değerli üyeler ve misafirler,

Şu husus bilinmelidir ki, ülkemiz, yüce milletimizin fedakârane çalışkanlığı ve kabiliyeti, doğal kaynakları ve coğrafi avantajları ile gelişmiş ülkeler arasında yer almaya layık bir ülkedir. Tarih, dünyanın en ileri medeniyetlerini bağrından çıkaran bu cennet vatanın yeniden şahlanışının elbette şahidi olacaktır. Bunun için sosyal, siyasi ve iktisadi istikrar içinde yoğun bir çalışma gereklidir ve bizim hedefimiz de budur. Temel meselelerin çözümü, bunların üzerine ciddi ve köklü yaklaşımlarla gidilerek mümkün olabilir.

Hükümetimiz, göreve başladığı tarihten itibaren ülke çapında, bütün alanlarda çok yönlü ve süratli bir kalkınma seferberliğine girişmiştir. Bu kalkınma seferberliğinde, Bakanlığımız da üzerine düşen görevleri en iyi şekilde yerine getirme gayreti içinde olmuştur.

Bu amaçla, Hükümet Programımıza ve Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı hedeflerine uygun olarak, ulaştırma kesiminin sağlıklı bir yapıya kavuşturulması, verimliliğin arttırılması, mevcut kapasitelerin en etkili bir biçimde kullanılması ve hizmet seviyesinin yükseltilmesi, alt yapının hizmetleri eksiksiz olarak yerine getirebilecek şekilde geliştirilmesi konularına büyük önem verilmektedir.

Nitekim, bazı makro büyüklükleri değerlendirdiğimizde ulaştırma ve haberleşme kesiminin cari fiyatlarla gayri safi milli hasıla içindeki payı 1972 yılında %7.4, 1975 yılında %8.1, 1980 yılında %9.5, 1985 yılında %9.8 olmuştur ve 1986 yılında da %9.9 civarında gerçekleşeceğini tahmin etmekteyiz.

Toplam sabit sermaye yatırımlarına bakıldığında, 1983 yılında ulaştırma ve haberleşme kesiminin payı %20.1 iken, 1985 yılında %24.6 olarak gerçekleşmiş olup, 1986 yılı gerçekleşme tahmini %26.2'dir. Kamu kesimi sabit yatırımları içinde ulaştırma ve haberleşme yatırımlarının payı ise 1983 yılında %20.5, 1985 yılında %29.8 olarak gerçekleşmiş olup, 1986 yılı gerçekleşme tahmini %32.2'dir. 1987 yılında ise sözkonusu nisbet %33.1 olarak programlanmış bulunmaktadır. Bu rakamların da gösterdiği gibi Hükümetimiz döneminde ulaştırma ve haberleşme kesimi, birinci öncelikli kesim haline getirilmiştir.

Eğer bir ülkede ulaştırma ve haberleşme altyapılar yeterli değilse, o ülkenin gelişmiş ülke olarak vasıflandırılması mümkün değildir. Ulaştırma ve Haberleşme hizmetlerinin seviyesi, aynı zamanda medeniyetin de en önemli göstergesi olmaktadır. Hiç bir istatistik rakamına başvurmadan bir ülkedeki ulaştırma ve haberleşme sistemlerine bakarak, o ülkenin gelişmiş, gelişmekte veya geri kalmış olduğuna çok rahatlıkla karar verilebilir.

Turizm ve ticaret kesimi başta olmak üzere, diğer iktisadî ve sosyal kesimlerde de ulaştırma ve haberleşme sistemlerinin büyük önemi vardır ve bu sistemler diğer kesimlerin alt yapısı vasfına sahiptir.

Değerli Misafirler,

Şûra sırasında muhtelif konularda değerli müzakereler yapılarak, bazı sonuçlara varılacaktır. Ancak ulaştırma ve haberleşme kesimi ile ilgili olarak başlangıçtan bu yana gerçekleştirmeyi düşündüğümüz konuları kısa başlıklar altında sizlere anlatmak istiyorum.

Coğrafi konumu itibariyle Avrupa ile Ortadoğu ülkeleri arasında köprü durumunda olan ülkemizde, başta E-5 karayolu olmak üzere, trafiğin yoğun olduğu hatlarda karayollarımızın kalitesinin iyileştirilmesine büyük çaba harcanmaktadır. Yurt içi ulaşım ihtiyaçları yanında gelişen dış ticaret hacmimiz ve transit taşımacılığa hizmet veren mevcut karayollarımızın kalitesinin arttırılması yanında yeni yollara da ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca, öncelikli yöreler ve GAP Projesi çerçevesinde karayolları yapımının önümüzdeki dönemde hızlanacağını belirtmek isterim.

Uluslararası yolcu ve yük taşımacılığında mevcut imkânlarımızın en iyi şekilde kullanılabilmesi için, ilgili ülkelerle büyük ölçüde anlayış içinde sürdürülen görüşmeler sonucu, müsbet adımlar atılmış bulunmaktadır. Özellikle Irak-İran savaşı, geçtiğimiz yıl taşımaları menfi yönde etkilemiş olmakla beraber, geçici darboğaz olarak nitelendirilmelidir. Avrupa ülkelerin de Ortadoğu ülkelerine yönelik taşımalarındaki nisbi azalış sonucu ortaya çıkan aşırı rekabetin yarattığı taşı-

ma ücretlerinin azalması, sektörü menfi şekilde etkilemiştir. Ancak, şu husus da bir gerçektir ki, mevcut TIR aracı filomuz ihtiyacın çok üzerindedir. Pazar durumuna göre, sektörün daha sağlıklı bünyeye kavuşturulması gerekli bulunmaktadır.

Halen uluslararası yolcu taşımacılığında önemli problemler bulunmamakla birlikte, daha genç araçlardan oluşan filonun gerçekleştirilmesi yanında, sağlıklı ve güvenilir firmalara doğru yapısal değişikliği de gerçekleştirmek zorundayız.

Yurt içi karayolu taşımacılığında kronikleşmiş problemlerimiz vardır. Muhtelif kamu mercileri tarafından yürütülen ve zaman zaman koordinasyon problemlerinden haklı olarak söz edilen yurt içi taşımalar üzerinde önemle durulması gerekmektedir. Her yıl ortalama 5.000 ölü ve 30.000 yaralı bilançosu ortaya çıkaran karayolu ulaşım sistemimizde dün olduğu gibi bugün de çözüm bekleyen önemli problemler mevcuttur. Bu meyanda, karayollarımızın standartlarının geliştirilmesi, karayolu üzerinde faaliyet gösteren yolcu ve yük taşımacılığı yapan firmaların kontrol altına alınması ve sigorta sisteminin geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Sektör ilgililerinin ve üniversitelerimizin görüşlerini alarak Bakanlığımca hazırlanan Karayolu Taşıma Kanun Tasarısının kanunlaşması, problemleri hafifletecek bir çözüm olarak görünmektedir. Ancak, her alanda olduğu gibi, etkin eğitim suretiyle vatandaşlarımızın trafikle ilgili alışkanlıklar elde etmesini sağlamak durumunda olduğumuzu da ifade etmek isterim.

Memleketimizde zaman zaman karayolu-demiryolu tercihi meselesi gündeme gelmektedir. Bugün gerçekçi şekilde değerlendirme yaparsak ne karayollarımız, ne de demiryollarımız yeterli değildir.

1950'li yıllarda karayolu yatırımlarının ağırlıklı olmasının bazı nedenleri vardır:

Bu yıllarda karayollarına ağırlık verilmiş olması, ülke ekonomisi açısından ve hatta ülkedeki sosyal hayat açısından önemli etkileri beraberinde getirmiştir. Karayollarındaki gelişmeye paralel olarak kamyonculuk, otobüsçülük gibi meslekler ve işletmecilik dalları da gelişmeye başlamıştır. Otomobil, otobüs ve kamyon alan her aileye yeni iş sahaları açılmış, şoförlük bir meslek olarak ortaya çıkmıştır. Sözkonusu yıllarda ülkemizde istihdamın düşüklüğü dikkate alındığında, taşımacılıkta sağlanan gelişmeler sonucu kasabaların kenarlarında, çarşılarda karayolları araçları için tamirci dükkanları, benzin istasyonları açılmıştır. Bu nedenle geçmiş dönemde karayolu taşımacılığına verilen önemi tenkit etmiyor ve karayollarımızın gelişmiş ülke standartlarına çıkarılması gereğine inanıyoruz. Ancak, bu düşünce, toplu taşımacılıkta haklı bir yeri olan demiryolu yolcu ve yük taşımacılığını bir kenara bırakmamızı gerektirmemektedir.

Demiryollarımız 8.700 km. si anahatlar olmak üzere 10.292 Km. dir. 1983 yılının sonlarında göreve başladığımızda, demiryollarımızın fiziki ve geometrik standartlar açısından yetersiz olduğunu, bir bölümünün kullanılamayacak şekilde bulunduğunu gördük. Başka bir ifadeyle, bütün dünyada hızlı bir gelişme gösteren demiryolu teknolojisi ve işletmeciliği karşısında, ülkemizde sağlanan gelişmeler yetersiz kalmıştır.

Ülkemizin imkânları ölçüsünde, demiryollarımıza sağlanan kaynakları, en akılcı ve yararlı bir şekilde kullanmak üzere aldığımız tedbirler ve bu tedbirlerin etkili bir şekilde tatbiki sonucu TCDD'nin gerek işletme, gerekse yatırım faaliyetlerinde de önemli ölçüde artışlar sağlanmıştır.

1983 yılında TCDD'nin yatırımları 43,2 milyar TL. iken, bugün 188,9 milyar TL. ye yükselmiştir. Sadece geçen yıla kıyasla bu yıl, %75 nisbetinde daha fazla yatırım yapılmaktadır. 1983 yılında 253 km. yol yenilenmiş iken, 1985 yılında 523 km., 1986 yılında 443 km. yol yenilenmiştir. Bu yıl ise 508 km. olarak gerçekleşmesi beklenmektedir. Önümüzdeki 4 yıl içinde, mevcut hatlarımızın yenilenmesi ve bakımlarının bitirilmesi hedeflenmektedir.

Çeken ve çekilen araç bakımından yeterli sayıya yaklaşılmıştır. Eski lokomotifler yenilenmekte, buharlı lokomotif işletmeciliğine son verilmektedir.

Değerli Şûra Üyeleri ve Misafirler,

Toplu ulaşımda çok önemli yeri olan demiryolu taşımacılığına gereken önem, önümüzdeki yıllarda giderek artan şekilde verilecektir.

Arzu edilen alt ve üst yapı henüz gerçekleştirilemediği için demiryollarımız, özellikle sürat

yönünden diğer ulaşım sistemlerinin gerisindedir. Bakanlık ve TCDD olarak, mevcut hatların hızla fiziki ve geometrik standartlar yönünden yükseltilmesi, hatların onarılması, yeni hatların ilâvesi, elektrifikasyon ve sinyalizasyon tesislerinin şebeke sathına yaygınlaştırılması ve çağdaş teknolojiye uygun çeken ve çekilen araçların imali üzerinde önemle durmaktayız ve duracağız.

Kamu kaynakları zorlanmadan ve özellikle yap-işlet-devret modeli çerçevesinde, başta Ankara - İstanbul hızlı tren işletmeciliği projesi olmak üzere, transit güzergâhlar yanında, nüfus yoğunluğu yüksek şehirlerimizi, benzer projelerle yeni ulaşım imkânlarına kavuşturmak için çalışmalarımız aralıksız devam etmektedir. Ankara - İstanbul hattının fizibi sonuç vereceğine inandığımı ve bu alanda geliştirilmiş en ileri teknolojiyi almayı düşündüğümüzü ifade etmek isterim.

Görevi devraldığımızda, TCDD'nin üç müessesesi olan Eskişehir'deki Lokomotif ve Motor Sanayii Müessesesi, Adapazarı'ndaki Vagon Sanayii Müessesesi ve Sivas'taki Demiryolu Makinaları Sanayii Müessesesi 1986 yılında TCDD'ye bağlı Anonim Şirketler haline getirilmişlerdir. Çeken ve çekilen araçların modern tekniklerden yararlanılarak imali ve ihracını gerçekleştirmek üzere tecrübeli yabancı firmalarla ortaklık suretiyle bu alandaki eksikliklerimizi hızla kapatacağımıza inanıyoruz. Özellikle Eskişehir'deki Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş. (TÜLOMSAŞ) sadece TCDD ihtiyaçları için değil sanayinin her alanına hizmet verebilecek şekilde yeniden düzenlenmektedir. Adapazarı'ndaki Türkiye Vagon Sanayii A.Ş. (TÜVASAŞ) ise yolcu vagonu imali ve bakımı yanında, belediyelerimizin metro ve raylı taşıma sistemlerine kavuşmasında yakın gelecekte önemli fonksiyonlar icra edecek şekilde yeniden düzenlenmektedir. Vagon sanayîinde de gelişmiş, yabancı teknoloji sahibi firmalarla işbirliği yapılması beklenmektedir.

Bu arada başta İstanbul olmak üzere, banliyö hizmetlerindeki mevcut aksaklıkları azaltma amacıyla başlatılan çalışmalar TCDD tarafından sürdürülmektedir. Görevi devraldığımızdan bu yana, İstanbul'da 5 adet, Ankara'da 13 adet elektrikli banliyö dizisi hizmete sokulmuştur. Çift katlı vagon konusu üzerindeki çalışmalarımız devam etmekte olup, mevcut hatlara 3. ve 4. hatların ilavesi hususunda da etüd çalışması tamamlanmak üzeredir.

Değerli Misafirler,

Bilindiği üzere ülkemizde daha iyi hizmet vermek, sürat ve konforun yurt çapında yaygınlaştırılması amacıyla daha önce açılan Ankara - İstanbul - Ankara hattına ilaveten İzmir, Kayseri, Sivas ve Zonguldak hatlarında da Mavi Tren uygulamasına başlanılmış, Ankara - Kars - Ankara arasında Mehmetçik Ekspresi devreye sokulmuş ve buharlı tren uygulaması hızla azaltılmaya başlanmıştır. 1986 yılında bir önceki yıla kıyasla anahat işletmeciliğinde gecikmeler %20 nisbetinde azaltılmıştır. Alt ve üst yapı eksikliklerimiz giderildikçe bu problemin önemli ölçüde ortadan kalkacağını belirtmek istiyorum.

Bilindiği üzere; daha önce Bayındırlık ve İskân Bakanlığı içinde faaliyetini sürdüren ''Demiryollar, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'' ulaştırma altyapı yatırımlarının işletmeci kuruluşlarla daha koordineli yapılmasını temin amacıyla Bakanlığımıza bağlanmış bulunmaktadır. Bu değişikliğin müsbet katkılarını göreceğimize inancım tamdır. Ayrıca, kamu kaynakları zorlanmaksızın ulaştırma alt yapılarının, özel ve yabancı sermaye tarafından yap-işlet veya yap-işlet-devret modeli çerçevesinde gerçekleştirilmesi yanında, kaynağı yine ulaştırma hizmetleri olan ulaştırma fonunun kullanımı suretiyle hızlandırılması ve gerekli projelere kaynak temini amacıyla hazırlamış olduğumuz kanun tasarısının kısa zamanda kanunlaşacağını tahmin ediyorum.

Değerli üyeler ve davetliler,

Yurt içi ve yurt dışı hava işletmeciliğini geliştimek zorundayız. Altyapıların, yeni hava limanlarımızın çağdaş hale getirilmesi ve gelişen ihtiyaçlara paralel olarak yenilerinin yapılması yanında uçak filomuzun koltuk arzı yönünden artırılması ana hedefimizdir.

Dış ticaretimizin artması,turizm sektörümüzün gelişmesi, ekonomimizin tanıtılmasında hava yollarının sağladığı imkânlar çok önemlidir.

Hedefimiz, pazar durumuna hatta başlangıçta yeterli pazar olmasa bile ülkemizin makro menfaatleri yönünden uygun göreceğimiz her yabancı noktaya uçmaktır. Bugüne kadar attığı-

mız cesur adımlar bu konuda, ne kadar haklı olduğumuzu göstermiş ve yeni atılımlarımız için bize güç vermiştir.

Uçak filomuz bir yandan modern Airbus uçakları ile donatılırken ekonomik ömürlerini ve yolcu tercihini kaybetmiş bulunan kiralık DASH-7 ve B-707-321 uçakları filodan çıkartılmış, DC-9 uçakları ise yenileme ve modernizasyon işlemine tabi tutulmuştur. Son üç yılda THY'nın filosuna 1 adet Boeing 727 ve 7 adet Airbus-310 uçağı dahil edilerek, filonun modernizasyonu sağlanırken, koltuk kapasitesi arttırılmıştır. 1992 yılına kadar 5'i uzun menzilli 2'si orta menzilli olmak üzere 7 adet Airbus'ın daha filoya katılması kararlaştırılmış olup, ihtiyaca göre filonun daha da güçlendirilmesi üzerinde durulacaktır.

1984 yılından bugüne kadar Belgrad, Madrid, Sofya, Şam, Stockholm, Bahreyn, Kahire, Bombay, Singapur ve bu ay içinde de Yeni Delhi,yeni dış hatlar olarak açılmıştır. Bu yıl Malezya, Çin, Japonya ve Tunus'a yeni hatlar açma gayreti içindeyiz. Ayrıca, Endonezya, Kanada ve Güney Kore, Tayland, Avusturalya, ABD hatlarının açılabilmesi için pazar araştırmaları sürdürülmektedir. Başta New York olmak üzere bu hatların büyük kısmının 1988 sonuna kadar açılacağını müjdelemek isterim. Halen THY, 17 iç ve 40 yurt dışı noktaya düzenli sefer yapmaktadır.

Bilindiği üzere bu ay içinde THY'nin bağlı ortaklığı olarak faaliyet göstermeye başlayan ve charter taşımacılığı yanında kargo taşımacılığı ile görevlendirilen ''Boğaziçi Hava Taşımacılığı A.Ş.'' ülkemizde sivil havacılık sahasında mevcut bulunan hizmet boşluğunu giderek dolduracaktır.

Sivil Havacılık mevzuatı çerçevesinde Bakanlığımızdan izin alan 11 özel havacılık şirketi de tarifeli ve tarifesiz yolcu taşımacılığı yanında yük taşımacılığı ve hava taksi işletmeciliği alanında faaliyet göstermektedir.

Havaalanlarımızın altyapısını geliştirmek, verilen hizmetleri uluslararası standartlara uygun hale getirmek amacıyla başlattığımız çalışmalar titizlikle sürdürülmektedir. Görevi devraldığımızdan bu yana; Esenboğa iç hatlar ve dış hatlar terminal binaları yenilenerek hizmete verilmiş Gaziantep Havaalanı yeniden düzenlenmiş, Antalya Hava limanının yeni tesisleri tamamlanmış, Atatürk Havaalanı eski dış hatlar binasının tevsii ve restorasyon çalışmaları tamamlanarak, iç hatlar terminali olarak hizmete verilmiştir. Cumaovası Havaalanının 1987 yılı sonuna kadar ve Sivas Havaalanı yeni terminal binasının da 1988'de hizmete alınacağı tahmin edilmekte olup, Atatürk Havaalanı II. Terminal Projesine de biran önce başlamak düşüncesi içinde olduğumuzu belirtmek isterim. Bu meyanda Erzincan ve Kars illeri hava meydanlarının altyapı inşaatları bitmiş, üst yapı inşaatları da plan çerçevesinde yürütülmektedir. Samsun Havaalanı için de etüd çalışmaları tamamlanmış olup, kamulaştırma çalışmalarına başlanacaktır.

Türkiye Hava sahasında uçuş emniyetinin arttırılması amacıyla ''Türk Hava Trafik Kontrol Radar Kaplaması'' projesi ihaleye çıkarılmış ve ihalenin son safhasına gelinmiştir. Projenin 1990'da tamamlanması beklenmektedir.

Ülkemizde gelişen havacılık kesimine hava meydanlarımızda daha iyi hizmet vermek üzere handling hizmetleri kamu kesiminde THY ve USAŞ tarafından verilmekte iken, bu hizmetlerin kamu kesimince tek elden yerli ve yabancı uçaklara verilmesi imkânını sağlamak üzere ''Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (HAVAŞ)'' kurulmuş ve bu ay içinde yeni teşkilat yapısı ile hizmetlerini yürütmeye başlamıştır.

Ayrıca, daha önce THY ve USAŞ bünyesinde yürütülen ikram (catering) hizmetleri de kamu kesimi olarak USAŞ'ta toplanmış olup, teknoloji transferine imkân sağlayacak özelleştirme modeli üzerinde çalışmalarımız devam etmektedir.

Değerli Misafirler,

Ekonomik kalkınma ve güçlenme politikasında, ülkemizi çevreleyen denizlerin özel bir yeri vardır. Bu husus, asırlar boyunca özelliğini korumuş olup, ülkemiz sahilleri Avrupa ile Asya'yı bağlayan su yollarında, önemli bir deniz trafiği merkezi oluşturmuştur. Bu nedenle Hükümetimiz, Türk denizciliğinin geliştirilmesi ve uluslararası denizciliğe en iyi ve güvenilir şekilde hizmet verilmesi amacıyla; liberal bir ekonomi politikası çevçevesinde, Türk deniz ticaret filosunun uluslararası alanda rekabet yapacak şekilde gelişmesi, ülkemizi çevreleyen denizlerde seyir güvenli-

ği ile deniz haberleşmesinin sağlanması ve limanlarımızda en iyi şekilde hizmet verilmesi hususlarında gerekli idari, mali ve teknik kararları almış ve uygulamaya geçmiştir.

Deniz ticareti, düşük maliyetli bir taşıma sistemi olduğundan, dünya ticaretinden daha fazla pay almayı hedeflemiş bulunuyoruz.

Bugün halen ithalatımızın % 95'i, ihracat taşımalarımızın ise % 57'lik bölümü deniz yolu ile yapılmaktadır.

İzlenen teşvik ve kredi politikaları sonucu, denizcilik kesimine dinamizm getirilerek, deniz ticaret filomuzun kapasitesinde büyük bir artış sağlanmıştır.

1980'li yılların başında 1,9 milyon DWT civarında olan deniz ticaret filomuz 1984 yılında 6,1 milyon DWT'na, 1985 yılı Eylül ayı içinde de 6,3 milyon DWT'a ulaşmıştır.

Filodaki yaşlı gemilerin hizmet dışı kalmasıyla 1986 yılı sonlarına doğru tonajda düşme görülmeye başlamıştır.

Alınan gerçekçi tedbirler sonucu ülkemiz ihtiyaçlarına uygun yeni gemilerin yurt dışından alınması ve yurt içinde inşa edilmesiyle 1986 yılı sonu itibariyle deniz ticaret filomuz 5,5 milyon DWT olmuştur.

V. Beş Yıllık Kalkınma Planı ile hedeflenen 6,2 milyon DWT'luk kapasiteye sağlıklı bir şekilde ulaşılması için gerekli tedbirler alınmaktadır.

Bugün ulaştığı taşıma kapasitesi ve Hükümetimizce uygulamaya konulan liberal ekonomi politikaları ile ülkemizin deniz ticaret filosu, ithalat ve ihracat yüklerinin yanısıra üçüncü ülke taşımalarından da pay almaya başlamıştır.

Filo kapasitesindeki 1980'li yılların başından itibaren bu büyüme, dünya navlun piyasalarında yaşanan krizli dönemde gerçekleştiğinden bazı sorunları da beraberinde getirmiştir. Krizden en az etkilenmesi ve Türk bayraklı gemilerin yabancı bayraklı gemilerle rekabet ederek uluslararası taşımacılıkta gereken payı alması amacıyla, çeşitli ülkelerle ''İkili Denizcilik Anlaşmaları'' yapılmakta olup, ihdas olunan yeni hatlarla sektöre ağırlık kazandırılmaktadır.

Diğer taraftan, bazı ülkelerde taşımacılıkta sağlanan gelirlerin vergilendirilmesi mevcut olmadığından ve bu ülkelere denizyoluyla yapılan taşımacılığımızda, Türk bayraklı gemilerin dezavantajlı durumda kaldığı hususu dikkate alınarak; Hükümetimizce çıkarılan 5.11.1986 gün ve 3318 sayılı Kanun ile ''Yabancı Bayraklı gemilerin Türk ihraç malı yüklemelerinde tahakkuk ettirilen kurumlar vergisinin karşılıklı olmak kaydıyla sıfıra indirilmesi'' hususunda Bakanlar Kurulu yetkili kılınmıştır.

Deniz kesimindeki özel sektörün sorunları ve ihtiyaçları Bakanlığımıza iletilmekte, bunlar üzerinde ilgili Bakanlık ve Kuruluşlarla koordineli olarak çalışmalar yapılıp çözümler getirilmektedir.

Bu meyanda;

İthal ve ihraç mallarının Türk Bayraklı gemilerle daha büyük oranda taşınmasının sağlanması,

Gemi inşa, satınalma ve tersane kurma (GİSAT) adlı fonun sektörde ihtiyaç duyanlara süratle intikali,

Çevre fonu için her gemiden Groston başına alınması öngörülen 1000 TL.nin azaltılması veya tamamen kaldırılması,

Limanlardaki pilotaj ve romörkör hizmetlerinin daha yeterli düzeye getirilmesi,

PTT Sahil istasyonlarının, denizcilerin haberleşme ihtiyacını karşılayacak düzeye getirilmesi,

Denizde can ve mal güvenliğine dair mevzuatta günün şartlarına uygun değişmeler yapılarak kolaylıklar sağlanması,

Gibi konular üzerinde de çalışmalar yapılmış, bunların bir bölümüne çözümler getirilmiş olup, tamamı üzerinde çalışmalar yürütülmektedir.

Göreve başladığımızda, kamu sektöründeki denizcilik faaliyetleri, TÜDEK (Türkiye Denizcilik Kurumu) adı altındaki Kamu İktisadi Kuruluşunun bünyesinde toplanmıştı. Bunun içinde hem

işletmecilik faaliyetleri, hem sanayi faaliyetleri hem de bankacılık faaliyetleri yer almaktaydı: 233 sayılı KİT'leri düzenleyen Kanun Hükmünde Kararnameyle yaptığımız değişikliklerle bu kesimi konuları itibariyle üç bölüme ayırmış bulunmaktayız. Bu düzenleme ile liman faaliyetleri ve yolcu taşımacılığı Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü bünyesinde toplanmış; tersanelerimiz Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.'nin bünyesi içinde yer almıştır. Bankacılık hizmetlerinin doğrudan doğruya KİT haline getirilen Denizcilik Bankası tarafından, D.B.Deniz Nakliyatı T.A.Ş.nin de yük taşımacılığı faaliyetlerini Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğüne bağlı ortaklık olarak sürdürmesi uygun görülmüştür.

1983 yılında tersanelerimizde, şehir hattı gemileriyle, koster ve 18.500 DWT'a kadar gemiler inşa edilmekte iken, alınan tedbirler sonucu bugün 75.000 DWT'luk gemileri Pendik Tersanemizde yapabilmekteyiz.

Ayrıca, ilk defa bu dönemde kamu kesimi olarak gemi ihracatı gerçekleşmiş ve Polonya ile 3 adet 26.500 DWT.luk gemi yapılması hususunda anlaşmaya varılmıştır. Halen bu gemilerin inşası hızla devam etmektedir.Yine bu ülkece yapılmış beş adet yeni gemi siparişi mevcuttur.

Böylece gemi sanayimizde hem büyük tonajlı gemiye geçiş başlamış, hem de ihracat imkânları zorlanmış ve gerçekleştirilmiştir.

Başlatılan Pendik tersanesinin II. kademe inşaatının 1988 yılında tamamlanması ile yıllık gemi inşa kapasitesi 240.000 DWT'a ulaşacak ve 175.000DWT'luk gemilerin yapılması artik ülkemizde mümkün hale gelecektir.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü, özellikle şehir ve körfez hatlarında yılda 120 milyon yolcu ve 2 milyon araç taşıma gerçekleştirerek büyük bir kamu hizmeti vermektedir. Bu işletme daha önceleri fuel-oil ve kömürle çalışan gemilerden müteşekkil iken, son yıllarda uygulanan modernizasyon programı çerçevesinde dizel motorlu gemi adedi % 10 oranında arttırılmıştır.

1985 yılında 4, 1986 yılında 6 adet olmak üzere, 10 adet yeni gemi inşa ettirilerek, toplam 75 adet gemi ile şehir ve körfez hatlarında hizmet yürütülmektedir.

Ayrıca inşaatları devam eden 25 adet geminin 1988 yılı sonuna kadar tamamlanarak hizmete verilmesi ve böylece ekonomik bir filo oluşturulması planlanmıştır.

İç ve dış hat taşımaları, toplam 16 adet gemi ile yürütülmektedir.

İşletme, yılda ortalama iç hatlarda 800 bin yolcu ve 75 bin araca, dış hatlarla 210 bin ve 21 bin araca hizmet vermektedir.

Polonya'da inşa edilen ve 1983 yılında işletmeye başlatılan Ankara Feribotu'na ek olarak Samsun Feribotu 1985 yılında hizmete girmiş, ayrıca halen Camialtı tersanesinde inşaatı devam eden İskenderun Feribotu'nun da 1988 yılında işletmeye alınması planlanmıştır.

Diğer taraftan, dünya deniz taşımacılığında süratle devreye girmiş bulunan kaplı taşıma, diğer bir deyişle konteynerleşme hareketine paralel olarak başta Trabzon, Haydarpaşa, İzmir ve Mersin limanları olmak üzere Türkiye Denizcilik İşletmeleri ve TCDD tarafından işletilen limanlarımızın ekipman kapasiteleri; 1983 yılına göre % 50 oranında arttırılmış ve yürütülmekte olan Dünya Bankası Projeleri çerçevesinde arttırılacaktır.

Bu meyanda kıyılarımızda can ve mal güvenliği hizmetleri ile ilgili yeni teknolojilere uygun araç ve gereçlerin temini çalışmaları devam etmektedir.

Kıymetli Misafirlerimiz;

Burada sırası gelmişken ülkemizin deniz ticaret filcsu içinde en büyük paya sahip olan ve öncülük görevini sürdüren DB. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.nin faaliyetlerinden de kısaca bahsetmek istiyorum.

Kuruluşun filosu 1986 yılı sonu itibariyle 29 adet kuruyük gemisi olmak üzere toplam 65 adet gemiden oluşmaktadır. Bu filonun taşıma kapasitesi 1.104.447 DWT olup, filonun yaş ortalaması 12 dolaylarındadır.

Kuruluş, 1983 yılında 11.1. 1984 yılında 10.2. 1985 yılında 12.1. 1986 yılında ise 12 milyon ton civarında yük taşıması gerçekleştirmiştir.

DB. Deniz Nakliyatı T.A.Ş., Amerika, Kontinant, Akdeniz, Adriyatik, Karadeniz ve Kızıldeniz - Basra Körfezi hatlarında seferler yapmaktadır.

Ayrıca, 1986 yılı Mayıs ayında Uzakdoğu hattı açılmıştır.

Dış ticaret hacmimizin gelecekte göstereceği gelişmelerin doğuracağı ihtiyaçlar da dikkate alınarak, Avrupa ülkelerine ve Avrupa ülkelerinden ülkemize karayolu ile yapılan taşımalar için alternatif yollar aranmaya başlanmış, bu amaçla 1985 yılı Haziran ayında ülkemiz ile Romanya arasında bir RO/RO hattı tesis edilmiştir. Köstence - Haydarpaşa - Köstence arasında işletilen bu hatta gelen bir adet Romen ve bir adet de DB. DENİZ Nakliyatı T.A.Ş.'ye ait RO/RO gemisi haftada birer karşılıklı sefer yapmaktadır. Bu hattın yıllık TIR aracı taşıma kapasitesi ortalama 15.000'dir.

Mevcut tahminlere göre 1987 yılı içerisinde 40.000 Türk plakalı aracın batı sınırlarımızdan çıkış yapması beklenmektedir.

Bu durum karşısında yeni RO/RO veya feri hatlarının ihdası zarureti ortaya çıkmış ve bu iş için yapılan çalışmalar sonucunda İtalya ve Yugoslavya ile ülkemiz arasında iki yeni hattın tesisi öngörülmüş ve hepinizin bildiği gibi İtalya hattındaki taşımalara bu ay içinde başlanmıştır. Bu hatların gelecekteki ihtiyaçlara cevap verecek şekilde yeniden düzenlenmesi çalışmaları devem etmektedir.

Deniz Ticaret Filomuz 1987 yılı başı itibariyle 694 adet gemiden oluşmakta, bunların 215 adedi, 1.261.873 DWT ile Kamu Sektörüne, 479 adedi 4.212.381 DWT ile özel kesime ait olup, filonun toplam kapasitesi 5.474.252 DWT'dur.

Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından yapılan ve işletilmesi Turizm T. A.Ş.'na verilen yat limanlarının geliştirilmesi ve Akdeniz'de bulunan diğer yatçılık merkezleri ile yarışır hale gelmesi için gerekli tedbirler alınmaktadır.

1987 yılı içinde yat limanları için ayrılan ödenek amaçlanan yatırımları gerçekleştirecek seviyede değildir. Yat limanlarımızın haberleşme imkânlarının çağdaş seviyeye getirilmesi için gereken tedbirler alınmıştır.

Balıkçı barınaklarının gerek yatırım gerekse işletilmesi konusundaki problemlerin çözümü hedef alınmıştır. Barınaklar ve limanlar Bakanlığımız tarafından temin olunacak 4 adet, T. Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü tarafından temin olunacak 3 adet yeni tarak gemisiyle süratle taranacaktır.

Değerli Misafirler;

Haberleşme hizmetlerinin, ülkenin topyekün kalkınmasında sağladığı faydalar nedeniyle bu kesime büyük önem vermekteyiz.

Göreve başladığımız 1983 yılı sonunda, Türkiye'nin haberleşme alanında sayısal bakımdan dünya genelinde çok gerilerde olduğu malûmlarıdır.

Bu durumda izlenebilecek en iyi yolun ara teknolojilerinden geçmeden, mevcut sisteme günün teknolojisini hemen uygulamanın gerekli olduğu düşünülmüş, bu düşüncenin tatbikatına derhal başlanarak, 5 yıl gibi kısa bir süre içerisinde hem teknolojik hem de sayısal yönden gelişmiş ülkeleri yakalamak hedef alınmıştır.

Bu itibarla 1985 yılında, ilk digital santral açılmış ve bu geçiş, 1986 yılında yerli üretimi teşvik etmek suretiyle de hızlandırılmıştır.

Sayısal bakımdan da 3 yıl gibi bir dönemde önemli mesafeler alınmıştır. 1983 yılında toplam santral kapasitesi 1.902.000 hat iken, 1986 yılı sonu itibariyle 3.350.000 hat'a yükselmiştir.

1987 yılında hizmete verilmesi planlanan 1.100.000 hat ile bu rakam 4.450.000 hat'a ulaşacaktır.

1987 yılından itibaren PTT teşkilatımızın yılda ortalama 1.000.000 telefon dağıtacak kapasiteye erişeceğini ifade etmek isterim. Böylece, 1988 yılının sonunda yaklaşık 5,4 milyon telefona kavuşmayı öngörmekteyiz.

Bu da her on kişiden 1 kişiye telefon düşecek seviyeye gelmiş olmaktır ki, göreve başladığımız dönemde her 100 kişiden, 3 kişiye bir telefon düştüğü hatırlanırsa, kısa zamanda ne kadar büyük ve önemli rakamların ortaya çıktığı görülmektedir.

Yine göreve geldiğimiz 1983 yılının sonunda 149 merkezden şehirlerarası ve 144 merkezden de milletlerarası otomatik telefon haberleşmesi yapılabilmekteydi. Sinop vilayetimiz dahil, hemen, hemen ilçelerin % 80'i otomatik haberleşmeden yararlanamamaktaydı. Köylerimize ise otomatik telefon olayı hiç girmemişti. Bu gün 613 merkezimiz otomatik telefon haberleşmesinden yararlanmaktadır. 1987 yılı sonunda otomatik telefonsuz hiç bir ilçemiz kalmayacaktır.

Son yıllarda köye giden diğer hizmetlerin artmasına paralel olarak köylere telefon götürülmesine de hız verilmiş 1983 yılında 10.100 köyümüzde telefon var iken, bu gün 10.000'i otomatik olmak üzere 22.512 köyümüz telefona kavuşmuştur. 1988 yılı sonuna kadar ülkemizdeki köylerin tamamının havai hat ve telsiz telefonla haberleşmesinin sağlanması tamamlanmış olacaktır.

Bu sayede yurtiçi ve yurtdışı telefon konuşmalarında büyük bir sürat sağlanmış, özellikle yurt dışındaki vatandaşlarımıza bulundukları ülkelerin umumi telefonlarından Türkiye'deki konuşmak istedikleri yakınlarını doğrudan arama imkânı temin edilmiştir.

Telefonu olmayan veya telefonu olup da şehir içinde, şehirlerarası yollarda, insan trafiğinin yoğun olduğu noktalarda karşılaşılan acil durumlarda vatandaşlarımızın ihtiyacına cevap vermek üzere ankesörlü telefon tesisi ve yaygınlaştırılması üzerinde önemle durduğumuz bir husus olmuştur. Ankesörlü telefon uygulaması trafiği yoğun karayollarında ve turistik mahallerde, gecekondu bölgelerinde hızla arttırılacaktır.

1983 yılı sonu itibariyle 4917 adet şehiriçi, 1253 adet şehirlerarası ve milletlerarası ankesörlü telefon mevcut iken 1986 yılı sonunda şehiriçi ankesörlü telefon sayısı 6100'e şehirlerarası ve milletlerarası ankesörlü telefon sayısı ise 7400 adete ulaşmıştır. Bu hizmetin 1983 - 1986 yılları arasındaki artış yüzdesi toplam ankesörlü telefon adedine göre % 118,80'dir.

Bu meyanda, teleks hizmetlerinde de gelişmeler kaydedilmiş olup, 1983 yılında 8220 hatlık teleks santralı mevcut iken bu kapasite 1986 yılı sonu itibariyle 24.000 hatta yükselmiştir. bugün her talep sahibine derhal teleks tahsis edilebilmektedir.

Teleks haberleşmesinde 200 ülke ile haberleşme mevcut olup, bunlardan 181 ülke ile tam otomatik 19 ülke ile de operatör vasıtasıyla irtibat kurulmaktadır.

Posta hizmetlerine de kısaca değinmek istiyorum.

Posta hizmetlerinde mekanizasyona geçişte kolaylık sağlamak amacıyla 16 şehirde 22 adet dağıtım, toplama ve işleme merkezlerinin yapımı planlanmış olup, bu işleme merkezlerinden Adana ve Atatürk Havalimanı Posta işleme merkezleri hizmete girmiş,. Ankara, Konya, Topkapı, Acıbadem (İstanbul), Adapazarı, Gaziantep, Posta İşleme Merkezlerinin inşaatı devam etmektedir.

İlk önce Adana, Ankara, İstanbul ve İzmir'de başlatılan Acele Posta Servisi, bugün 47 il merkezi, 49 ilçemizde hizmetini sürdürmektedir. 34 ülke ile de karşılıklı olarak Acele Posta Servisi hizmete verilmektedir.

Bu arada, 1986 yılı içerisinde ülkemize kazandırılan diğer haberleşme hizmetlerinden de kısaca bahsetmek istiyorum.

Türkiye'de uydular aracılığı ile TV naklini sağlamak üzere Hint Okyanusu üzerinde bulunan INTELSAT-V uydusundan bir adet program aktarıcısı (TRANSPONDER) satın alınmış, 23 Ekim 1986 tarihinde hizmete verilmiştir. İkinci program aktarıcısı (TRANSPONDER) için de anlaşma imzalanmıştır.

Alınan bu bandlar sayesinde 4 TV programının uydular aracılığı ile yurdun istenilen her yerine nakli mümkün olacaktır.

2 TV programı taşımaya müsait üçüncü aktarıcı Türkiye adına rezerv ettirilmiş, bu aktarıcının alınması halinde uydular aracılığı ile gerçekleştirilebilecek TV kanal kapasitemiz 6'ya çıkacaktır.

Ayrıca;

— Faks

— Video Konferans Sistemi,

— Çağrı Sistemi,

— Araç Telefon Sistemi,

— Kordonsuz Telefon

— Kartlı Telefon,

— Paket Anahtarlamalı Data Şebekesi

— Devre Anahtarlamalı Otomatik Data Şebekesi

— Otomatik Telefon Şebekesi üzerinden Data İletimi

gibi hizmetler servise verilmiştir.

1983 yılından sonra haberleşme alanında kabul edilen ve uygulanan bu radikal politikaları haberleşme alanında, teknolojik devrim olarak nitelendirmek istiyorum. Bir taraftan teknolojik devrim yapılırken, diğer taraftan da sayısal gelişmeye büyük hız verilmiştir. Başta Fiber-Optik kablo olmak üzere diğer PTT altyapı sistemleri ile uydu sistemleri de dikkate alındığında, teknolojik bakımdan şu anda geldiğimiz seviye, daha iyi anlaşılacaktır. İkinci uydu sistemi bu dönemde bitirilmiş üçüncüsünün de temeli atılmıştır. Denizlerden haberleşme yapacak ve deniz sektörüne hizmet verecek olan dördüncü istasyonun da, İstanbul'da olmak üzere yapım hazırlıkları tamamlanmış olduğunu dikkate alırsak; Türkiye Cumhuriyeti, haberleşme alanında çağı yakalamış ve Atatürk'ün ifade ettiği ''Çağdaş Medeniyetlerin Üstüne Çıkma''ülküsünü gerçekleştirmek üzeredir.

Artık hadefimiz her aileye bir telefondur. Bu hedefe önümüzdeki 4-5 yıl içinde ulaşabileceğimize inanıyorum. Haberleşmede Türkiye, çağdaş teknolojiyi kullanan en mükemmel haberleşme ağına sahip bir ülke haline çok yakında tam anlamıyla gelebilecektir.

Haberleşmenin diğer bir türü olan telsiz haberleşmesi; görevi devraldığımız günden bu yana, uygulamada tamamen günlük hayata intikal ettirilmiş telsiz alıcı vericileri, çağrı sistemleri, kablosuz telefon sistemleri, sanayi, tıp ve bilimsel sahada kullanılan elektronik sistem cihazlarının imalat ve ithalatına ilişkin telsiz satandartları dünyadaki telsiz elektronik teknolojisi gelişmeleri de dikkate alınarak tesbit edilmiş ve yayınlanmıştır.

Amatör telsizcilik ile telsiz, telgraf ve telefon operatörlüğü mevzuatı uluslararası düzeye getirilmiştir. Denizde ve havada can ve mal emniyeti ile ilgili olarak deniz ve hava araçları telsiz haberleşme ve seyrüsefer sistemleri denetim altına alınarak, dünya havacılık ve dünya denizcilik organizasyonlarının mecburi kıldıkları standartlar ve uygulamaları düzeyine getirilmiştir.

Ayrıca, frekans kullanan bütün telsiz elektronik ve elektromanyetik sistemleri, verilen izilere, belirlenen tekniklere, yayınlanan standartlara ve işletme usullerine uygun olarak çalıştırılmalarının kontrolu ve enterferansların giderilmesi ile devlet ve kişi güvenliğinin sağlanmasına matuf, devletin görev ve hizmetlerinin daha etkili şekilde karşılanabilmesi için Telsiz Kanununun bazı maddeleri değiştirilmiş, Genel Müdürlük Katma Bütçeli ve hükmi şahsiyeti haiz, Telsiz Genel Müdürlüğü haline getirilmiş ve milli monitöring sisteminin kurulması ve çalıştırılması görevi de verilerek merkez ve taşra teşkilatı yeniden düzenlenmiştir.

2813 sayılı Telsiz Kanununun yürürlüğe girmesinden itibaren telsiz iş ve hizmetleri ile ilgili önemli gelişmeler olmuş, 3298 sayılı Kanunun yürürlüğe girmesi ile de bu gelişmeler son derece artarak 13 adet yönetmelik yayınlanmıştır.

Böylece kültürel, sosyal ve ekonomik alanlarda, çeşitli iş çevrelerinde zirai, ormancılık, endüstriyel sahalarda, turizm, madencilik ve petrolcülük sektörlerinde, sağlık kuruluşlarında, ulaşım araçlarında, sportif sahalarda ve diğer hizmetlerde Telsiz sektörü çok büyük haberleşme imkânları getirmiş bulunmaktadır.

Ulaştırma Şûrasının Değerli Üyeleri,

Kıymetli misafirler, basınımızın ve TRT'nin seçkin temsilcileri,

Bağlı ve İlgili Kuruluşları ile Ulaştırma Bakanlığı Camiası, Ulaştırma ve Haberleşme alanında yüce milletimize çağın gerektirdiği, bütün hizmetleri en iyi şekilde verebilme arzu ve gayreti içindedir.

Bu sahada varılan sonuçları her şeye rağmen yeterli görmüyoruz ve daha iyiye gitmek istiyoruz.

Bu amaçla şu anda 8.sini gerçekleştirmeye çalıştığımız Ulaştırma Şûrasından bugüne kadar yapabildiklerimizin değerlendirilmesini beklerken, bundan sonraki hedeflerimize siz sayın üyelerimizin katkılarıyla bize yön ve güç verecek kıymetli görüşlerin ortaya çıkmasını arzu etmekteyiz.

Bu duygular içerisinde sözlerimi bitirirken, beni sabırla dinlediğiniz için hepinize şahsım ve Bakanlığım adına teşekkürlerimi sunarken, Şûranın ülkemiz için hayırlı olmasını diliyorum.

Sayın Turgut ÖZAL
Başbakan

8. Ulaştırma Şûrasına Mesajı

SAYIN VEYSEL ATASOY

ULAŞTIRMA BAKANI

8. ULAŞTIRMA ŞÛRASI - ANKARA

8. ULAŞTIRMA ŞÛRASININ GÜZEL MEMLEKETİMİZE VE YÜCE MİLLETİMİZE HAYIRLI VE UĞURLU OLMASINI DİLER, BÜTÜN İŞTİRAK EDENLERE BAŞARI TEMENNİSİYLE SELAM VE SEVGİLERİMİ SUNARIM.

HER ZAMAN VE HER VESİLE İLE İFADE ETTİĞİM GİBİ BU CENNET VATANI SÜRATLE KALKINDIRMAK, ÇAĞDAŞ VE MODERN ÜLKE HALINE GETİRMEK, HER TÜRLÜ HİZMETE LAYIK İNSANLARIMIZI MUTLU KILMAK, YOKSULLUĞU YENMEK VE REFAHI YAYMAK AZİM VE GAYRETİ İÇİNDEYİZ.

GELİŞMİŞLİĞİN VE ÇAĞDAŞLIĞIN EN BÜYÜK GÖSTERGELERİNDEN BİR DE, O ÜLKEDE MEVCUT ULAŞTIRMA HİZMET, SİSTEM VE ALTYAPILARI OLMAKTADIR.

BUGÜN TÜRKİYE'DE MODERN HABERLEŞME SİSTEMİ DOĞUDAN-BATIYA, KUZEYDEN-GÜNEYE, ŞEHİRDEN-KÖYE, YURDUN HER KÖŞESİNE DENGELİ BİR ŞEKİLDE YAYILMAKTADIR.

HER VATANDAŞIN HABERLEŞME HİZMETLERİNDEN EN İYİ ŞEKİLDE YARARLANABİLMESİ BAŞLICA HEDEFİMİZ OLDUĞU GİBİ, AYNI ZAMANDA BÜTÜN DÜNYADA KULLANILAN MODERN HABERLEŞME TEKNİK VE ARAÇLARINI YAYGINLAŞTIRMAYI GÖREV ADDEDİYORUZ.

PLANLADIĞIMIZ VE İNŞAASINA BAŞLADIĞIMIZ OTOYOLLAR, MESAFELERİ KÜÇÜLTÜRKEN, BİR TARAFTAN İNSANLARIMIZI BİRBİRİNE, ÖBÜR TARAFTAN BÜTÜN DÜNYAYA YAKINLAŞTIRACAKTIR.

TÜRK SİVİL HAVACILIĞI SON ÜÇ YIL İÇİNDE BÜYÜK HAMLE İÇİNE GİRMİŞTİR. TÜRK HAVA YOLLARINDA GELİŞMENİN YANINDA, HERGÜN SİVİL SEKTÖR DE BU ALANDA YENİ ŞİRKETLER KURMAKTADIR.

MEYDANLARIMIZI, HAVALİMANLARIMIZI MODERNLEŞTİRİRKEN AYNI ZAMANDA DÜNYA STANDARTINDA HİZMET VERECEK BİR YAPIYA KAVUŞTURMAK, BU MAKSADA UYGUN OLARAK YENİLERİNİDE YAPMAK ZORUNDAYIZ.

BUGÜN THY YERİNDE BİR ATILIMLA YENİ HATLAR AÇMAYA, UZAKDOĞU DAHİL BİRÇOK ÜLKEYE AÇILMAYA BAŞLAMIŞTIR. ANCAK, BUNU YETERLİ GÖRMÜYORUM, TÜRK BAYRAĞI, UÇAKLARIMIZLA BEŞ KITAYA, MÜMKÜN OLABİLEN SAYIDA ÜLKEYE MUTLAKA TAŞINMALIDIR.

BU HEDEF DOĞRULTUSUNDA THY FİLOSUNU YENİDEN GÖZDEN GEÇİREREK AMACA UYGUN BİR FİLOYA SÜRATLE KAVUŞTURULMALIDIR.

ÜÇ TARAFI DENİZLERLE ÇEVRİLİ ÜLKEMİZDE DENİZCİLİĞİMİZİ GELİŞTİRMEK ÖNEMLİ BİR ÜLKÜMÜZDÜR. DIŞ TİCARETİ SÜRATLE GELİŞEN ÜLKEMİZDE YENİ VE MODERN LİMANLARA İHTİYACIMIZ VARDIR. BU ALANDA DAHA FAZLA GAYRET İÇİNDE OLMALIYIZ.

DIŞA AÇILMAYA BAŞLAYAN GEMİ İNŞA SANAYİİMİZİN DAHA DA GELİŞMESİ İÇİN HER TÜRLÜ TEDBİR ALINMALIDIR.

SON OLARAK ÜÇ YILDIR, ALT YAPININ YENİLENMESİNDE, ÇEKEN VE ÇEKİLEN ARAÇLARIN TAKVİYESİNDE BÜYÜK MESAFELER ALDIĞIMIZ DEMİRYOLLARIMIZIN DAHA MODERNLEŞTİRİLMESİ, BU ALANDA YABANCI SERMAYENİN TEŞVİK EDİLEREK YENİ MODERN YOLLARIN YAPILMASI YANINDA, HİZMETİN KALİTESİNİN ARTIRILMASINA BÜYÜK ÖNEM VERİLMELİDİR.

BU DUYGULAR İÇİNDE TEKRAR 8. ULAŞTIRMA ŞÛRASININ HAYIRLI VE UĞURLU OLMASINI DİLER, SELAM VE MUHABBETLERİMİ SUNARIM.

HOUSTON 16.03.1987
Saat : 10.00

Turgut ÖZAL
Başbakan

8. ULAŞTIRMA SÛRASI

• BAŞKANLIK DİVANI

Veysel ATASOY	**Ulaştırma Bakanı**
İhsan PEKEL	**Ulaştırma Bakanlığı Müsteşarı**
Yüksel DİNÇER	**Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı**
Muammer IŞIKOĞLU	**Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı**
M. Ayhan BOLAY	**Ulaştırma Bakanlığı MüsteşarYardımcısı**

• BAŞKANLIK RAPORTÖRLERİ

Prof. Dr. Ahmet DEMİR	**Ulaştırma Bakanlığı Bakan Müşaviri**
Sunar KOCADERE	**Ulaştırma Bakanlığı APK. Kurulu Başkanı**

"HER GİTTİĞİM YERDE BENDEN İKİ ŞEY İSTEDİLER : YOL VE MEKTEP"

Prof. Dr. Kemal KUTLU
İ. T. Ü. İnşaat Fakültesi
Öğretim Üyesi

ÖZGEÇMİŞ

Kemal KUTLU, 1921'de Sivas Suşehri'nde doğmuştur. 1937'de İstanbul Haydarpaşa Lisesini bitirdikten sonra yüksek tahsiline Belçika'da Liege Üniversitesinde başlamış fakat 2. ci Cihan Harbi'nin engellemesi ile 1940'da yurda dönerek Şubat 1947 de İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi'nden mezun olmuş ve aynı yerde Asistan olarak meslek hayatına başlamıştır. 1952 - 1960 arasında aynı zamanda İETT Taşıtlar Dairesinde çalışmış, Daire Başkanlığı görevinde bulunmuştur. Mart 1964'de Profesör olmuştur. Halen İ.T.Ü. Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama - Araştırma Merkezi Müdürü ve İnşaat Fakültesi Ulaştırma Anabilim Dalı Başkanıdır. Ayrıca, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Danışma Kurulu Üyesi, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yönetim Kurulu Başkanı ve Fédération Internationele de l'Automobile'in Yönetim Kurulu Üyesidir. Fransızca ve İngilizce bilmektedir. Evli ve iki çocuk babasıdır.

KARAYOLU ULAŞIMININ ÖNEMİ VE SORUNLARI

Sunan

Prof. Dr. Kemal Kutlu

RAPOR ÖZETİ

Raporun amacı, Karayolu Ulaşımının genel ulaşımdaki önemini belirterek, çözüm bekleyen sorunlarını tartışmalara açmak ve böylece yararlı olabilecek düşüncelerin tesbitine yardımcı olmaktır.

Rapor iki bölüm halinde sunulmaktadır.

Birinci bölümde Karayolu Ulaşımının Önemi aşağıdaki konularda inceleme yapılarak açıklanmaktadır :

1) Karayolu Ulaşımının toplu taşımadaki payının büyük önemi olduğu, kıyaslamalar için bazı yabancı ülkelerdeki değerler de verilerek ortaya konulmakta, ekonomik gelişmeye paralel olarak ülkemizde de otomobilin ve yolcu taşımada otomobilin payının artacağı kaydedilmektedir.

2) Yol ağı ve taşıt parkının durumu, ülkemizdeki ve diğer bazı yabancı ülkelerdeki, otorut özellikleri haiz yol, toplam yol uzunlukları, km. kare'ye isabet eden yol uzunlukları verilmekte, taşıt parkı bakımından da bazı yabancı ülkelerle kıyaslamalar için 1000 kişi ve km. yol için toplam taşıt sayıları, 1000 kişi için otomobil sayıları gösterilmektedir. Yollarımızın az olduğu, otomobil sayısının da daha çok artabileceği görülmektedir.

3) Trafik kazaları ve ekonomik kayıplar incelenmekte, diğer ülkelerle kıyaslamalar yapılmakta, ülkemiz yollarında kazaların çok olduğu ortaya konulmaktadır. 100 Milyon Taşıt-km. için ölüm sayısının, kıyaslanan ülkelere göre 3-10 kat fazla olduğu görülmektedir.

İkinci bölümde ise,'' Karayolu Ulaşımında Sorunlar ve Öneriler'' başlıca aşağıdaki konular halinde yer almaktadır :

1) Koordinasyon ve idari sorunlar olarak, karayolundaki başıboşluk açıklanmakta bilhassa yolcu taşıması için otobüs şirketlerinin çokluğu ve aralarındaki rekabetler belirtilmektedir.

2) Denetim ile ilgili düşünceler olarak, karayolu ulaşımındaki denetim de teknisyenlerin kullanılması zarureti belirtilmektedir.

3) Şehiriçi taşımaları ile ilgili düşünceler arasında büyük şehirlerde küçük kapasiteli araçlar yerine büyük kapasiteli, raylı ulaşım, metro, vapur gibi araçlara önem verilmesi gereği açıklanmaktadır.

KARAYOLU ULAŞIMI ÖNEMİ VE SORUNLARI

RAPOR

Raporun amacı, Karayolu Ulaşımının genel ulaşımdaki önemini belirterek, çözüm bekleyen sorunlarını tartışmalara açmak ve böylece yararlı olabilecek düşüncelerin tesbitine yardımcı olmaktır.

1. KARAYOLU ULAŞIMININ ÖNEMİ

Aşağıdaki maddelerdeki veriler karayolu ulaşımının önemini açık olarak göstermektedir.

1.1. Karayolu Ulaşımının Toplam Taşımadaki Payı

Karayolu ulaşımı son 30 yıl içinde büyük bir gelişme göstermiş, yol uzunluğu 5 kat, motorlu taşıt sayısı 36 kat artmıştır. Düşüncelerin açıklanmasında gerekli olduğundan, Ana Ulaşım Plânı, sahife 35 Toplo 6.1. de 1980 ve 1993 yılları için gösterilen (Yolcu. km) ve (ton. km) olarak, taşımanın alt sistemlere dağılımı aşağıda Tablo 1.'de belirtilmektedir.

Tablo : 1 Taşıma dağılımı

	Yolcu. Km (%)		Ton. Km. (%)	
Taşıma Sistemi	1980	1993	1980	1993
Denizyolu	1,18	1,08	15,87	32,6
Demiryolu	4,12	4,04	10,41	27,45
Havayolu	0,74	0,82	—	—
Karayolu	93,96	94,06	72,26	36,06
Boru hattı	—	—	1,46	4,33
TOPLAM	100,00	100,00	100,00	100,00

Değerlerin incelenmesinden, 1980 yılında karayolu taşımasının yolcu bakımından % 93,96 ve yük bakımından % 72,26 gibi oranlarla genel ulaşımda çok önemli bir yeri bulunduğunu görüyoruz. Ana Ulaşım Planında 1993 yılı için yük taşımasında Demiryolu ve Denizyolu sistemlerinin payının arttırılması öngörülmüş olmakla beraber, kalan 6 yıl içinde bunun sağlanması güçtür. Sağlanması halinde dahi karayolu ulaşımının, yolcu bakımından çok önemli payını koruyacağı, yük bakımından da en büyük paya sahip olacağı kısacası genel ulaşım içinde önemli yerini kaybetmeyeceği çok açık olarak belirmektedir.

Taşımanın çeşitli ulaştırma sistemlerine uygun bir şekilde dağılmasını sağlamak, yolcu ve yük özellikleri, katedilecek mesafeler gözönüne alınarak, raylı ve suyolu ulaşım sistemlerinden

de geniş şekilde yararlanmak gerekmektedir. Bu itibarla gerek şehiriçi taşımacılığında, gerekse ülke çapında, raylı ulaşım ve suyolu ulaşım sistemlerinin gelişmesini sağlamak zorunlu olmaktadır. Her çeşit taşımanın ve her mesafe için, karayolunda yapılmasının düşünülemeyeceği açıktır. Kıyaslamalara esas olmak üzere, İ.R.F. tarafından 1986 da yayınlanan (Statistiques Routières Mondiales) isimli belgenin 1983 yılı verileri esas alınmıştır.

Buna göre Tablo 2'de bazı ülkelerde, ülke çapında yapılan taşımalar için karayolunda, otomobil, otobüs ve yük araçları arasındaki dağılım Tablo 3.'de ise, yolcu ve yük taşımaları için karayolu ve diğer sistemler arasındaki dağılım oranları gösterilmiş bulunmaktadır. Ayrıca Tablo 2'de gelişen ülkelerdeki veriler nazarı itibara alınırsa, ekonomik gelişmeye parelel olarak, ülkemizde de otomobilin ve yolcu taşımada otomobilin payının artacağı unutulmamalıdır.

Toblo : 2. Karayolu trafik dağılımı (1983)

ÜLKE	Toplam Milyon Taşıt. Km.	DAĞILMA ORANI		
		Otomobil	Otobüs	Yük Araç.
A.B.D.	2634100	0,75	0,01	0,24
Almanya	338400	0,90	0,01	0,09
Avusturya	36388	0,72	0,01	0,27
Belçika	46472	0,89	0,01	0,10
Fransa	318000	0,80	0,01	0,19

ÜLKE	Toplam Milyon Taşıt. Km.	DAĞILMA ORANI		
		Otomobil	Otobüs	Yük Araç.
İngiltere	257900	0,83	0,01	0,16
İtalya	239508	0,83	0,014	0,156
Japonya	408928	0,63	0,02	0,35
Polonya	36550	0,48	0,11	0,41
TÜRKİYE	16750	0,53	0,07	0,40

1.2. Yol Ağı ve Taşıt Parkı Durumu

Karayolu Ulaşımı'nın altyapı sorunları arasında, yol ağının uzunluk, dayanma gücü, geometrik ve güvenlik özellikleri bakımından yeterli olup olmaması ile yolu kullanan taşıt parkının durumu çok önemli bir yer tutmaktadır.

Tablo : 3. Yük ve Yolcu Taşıması (1983)

ÜLKE	YÜK TAŞIMASI						YOLCU TAŞIMASI	
	Milyon Ton	Dağılma		Milyon Ton.Km.	Dağılma		Dağılma	
		Karayolu	Su, Demiryolu		Karayolu	Su, Denizyolu	Karayolu	Demiryolu
A.B.D.	—	—	—	2.558160	0,31	0,69	0,99	0,10
Almanya	2641,6	0,81	0,19	230451	0,54	0,46	0,93	0,07
Avusturya	72,2	0,22	0,78	24662	0,29	0,71	—	—
Belçika	497	0,69	0,31	29430	0,60	0,40	—	—
Fransa	1603	0,84	0,16	164200	0,63	0,37	0,90	0,10
İngiltere	1616	0,87	0,13	162100	0,62	0,38	0,93	0,07
İtalya	—	—	—	161296	0,89	0,11	0,92	0,08
Japonya	5683	0,90	0,10	421931	0,46	0,54	0,59	0,41
Polonya	1808	0,76	0,24	154958	0,23	0,77	—	—
TÜRKİYE	142,2	0,91	0,09	48802	0,87	0,13	0,94	,0,06

1.2.1. Yol Ağı

Yolların dayanma gücü ve geometrik özellikleri bakımından yeterli bilgi bulunmamakta, ancak yol ağının uzunluk bakımından, yeterli olup olmadığı konusunda, inceleme imkânı bulunmaktadır. Tablo 4'de, diğer bazı ülkelerdeki otorut özellikli yol uzunluğu, toplam yol uzunluğu ile Km. kare başına düşen yol uzunluğu gösterilmiş bulunmaktadır. Kaplamalı yol oranı, gelişmiş ülkelerde % 85-100 arasında, diğerlerinde % 30-60 arasında değişmektedir.

Ülkemizde, yol ağının genişletilmesi ve otorut veya hız yollarının yapılması ile diğer ulaşım sistemlerinin ihmal edildiği yolunda görüşler bulunmakta ise de, Tablo 4'de değerler incelendiği takdirde, Km. kare başına düşen yol uzunluğu ile otorut özellikli yol uzunluğunun, gelişmiş ülkelere göre çok düşük olduğu görülmektedir. Ülkemizin kalkınması esas olduğundan, yol ağının da geliştirilmesi kaçınılmaz bulunmaktadır. Ancak Demiryolu ve Denizyolu gibi diğer taşıma sistemlerinin de ihmal edilmemesi, bu sistemlerin de geliştirilmesi çarelerinin bulunması gerekir.

Tablo 4. Yol uzunlukları (1983)

ÜLKE	YOL UZUNLUĞU (Km)		Km.kare için Yol
	Otorut Öz.Yol	Toplam Yol	Uzunluğu (Km)
A.B.D.	80530	6242340	0,67
Almanya	8080	487251	1,96
Avusturya	1109	107212	1,28
Belçika	1375	127766	4,20
Bulgaristan	172	37633	0,34

ÜLKE	YOL UZUNLUĞU (Km)		Km.kare için yol
	Otorut Öz.Yol	Toplam Yol	Uzunluğu (Km)
Fransa	5845	804350	1,46
İngiltere	2775	343685	1,49
İtalya	5901	299849	1,00
Japonya	3232	1123283	2,97
Polonya	168	299499	0,96
Romanya	96	73369	0,31
Yugoslavya	630	117041	0,45
Yunanistan	92	34492	0,83
TÜRKİYE	130	302777	0,39

1.2.2: Taşıt Parkı

Taşıt parkına gelince, Karayolları Trafik Kazaları (1982) bülteninde (sahife 148) 1.887.878 olarak verilmektedir. Taşıt tiplerine göre, sayılar ve oranları aşağıda verilmektedir.

Taşıt Cinsi	Sayısı	%
Motosiklet	167.599	8,9
Otomobil	795.181	42,1
Jip	22.383	1,2
Minibüs	69.572	3,7
Otobüs	36.193	1,9
Kamyonet	155.110	8,2
Kamyon	242.284	12,8
Traktör	399.556	21,2
Toplam	1.887.878	100,0

Diğer ülkelerdeki taşıt parkı ile kıyaslamalar için, tarım traktörleri ve römorklar hariç, 4 ve daha fazla tekerlekli taşıtların Tablo 5'deki değerlerini incelemek gerekir. Tablo 5'de, bazı ülkelerdeki, otomobil, otobüs ve kamyon gibi taşıtların sayıları ile bunların toplamının 1000 kişiye veya 1 km. yol uzunluğuna düşen değerleri gösterilmekte, son kolonda da sadece 1000 kişiye düşen otomobil sayıları verilmektedir. Diğer ülkeler ile kıyaslama halinde, bu değerlerin de düşük olduğu görülmekle beraber, taşıt sayısında son yıllarda önemli artışlar olduğu gibi dingil yükünün de arttırılmakta olduğunu görüyoruz. Yollarımızın çoğunlukla bu artışları karşılamayacak durumda oldukları bilinmektedir. Ka-

rayolu ağımızın bu artışları karşılayacak şekilde, uzunluk, dayanma gücü, ayrıca geometrik ve güvenlik özellikleri bakımından geliştirilmesi gereği açıktır.

1.3. Trafik Kazaları ve Ekonomik Kayıp

Karayolu ulaşımında hergün vukua gelen kazaların sebebiyet verdiği ölüm, yaralanma ve maddi zararların ayrıntılarına girmeden, acele çözüm bekleyen bu konuda kısa bir açıklama yeterli olacaktır. Trafik kazaları bülteninde 1982 yılı için, ülke çapında maruz kalınan maddi kayıp 14,1 milyar civarında hesabedilmiş bulunmaktadır. Gerçekte kazayı takiben, görevli polisin beklenilmesi, karakola ve sonra alkol muayenesine sevk gibi işlemler dolayısıyle pekçok maddi hasarla veya hafif yaralanmalarla sonuçlanan kazaların kayıplara girmediği bilinmektedir. Buna sayısız örnekler verilebilir. Şu halde maddi zararın hesaplanan 14,1 milyar liranın üstünde olduğu kabul edilmelidir.

Tablo 5. Taşıt Parkı (1983)

Ü L K E	Otomobil	Otobüs	Kamyon	Toplam Taşıt 1000 kişi için	Toplam Taşıt Km.Yol için	Otomobil 1000 kişi için
A.B.D.	126727870	585515	36547780	698	26,3	539,5
Almanya	24688843	71084	1273748	424	53,5	401
Avusturya	2414466	9154	197125	347	24,4	320
Belçika	3262713	17866	261126	359	28	331
Fransa	20600000	62000	3037000	434	29,5	377
İngiltere	15543000	113000	2102000	324	52	284
İtalya	20388599	71017	1653537	388,4	73,7	358,1
Japonya	26385455	230513	16284677	358,5	38,2	220,6
Polonya	3178905	76908	655068	106,4	13,1	86,5
Yugoslavya	2770739	27688	217082	132	26	121
Yunanistan	1042840	19121	555661	166	43,8	107,6
TÜRKİYE	697784	112063	376698	25,1	3,9	14,8

Trafik kazaları (1982) bülteninde motorlu vasıtalar arasında yeralan jipler (% 1,2) ve minibüsler (% 3,7)'nin sahife 45 ve 47 de vasıta cinslerine göre, kazaları gösteren tek araçlı ve çok araçlı kaza tablolarında yer almadığı görülmektedir. Jipler ve minibüslerin kazalara katılmadığı kabul edilemeyeceğine göre, bunlara ait kazaların da diğer vasıta tipleri ile birlikte ele alındığı sanılmaktadır. Vasıta ayırımı ile vasıta cinslerine göre kaza ayrımında, bu şekildeki farklılık, tablolardan yararlanmayı güçleştirmektedir. Tek araçlı ve çok araçlı kaza tablolarındaki değerler toplanmak suretiyle, vasıta cinsleri, kaza sayısı, ölü ve yaralı sayısına göre Tablo 6 hazırlanmıştır.

Jip ve münibüs kazalarının otomobil veya kamyonet kazalarına katılmış olabileceği düşünülmektedir. Esasen karayolu ulaşımında yolcu için otobüsler ve yük için kamyonlar önem arzettiğinden kazaların durumu için bunların açıklanması yeterli olacaktır. Tablo 6 daki değerlere göre motorlu vasıtalar için de % 1,9 payı olan otobüslerin, kaza sayısı bakımından % 11, ölüm sayısı bakımından % 14,9 yaralı sayısı bakımından % 16,2 gibi, vasıtalar içinde % 12,8 payı olan kamyonların da, kaza sayısı bakımından % 17,9, ölü sayısı bakımından % 30,1'i yaralı sayısı bakımından da % 17,2 gibi, önemli paylara sahip olduklarına dikkati çekmek, karayolu ulaşımının önemini ve çözüm beklediğini göstermeye yeterli görülmektedir.

Karayollarımızda güvenliğin yeterli olmadığı görülmektedir. Güvenliğin arttırılması için gösterilen bütün gayretlere rağmen kabul edilebilir bir güvenlik düzeni kurulamamıştır. Kazaların çok olmasında esas faktörün insan olduğu bilinmektedir. Kazaların tamamen önlenmesi kuşkusuz bahis konusu bulunmamaktadır. Ancak azaltılması insanların elindedir. Türkiye'de kazaların fazla olmadığını ileri sürenler de bulunmaktadır. Önce bu konuda fikir birliği sağlanması gerekir. Karayollarımızda vukua gelen kazalar çok mudur, yoksa kabul edilebilecek minumum bir seviyedemidir? Buna kendi kendimize karar veremeyiz, ve ancak diğer ülkeler ile kıyaslama suretiyle, bir sonuca ulaşabiliriz.

TABLO : 6. 1982 Yılı Kazaları

Vasıta Cinsi	Sayı	Oran	KAZALAR					
			Kaza		Ölü		Yaralı	
			Sayı	Oran	Sayı	Oran	Sayı	Oran
Motosiklet	167599	8,9	1380	3,0	101	3,8	1602	4,5
Otomobil	795181	42,1	23879	52,7	1436	31,7	16277	46,3
Jip	22383	1,2	?	?	?	?	?	?
Kamyonet	155110	8,2	2856	6,3	190	4,2	2303	6,5
Minibüs	69572	3,7	?	?	?	?	?	?
Otobüs	36193	1,9	4949	11,0	676	14,9	5685	16,2
Kamyon	242284	12,8	8050	17,9	1364	30,1	6058	17,2
Traktör	399556	21,2	1466	3,2	592	13,1	1653	4,7
TOPLAM Motorlu Vas	1887878	100,0	—	—	—	—	—	—
Bisiklet Araba, Hay. Tren-diğer	—	—	2697	5,9	174	3,8	1611	4,6
GENEL TOP.	—	—	45277	100,0	4533	100,0	35189	100,0

Tablo 7'de, bazı ülkelerdeki, sadece yaralanma ve ölüm olan kaza miktarları, bunların 100 Milyon Taşıt. Km. için değerleri gösterilmiş bulunmaktadır. Tablo 7'deki değerler Türkiye için 1982 ve diğerleri için 1983 yılı verileridir. Yıllık değişmeler fazla farklı olmadığı için kıyaslamada bir sakınca bulunmamaktadır. Sadece ölüm sayısındaki kıyaslamalar, Karayollarımızdaki kazaların önemli olduğunu göstermeye yeterli bulunmaktadır. Nerde kaldı ki veriler, örneğin Avusturya için kazadan sonraki 3 gün, Fransa için 6 gün, İtalya için 7 gün içinde ölenleri de kapsadığı halde ülkemiz için kazayı takibeden 24 saat içinde ölenlerin hesaba katıldığı açıklanmaktadır. Ayrıca bahis konusu kaza istatistikleri ayrıntılı incelenecek olursa, 1 ölüme tekabül eden yaralı sayısı diğer ülkelerde 18-70 arasında olduğu halde, ülkemizde 8 dahi değildir. Bu, yaralanma hallerinin bir kısmının istatistiklere katılmamış olduğunu da göstermektedir. Tablo 7'de son kolondaki rakamlara bakılırsa, diğer ülkelerde 100 Milyon Taşıt. Km. için, ölenlerin sayısı 1,6-4,5 arasında değiştiği halde, ülkemizde 14 olarak bulunmaktadır. Bu durum ölenlerin sayısı bakımından diğerlerinin 3-10 kat fazla olduğu anlamında bulunmaktadır. Kaza sayısı ne olursa olsun hiç değilse ölüm sayısı bakımından, ülkemiz karayollarında kabul edilebilir bir güvenlik bulunmadığı açık olarak belirlidir. Bunların azaltılması için yeni düzenlemelere ihtiyaç bulunduğu da kabul edilmelidir.

2. KARAYOLU ULAŞIMINDA SORUNLAR, ÖNERİLER

Birkaç esas yönü ile önemini açıklamaya çalıştığımız karayolu ulaşımındaki, mevcut düzensizlik ve kargaşanın yokedilmesi ve halkımızın kadere inanmakla beraber artık yeter dediği trafik kazalarının azaltılması, uygun ulaşımın sağlanması için ne gibi önlemler alınabilecektir. Bildirinin başında belirtildiği gibi, hedef bununla ilgili değerli görüşlerin toplanmasıdır.

Bu konularda düşünceler aşağıdaki maddelerde açıklanmaktadır.

2.1 Koordinasyon ve İdari Sorunlar

Tablo 1. deki değerlere göre 1980 yılında yolcu taşımasında toplam % 6,04 ve yük taşımasında toplam % 26,28 payı bulunan Demiryolu, Denizyolu, Havayolu alt taşıma sistemleri Ulaştırma Bakanlığına bağlı kuruluşlarca yönetildiği halde, yolcu taşımasında % 93,96 ve yük taşımasında % 72,26 gibi önemli yeri olan karayolu ulaşımı, bilhassa kentler arası taşımalarda başıboş bırakılmaktadır. Özel sektöre bırakılan bu taşımanın ise önemi dolayısıyla bir düzene ve güvene kavuşturulması, zorunlu bulunmaktadır.

TOBLO : 7 — Yaralanma ve ölüm bulunan kazaların durumu (1983)

ÜLKE	Yaralanma ve ölümlü kaza Sayısı	Yaralı Sayısı	Ölü Sayısı	100 Milyon Taşıt Km. için Kaza	Yaralı	Ölü
A.B.D.	2042966	3001000	42985	76	113	1,6
Almanya	374107	489210	11732	107	140	3,4
Avusturya	48825	64784	1756	99	131	3,5
Belçika	58778	79397	2090	126	171	4,5
Fransa	216129	301422	11946	63	89	3,5
İngiltere	242876	303139	5445	88	117,7	2,0
İtalya	161114	219744	7685	60	82	3,0
Japonya	526362	654822	9520	128,7	160,1	2,3
Yunanistan	20636	29990	1702	—	—	
TÜRKİYE (1982)	25125	35189	4533	78	109	14,0

Karayolu ulaşımının diğer sistemlerle koordinasyonu bulunmadığı gibi bizzat kendi içinde dahi düzensiz, güvensiz, sorumsuz bir şekilde işlemektedir. Yolcu ve yük taşımalarında, seferler, ücret tarifeleri konularında yıkıcı bir rekabet bulunmaktadır.

Seyahat edecek veya eşya nakledecek olanlar her seferinde bu konuda uğraş vermekte, veya kara kara düşünmektedir. Son zamanlarda yük taşımasındaki gözlemler iç açıcı olmaktan uzaktır. Karayolunun inşaat işi, taşıtların ruhsat işi, şoförlerin ehliyetnameleri, fenni muayeneler, denetim, birkaç Bakanlıktaki kuruluşlarla yürütülmektedir. Bu karmaşık sistemde, düzenli bir karayolu ulaşımı beklemek güçtür. Bir tek Bakanlığın karayolu ulaşımını sinesine alması, diğer sistemlerle uyum için yönetilmesi gerekmektedir. Ancak bu takdirde, düzen sağlanmaz ise, hiç değilse sorumlu belirli olabilecektir. Ulaştırma Bakanlığının bu konuda çok etkin bir görev üstlenmesi gerekir.

Karayolu ulaşımında denetim için görevli polis sayısını arttırmakla yetinmeyip, teknik bilgileri haiz elemanların görev almalarının da sağlanması zamanı gelmiştir. Hizalarına ulaşmaya çalıştığımız ülkelerdeki yönetim ve denetim şartlarına bakarak yeni düzenlemelere gitmemiz kaçınılmazdır.

İşletme bakımından, örnek olarak yolcu taşımasını ele alırsak hayret etmemek mümkün değirdir. Bugün ülkemizde yolcu taşınması yapan kaç şirket olduğunu bilmek ve tesbit etmek mümkün değildir. Zira şirket sayısının her gün değişmekte, olduğu bildirilmektedir. MMLS düzeyinde yapılan bir incelemeye göre, sadece, İstanbul ile ilgili seferleri olan şirket sayısı 229 olarak bulunmuştur. Bunlardan sağlanan bilgilere göre, İstanbul'dan başka yerlere de seferleri olan bu şirketlerden, 72 sinde otobüs sayısı 1-10 arasında, 146 sında 11-100 arasında 8 inde 101-200 arasında, sadece 3 ünde 200 den fazladır. Peşin veya borçlanma ile bir kaç otobüs temin edebilen kolaylıkla bir şirket halinde, Karayollarında, insan taşımaya başlamaktadır. İstanbul'a seferleri olan şirketlerin isimlerine bakmak bir şehir içinde dahi bir kaç şirketin bulunduğunu göstermektedir :

— As Bafra, Bafra Sey., Önder Bafra,

— Fatsa Özlem, Fatsa Tektur, Fatsa Huzur,

— Mersin EX, Mersin İtimat, Mersin Sey.,

— Boyabat Fantom, Boyabat Sey.

Ayrica, Öz Bartın, Öz Bingöl, Öz Bolu gibi, Öz isimli bir çok sayıda şirket olduğu görülmektedir.

Bu açıklamalar, Karayolundaki idari sorunları, koordinasyon yetersizliğini göstermeye yeterli olduğu gibi, etkin bir rekabet içinde taşıma yapılması ile kazaların çok olmasının esas nedenlerinden birini de göstermektedir. Kamu ile özel taşımacılık arasında gerek yolcu gerekse yük için, gerek şehiriçi gerekse şehir dışı taşımaları bakımından, bir düzenleme ve koordinasyona ihtiyaç bulunduğu görülmektedir.

Bir firmanın talip olduğu taşımayı yapabilecek taşıt sayısına bakım ve tamir ile yolcu hizmet seviyesini sağlayabilecek durumda olup olmadığı, taşıtlarını kullanabilecek belirli özelliklere haiz şoförler istihdam edip edemeyeceği kontrol dahi edilmeden, bu konularda belirli koşullar tesbit edilmeden taşıma yapılmasına müsaade edilmesi, bugünkü başıboşluğun, düzensizliğin ve kazaların çok olmasının esas nedenlerinden biri olmaktadır.

Otobüs garlarında böyle yüzlerce firmanın yararlanabileceği şekilde düzenleme yapılamaz. Yolcuların bu garlarda maruz kaldıkları sıkıntılar çok üzücüdür. Firma sayısı tahdidi olmadığı gibi, bu sayı hergün değişebilmektedir. Bunun yerine otobüs garlarının en çok birkaç firmaya hizmet verilerek, dinlenme salonları, sağlık ve temizlik olanakları, duş, kuaför gibi tesisleri, acil ihtiyaçları giderecek yiyecek ve hediye dükkanları ile techiz edilmeleri gerekir. Mevcut otobüs garlarının firma sayısı daha da artabileceğine göre, yetersiz kalacağı, yeni yeni otogarlar inşaası gerekeceği açıktır.

Az taşıt sahibi çok sayıda firma çok sayıda taşıt sahibi az sayıda firma hedef alınacak şekilde düzene gidilmesi, yönetmeliklere firmalar, taşıtlar ve personel için bazı koşulların konulması gereklidir. Karayolu ulaşımında bu şekilde alınacak tedbirler, ülke çapında büyük ekonomik yararlar sağlayacak, bölgeler ayrılarak istenmeyen rekabetler önlenecek ve seyahat güvenliği büyük ölçüde arttırılmış olacaktır.

Birleşik Amerika ve İngiltere gibi ülkelerde karayolu taşıması ulusal veya özel birkaç firma ile yürütülmekte, bazı ülkelerde ise taşıma sorumluluğu Demiryollar veya PTT gibi kamu kuruluşlarına bırakılmış bulunmaktadır. Örneğin Mısır'da 4 bölge ayrılmış ve herbirinde bir firma sorumluluğu yüklenmiştir. Firmalar resmi otoritenin kontrolunda bulunmaktadır. Taşınmanın özel sektöre bırakılmış olması, başı boş bırakılmasını gerektirmez. İnsan güvenliğinden sorumlu resmi otoritenin karayolu ulaşımında bu gerekli düzenlemeleri yapması şarttır.

2.2. Karayolu Ulaşımında Denetim İle İlgili Düşünceler

Karayolu ulaşımında, ücretler, hareket saatleri, sefer sayıları tesbit ve kontrol edilebiliyorsa da, taşıtların yola çıkmaları ile kargaşa başlamakta ve çok sayıda firmalar arasında rekabet ön plana geçmektedir. Karayolu ulaşımına katılan yolcular, yukarıda açıklandığı gibi, önce firma seçimi ile meşgul olduktan ve otobüs garajlarında çok konforsuz şartlarda hareket saatini bekledikten sonra, yola çıkmakta ve her an bir tehlike ve kaza korkusu ile seyahatlerine devam etmektedirler.

Ana Ulaşım Planına göre karayolu ulaşımında yolların yapım işleri Karayolları Genel Müdürlüğü ve Y.S.E gibi kuruluşlara, denetim ve düzenleme işinin ise Emniyet Genel Müdürlüğüne bırakılmış olduğu görülmektedir. Karayolu Ulaşım Genel Müdürlüğüne ise ücret ve ruhsat işlerinde çok sınırlı bir görev yüklenmektedir. Denetim işleri arasında, araç alım-satımı, bakım ve onarım işleri, servis ve akaryakıt istasyonlarının denetimi de yer almaktadır. Trafik denetim ve düzenlemesi artık tam anlamı ile teknik mahiyette bulunduğu halde, teknik elaman istihdam etmeyen Emniyet Genel Müdürlüğü'nün bu görevleri nasıl yerine getireceği düşündürücüdür. Ülke çapında trafik denetim ve düzenlemelerinin teknik elemansız yürütülebileceğini düşünemeyiz. Uygar ülkelerde küçük kentlerde dahi trafik uzmanı teknik elemanlar görev aldığı halde, ülkemizde büyük kentlerde dahi trafik denetim ve düzenlemesinde teknik elemanlar göreve çağrılmamaktadır.

2.3 Şehiriçi Taşımaları İle İlgili Düşünceler

Nüfus hareketleri incelendiği takdirde, hızlı şehirleşme olayının ülkemizde de kendisini gösterdiği ve son sayımda şehirlerde yaşayanların toplam nüfusun % 50 sini aştığı görülmektedir.

Ülkemizde sanayide gelişme olduğuna, ihracatımızdaki payının % 80 lere ulaştığına göre, Hızlı Şehirleşme'nin bir sürpriz kabul edilemeyeceği, beklenmesi gereken bir olay olduğu açıktır.

Başta İstanbul ve Ankara olmak üzere, büyük şehirlerimizin Hızlı Şehirleşme ile karşıkarşıya bulundukları, buna göre, su, elektrik ve yakıt sorunları gibi, ulaşım sorununun da büyük ölçeklerde ele alınması zorunludur.

Hızlı şehirleşme sonucu, şehirlerin gerek nüfus, gerekse alan olarak büyümesi, Ulaşım ve Trafik sorunlarının da paralel olarak büyümesine neden olmakta, bu sorunların çözümü ise çok önemli tedbirlerin alınmasını gerektirmektedir. Şehirlerin konut bölgelerinden, iş ve ticaret yerlerinin toplu olarak bulunduğu, merkez bölgelerine doğru yönelen önemli bir yolcu trafiği belirmekte, bilhassa gün içinde maksimum şartlarda ulaşım, yavaşlama ve tıkanmalarla güçlükle sağlanabilmekte, şehiriçi seyahatler uzun zaman kalmaktadır.

Bir insanın 24 saat olan günlük yaşamının, ortalama olarak 8 saati çalışmasına, 8 saati de uyumasına ayrılmış olacağından, işi ve uykusu dışında, evinde veya iş yerinden başka bir yerde, arzu ettiği değişik bir konu ile meşgul olmak, okumak, düşünmek, dinlenmek veya eğlenmek için sadece 8 saati kalmaktadır. Şehirli için bu 8 saatin ne kadar değerli olduğunu belirtmek gerekmez. Bu zamanı istediği yönde kullanabilirse, huzurlu olabilecek, işinde verimi artacak, mutlu yaşayacaktır. Halbuki büyük şehirlerde, bu değerli 8 saat sürenin yaklaşık olarak yarısı da, işe, gidiş ve geliş için, yollarda, duraklarda, taşıtlarda geçmektedir. Ancak yarısı kendisine kalabilmektir. Bu nedenle, şehirde yaşayan bir insanın, şehiriçi seyahatlerini, en kısa zamanda, en konforlu ve güvenli şartlarda yapabilmeyi istemesi ve beklemesi doğal bir hak olmaktadır. Her çeşit konforu sağlamaya çalıştığı evinde dahi uyku hariç, ancak şehiriçi seyahatlerinde geçen zaman kadar kalabilmektedir.

Küçük bir şehirde, yolcu ulaşımının minibüs ve otobüs gibi küçük kapasiteli vasıtalarla sağlanması mümkün olabilir. Ancak, şehir büyüdükçe, ulaşım türlerinin geliştirilmesi, hızlı ve güvenli taşıma sistemlerine geçilmesi işletme ve idari bakımlardan, ihtiyaçlara uygun düzenlemelerin yapılması zorunlu olmaktadır. Konut yerleri ile işyerleri arasındaki seyahat uzunluğu ve süresi büyüdüğünden, özel yolları olan otobüs ve tramvaylar, metro ve banliyö demiryolları gibi yüksek kapasiteli taşıma türlerine ihtiyaç belirmektedir. Ayrıca su geçişleri varsa, denizyolu araçlarından da yararlanmak gerekir. Büyük bir şehirde ulaşımın bir tek taşıma türü ile sağlanabileceğini düşünemeyiz. Taşıma türlerinin hepsinden, ekonomik kullanma sınırları içinde, özelliklerine uygun olarak ve birbirini tamamlayıcı şekilde yararlanmak mecburiyetindeyiz.

Hızlı şehirleşme sorununun şehirlerde yarattığı güçlüklerden ulaşım güçlüğü karşısında, başka ülkelerde son yıllardaki çalışmalardan bazı örneklerin açıklanması yararlı görülmektedir. Nüfusları henüz bir iki milyonu bulan veya daha az nüfuslu olan bir çok yabancı şehirde, metro ve raylı ulaşım sistemleri için çalışmalar yapıldığı görülmektedir. Büyük şehirlerde ise metro ağları genişletilmektedir.

Birleşik Amerika'da, büyük şehirlerde metro ulaşım sistemleri kurulmuş olup, olmayan şehirler için de çalışmalar sürdürülmektedir. Baltimore şehrinde, 12,9 km. uzunlukta, 9 istasyonlu, 1. ci metro hattı 1983 de işletmeye açılmıştır. Miami şehrinde, 33 km. uzunlukta planlanan 20 istasyonlu metro inşaatına 1979 tarihinde başlanılmıştır. Metrosu mevcut şehirlerde ise ağın genişletilmesine çalışılmaktadır. Chicago'da, metro ağı, 12,7 km. uzunlukta bir yeni hatla O'Hare uluslararası hava limanına bağlanmış, 84 yılı içinde işletmeye açılmıştır.

Minsk şehri, Rusya'da metroya kavuşan 9.cu şehirdir. Minsk metrosunun birinci kısmı, tamamı yer altında ve 8,6 km. uzunlukta, 8 istasyonlu olarak, 1984'de işletmeye açılmıştır. Bu hattın tamamı 17 km. olacaktır. Ayrıca yeni iki hattın inşası tasarlanmıştır. Gorki ve Novosibirsk şehirlerinde de metro çalışmaları sürdürülmekte, 1985 içinde hizmete açılması planlanmış bulunmaktadır. Bunların dışında Rusya'da, henüz metrosu olmayan 9 şehir için dahi metro etüdleri yapılmaktadır. Moskova şehrinde, tamamı yer altında, 13,9 km. uzunlukta, 9.cu metro hattı 1983 yılında işletmeye açılmıştır. Moskova'da kamu yolcu taşımasında günlük yolcu miktarı 7 Milyon civarında olup, bunun % 42 si metro sistemi ile taşınmaktadır.

Fransa'da Marsilya şehrinde, 1977 tarihinde işletmeye açılan birinci metro hattına ek olarak 4,2 km.si tamamlanan ikinci metro hattı da 1984 de işletmeye açılmıştır. Bu ikinci'hat, 1987 yılına kadar tamamlanmış olacaktır. Lille şehrinde, 1983 yılında birinci hat işletmeye açılmış, 1989 yılına kadar tamamlanması düşünülmektedir. Lyon şehrinde, 11,2 km. uzunlukta 4. cü metro hattı inşaatı devam etmektedir. Paris şehrinde ise, metro ağı devamlı genişletilmekte, ekspres hatlar da eklenmiş bulunmaktadır. Paris şehrinde günlük taşınan yolcu sayısı 6 Milyon civarında olup, bunun % 65 inin raylı ulaşım sistemleri yani metro ve ekspres metro hatları ile, ancak % 35 inin karayolu yani otobüslerle taşınmakta olduğu görülmektedir.

Almanya'da, Nuremberg, şehrinde ikinci metro hattı, İtalya'da Milano şehrinde birinci metro hattı, Çin'de de Pekin şehrinde, ikinci metro hattı hizmete açılmış bulunmaktadır. Kore'de Seoul şehrinde, 1983 yılında ikinci metro hattı işletmeye açılmış, üçüncü ve dördüncü hatların hazırlıkları yapılmaktadır. Meksika'da üçüncü ve dördüncü hatların hazırlıkları yapılmaktadır. Meksika'da Caracas şehrinde 1986 da bitirilmesi gereken 21 km. uzunluktaki metro hattının 11,7 km.si ikmal edilerek, 1983'de hizmete sunulmuştur. Polonya'da Varşova şehrinde 23 km. uzunluktaki metro hattının 4,5 km.lik kısmı ikmal edilmiştir.

Bu örneklerle, bütün büyük şehirlerde, yüksek kapasiteli taşıma türleri konusunda yoğun çalışmalar olduğu görülmektedir.

SONUÇ

Ulaştırmada en önemli paya sahip olan karayolu ulaştırmasına bir düzen getirilmesi, yönetim ve denetim için gereken tedbirlerin alınması ve Karayolu Ulaştırma Genel Müdürlüğünün gerek yönetim ve gerekse denetim yönünden yetkili kılınması yararlı görülmektedir.

Hızlı şehirleşme olayının gelecek yıllarda büyük şehirlerimizde önemli Ulaşım ve Trafik sorunları yaratacağı şüphesizdir. Raylı ulaşım sistemlerinin pahalı olduğu ve ileri yıllarda daha da pahalı olacağı bir gerçektir. Buna rağmen yolcu taşımada ekonomik ve işletme özelliklerine göre her çeşit türünden yararlanarak, şehiriçi seyahatlerinde şehirlinin beklediği ve özlediği şartların yerine getirilmesi gerekmektedir.

Metro taşıma sisteminin, , tünel gibi küçük bir örneğine, metro şebekeleri bulunan büyük şehirler ile aynı tarihlerde yani 1870 li yıllarda kavuşan ve bugün nüfusu 6 milyona ulaşan İstanbul gibi büyük bir şehrin, aradan geçen 115 yıla rağmen bu raylı taşıma türünü gerçekleştirememiş olması çok şaşırtıcı bulunmaktadır. Diğer şehirlerimizin bu durumla karşılaşmamaları için 2000 yılına doğru nüfus gelişmeleri gözönüne alınarak, gelecek yıllara yaygın ulaşım planlarını hazırlamaları kaçınılmaz bulunmaktadır.

KAYNAKLAR

1 — Trafik Kazaları - 1982, Karayolları Genel Müdürlüğü yayını.

2 — Statistiques Routières Mondiales - 1986, I.R.F. yayını.

3 — K. KUTLU, ''Karayolu Ulaşımının Çözüm Bekleyen Sorunları'' Bildiri - Sempozyum Kasım 1984, İ.T.Ü. Taşkışla - İstanbul.

4 — K. KUTLU, ''Hızlı Şehirleşme ve Ulaşım Sorunu'' Bildiri Sempozyum Ocak 1986, S.İ.S.A.V. Tarabya - İstanbul

5 — K. KUTLU, ''Karayolu Ulaşımında Genel Sorunlar'', Bildiri, Sosyal ve Ekonomik Gelişmemizde Ulaştırma Sempozyumu Aralık 1986, İ.T.Ü. - TÜBİTAK - Taşkışla - İstanbul.

6 — K. KUTLU - N. YAYLA, ''Türkiye'de Trafik Güvenliği Sorunu'', Rapor, Ocak 1987 - TÜSİAD yayını

Güven TERZİOĞLU
Uluslararası Yolcu Taşımacıları Derneği Genel Müdürü

ÖZGEÇMİŞ

Güven TERZİOĞLU 1942 yılında Bafra'da doğdu. Eğitimini Robert College ve S.B.F de yaptı. Merkezi Cenevre'de bulunan Eurolines'ın (Avrupa Otobüs Birliği) İcra Komitesi üyesidir.

Uluslararası Yolcu Taşımacıları Derneği (UYTAD) Yönetim Kurulu Başkanı olan Güven TERZİOĞLU Bosfor Turizm A.Ş. nin Murahhas Azasıdır.

KARAYOLU İLE ULUSLARARASI YOLCU TAŞIMACILIĞINA BAKIŞ

Sunan

Güven TERZİOĞLU

Karayoluyla uluslararası yolcu taşımacılığı, turizm olgusunu besleyen önemli bir ana damardır. Bu ana damardaki tıkanmaların, bir transplantasyona gerek kalmaksızın izalesi, bu sektörün, sorunlarını akılcı bir tutumla sergileyerek, çözüm yollarına işaret etmesi ve sonuçları takip ettirmesiyle mümkündür.

Aşağıda, ana damardaki taze kan akımını zaman zaman zora sokan sorunlar, dört ana başlık altında derlenmiştir.

Bunlar;

1 — ALTYAPI SORUNLARI

2 — KANUN VE DİĞER MEVZUAT SORUNLARI

3 — SINIR GEÇİŞLERİNDE KARŞILAŞILAN SORUNLAR

4 — TANITIM, REKLAM SORUNLARI

dır.

1 — ALTYAPI SORUNLARI

a) Uluslararası yolcu taşımacılığının özelliğine uygun terminallerin, resmi merciler denetimi altında projelendirilip, inşaası, yönetim, rasyonel işbirliğinin temini,

b) Yolcu taşımacılığında, araçlara, seyirlerinde öncelik tanınacak bir sisteminin geliştirilmesi,

c) Güzergahlar boyunca, yolcu ve taşıtların, ihtiyaçlarını giderebilecekleri konaklama ve servis merkezlerinin kurulması,

d) Özel park yerleri ayrılarak, indirme - bindirme işlemlerinin yapılacağı yerleri belirten trafik işaretlerinin konulması,

e) Genel masrafların asgariye indirilebilmesi için, müşterek elektronik data işlem ve tele işlem kullanımının sağlanması, öncelikli altyapı sorunlarıdır.

2 — KANUN VE DİĞER MEVZUAT SORUNLARI

Kanun ve mevzuatlarda belli bir standardizasyon uluslararası karayolu taşımacılığını rahatlatmak için gereklidir. Uluslararası karayolu taşımacılığı ile ilgili olarak yürürlükte bulunan AET kanunlarından faydalanarak, bunları tatbik etmeyen ülkelerle olan ilişkilerde uyum sağlanması, yol emniyeti konusundaki yenilikler gözönüne alınarak, hız sınırları ile taşıt boyut ve ağırlıklarının düzenlenmesi, sürüş saat ve şartlarına ilişkin kuralların taşımacılık sektörünün ihtiyaçları gözönüne alınarak uygulanması, ASOR anlaşması hükümlerinin tatbikine paralel olarak tarifeli seferler için hükümler getirilmesi ve haksız rekabeti önleyecek önlemlerin en seri şekilde alınması, yasal düzenlemenin esas unsurları olacaktır.

3 — SINIR GEÇİŞLERİNDE KARŞILAŞILAN SORUNLAR

Gereksiz formaliteler yüzünden sınırlarda bekleme, dinlenme ve kontrol aşamalarında engellemelere bağlı vakit kaybı, yolcu taşımacılığını olumsuz yönde etkilemektedir.

Sınır geçişlerinin kolaylaştırılmasını teminen;

— Yolcuların aracı terk etmek zorunda kalmadan bagaj kontrolunun X-Ray sistemi ile yapılması, kontrol işlemlerinde yolcu taşımacılığına ilişkin mevzuatı bilen ve bunları hızla uygulayacak yetkili ve bilgili personelin görevlendirilmesi,

— Yolculara rahatlık sağlayacak gümrük mevzuatı ve geçiş kolaylıklarının sağlanması,

— Yolcu taşımacılığı için özel peronların ayrılması,

— Uluslararası yolcu taşımacılarının üye oldukları kuruluşlara hudut kapılarımızda irtibat bürosu görevi yapacak bir büronun tahsis edilerek, büronun telsiz, teleks, telefon, faksimile ve benzeri çağdaş cihazlarla teçhizi, kaçınılmaz gereksinimlerdir.

4 — TANITIM VE REKLAM SORUNLARI

Zaman zaman kamuoyundan gelen şikayetlerde, araçların trafiği aksattığı, çevre kirlenmesine yol açarak, gürültü, enerji israfı gibi sorunlar çıkardığı şeklinde görüşler ortaya çıkmaktadır. Bu eleştirilerin gerektiği biçimde değerlendirilerek;

— Kitle taşımacılığının son derece ekonomik, kaza oranı düşük, enerji tüketimi az bir taşıma türü olduğu konusunda kamuoyunun aydınlatılması,

— Kongreler, uluslararası sergiler ve basın ilişkileri yoluyla önyargıları aşarak, bu yolculuk ve taşıma biçiminin teşviki gereklidir.

— Yolcuların yararlanacağı uluslararası hızlı bilgi servisinin yanısıra, seyahat tanıtım programları basım ve yayınlanması, ulusal ve uluslararası düzenli sefer tarifeleri dağıtımı, bu sektörle ilgilenenlerin ana faaliyetlerinden olmalıdır.

Diğer taraftan, karayolu ile düzenli yolcu taşımacılığında konfor ve kalitenin uluslararası yıldız sistemi ile değerlendirilmesi, tüm kademelerde turizm potansiyelinin değerlendirilmesi için, seyahat acenteleri ile işbirliği yapılması, karayolu taşımacılığını tanıtıcı ve teşvik edici adımlardan birisi olacaktır.

Son olarak, uluslararası yolcu taşımacılığının amaçlarına da bir nebze değinmekte fayda vardır. Kuşkusuz ana amaç yolculara çağdaş seyahat imkânlarının getirilmesidir. Böylece gerek ulusal gerekse uluslararası taşımacılıkta birinci sınıf hizmetin verilmesi sağlanmış olacaktır.

Güzergâh, servis memuru, bilet satış elemanı yetiştirecek kurslardan başarılı olarak çıkacak personelin görevlendirilmesi, sektöre taze kan getireceğinden, bu amaçla ilgili meslek okullarının kurulmasına özel önem verilmelidir.

Seyahat kavramına toplu bir yaklaşımı sağlamak için yolcu taşımacılık şirketlerinin seyahat şirketleri ve tur operatörleri ile işbirliği içinde olmaları, kültür zenginliği ve turizm potansiyelimizin etkin bir biçimde değerlendirilmesini sağlayacaktır.

Şurası bir gerçektir ki, uluslararası kara yolcu taşımacılık kuruluşları diğer ulaşım sistemlerinin yanısıra ulaşım dünyasının vazgeçilmez unsurlarıdır.

TÜRKİYE ÖZELLİKLE ARAP İSLAM ÜLKELERİ İLE TAŞIMACILIK SAHASINDA DAHA GENİŞ İŞBİRLİĞİ YAPMANIN YOLLARINI BULARAK, COĞRAFİ DURUMUNUN AVANTAJLARINI KULLANABİLMELİDİR.

Türkiye açısından özellikle Arap İslâm Ülkeleri ile taşımacılık ilişkileri önemli bir görünüm arzetmektedir.

Türkiye özellikle Arap - İslâm ülkeleri ile iktisadi ve ticari ilişkileri gelişen, bu ülkelerle ulaştırma hacmi ve bu artışın da giderek hızlanacağı bir ülkedir.

Bütün bu nedenlere bağlı olarak Türkiye artan ulaştırma ihtiyacını karşılamak için ulaştırma altyapısına sürekli yatırım yapmak zorundadır. Ancak büyüyen ve kapasitesi artan bu altyapının doğuracağı sorunlar yanında, ülkenin ulaştırma sisteminin hangi türlere bağlı olarak, nasıl ve ne oranda gelişmesi gerektiği gibi plânlama sorunlarını, makro ve mikro düzeyde çözümleyebilecek bir insan gücüne sahip olunmadığı gibi bu gücü kanalize edecek, yatırımcı ve işletmeci kuruluşlara yardımcı olacak kurumlar da yoktur.

İşte bu eksikliği gidermek için, Ortadoğu'da bir uluslararası ulaştırma enstitüsü kurulması çalışmaları başlatılmıştır. İTÜ Rektörlüğü Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama ve Araştırma Merkezi'nce kurulan bir organizasyon komitesi, bu amaçlara yönelik bir çalışma içerisindedir.

Uluslararası Yolcu Taşımacıları derneği olarak biz bu çalışmaların ülkemiz açısından son derece faydalı sonuçlar getireceği inancındayız.

Özellikle son 20-25 yıl içinde sanayileşmiş batı ülkelerinde, belirgin karakteri, ulaştırmanın çok yönlü niteliğine uygun biçimde ''çok disiplinli'' çalışma olan Ulaştırma Enstitüleri ya da Ulaştırma Araştırma Merkezleri geliştirilmiştir.

Bu kuruluşlar, ulaştırma olgusunun sadece bir yönünde örneğin; ulaştırma tekniği veya ulaştırma yatırımı gibi aktivitelerini sürdürmezler. Aynı zamanda, ulaştırma sisteminin bütünlüğü içinde kendi alt-kesimleri arasındaki etkileşimi sağlayıp, ulaştırma sektörünün, diğer kesimler ve faaliyetler ile olan etkileşimini de izlerler.

Ulaştırma enstitülerinin merkezlerinin, çağdaş ulaştırma fonksiyonlarına paralel olarak batı ülkelerinde hızla gelişmesine karşılık, gelişmekte olan ülkelerde bu tür kuruluşların örneklerine rastlanmamaktadır.

Bunda, konunun öneminin yeterince kavranılmamış olması yanında, bu tür bir kuruluşu yürütecek nitelikte kadroların yokluğunun da payı vardır.

İşte, Türkiye Batı ile Doğu arasındaki coğrafi ve kültürel konumu yanında, İslâm ülkeleri ile olan özel bağları dolayısıyla da bu alanda gelişmekte olan ülkeler dünyasına örnek oluşturabilecek bir şansa sahiptir. Türkiye, bölgenin gereksinimlerini karşılama amacına yönelik bir uluslararası ulaştırma enstitüsünün kuruculuğunu yapabilecek potansiyele de sahiptir.

Böyle bir enstitünün bölgeye sağlayacağı yararlar çeşitlidir: Enstitü, bölge ülkeleri için ulaştırmada gerekli insan gücünün eğitimini sağlayabileceği gibi, bölgedeki ulaştırma endüstrisinin insan gücü için eğitim ve bilgilendirme kurslarını da yürütebilir, bölgedeki ulaştırma projelerinin yürütülmesine zemin sağlayabilir. Böylece, ülkenin ve bölgenin sorunları, yabancılar yerine, o ülke veya bölge sorunlarının içinde yoğrulmuş uzmanlarca çözümlenerek, daha yararlı sonuçlar elde edebilirler.

Uluslararası kredi kurumlarının, objektif değerlendirme yapan enstitülerin görüşlerine genel olarak daha büyük önem veren yaklaşımı gözönüne alınırsa, bağımsız ya da yarı - bağımsız çalışarak bir örgüt olarak böyle bir kuruluş, söz konusu kredi kurumları ile kurulabilecek diyalogda önemli bir zemin oluşturabilecektir.

Teori-pratik kopukluğu dünyanın her yerinde önemli bir sorun olagelmiştir. Bir ulaştırma enstitüsü, akademik çevreler ve sanayi (Ulaştırma endüstrisi) arasında bir sürekli diyaloğun kurulmasına zemin hazırlayacağı gibi, bu diyaloğun bölge ülkelerinin firmaları ve akademik kurumları arasında da yine ''süreklilik'' temeli üzerinde kurulmasını sağlayacaktır.

Enstitü, bölge ülkeleri için yaşamsal önem taşıyacak ulaştırma istatistiklerinin karşılaştırmalı ve bir örnek bir temel üzerinde toplayacağı bir merkez oluşturulacaktır.

Yine enstitü, üye ülkeler arasında bilgi alışverişinin sürekli ve sağlıklı olarak sağlanmasına zemin hazırlayacaktır.

Bugün mal üreten endüstriler, önem ve ağırlık bakımından, yerlerini bilgi üreten endüstrilere terketmektedirler.

Örneğin, bu açıdan ABD ve Japonya'nın konumları alabildiğine açıktır ve çok ilginçtir. Bu nedenle, söz konusu enstitü, hiç değilse ulaştırma alanında bir bilgi endüstrisinin temellerini atarak gelecek için çok önemli bir yatırım örneği oluşturacaktır.

Enstitü, yetiştireceği elamanlarla hem bölge ülkelerinin kendi ulusal ulaştırma enstitülerinin, hem de kurulmasında yarar bulunan daha çok sayıdaki araştırma merkezlerinin kurulmasına yol açıp, batıdaki gelişmiş örnekleriyle sürekli ve ciddi bir temasın ve alış-verişin en iyi ve sağlam bir düzeyde kurulmasını sağlayacaktır.

Yakın vadede Türkiye'nin İslâm ülkeleri ile münasebetleri açısından taşımacılık sahasında atması gereken çok önemli bir adım daha vardır. Bu konu ile ilgili görüşlerimizi de sunmakta fayda görmekteyiz.

Bilindiği gibi, III. İslâm Konferansı Teşkilatı Ekonomik ve Ticari İşbirliği Daimi Komitesi (İSEDAK) toplantısının İslâm Ülkeleri Ulaştırma Bakanları Toplantısı ile birlikte yapılması Sayın Cumhurbaşkanımız tarafından uygun görülmüştür. İslâm Konferansı Teşkilatı (İKT) üyesi ülkelerin Ulaştırma Bakanları Toplantısına ev sahibi ülke temsilcisi olarak Ulaştırma Bakanımız başkanlık edecektir.

Söz konusu Ulaştırma Bakanları Toplantısında İKT üyesi ülkeler arasında kara, hava ve deniz ulaştırması, telekomünikasyon ve turizm alanlarındaki işbirliği imkânlarının görüşülmesi öngörülmektedir.

İslâm ülkeleri ile karayolu taşımacılığında gündeme getirilebilecek hususlardan bazılarını aşağıdaki şekilde sıralayabiliriz:

1 — İslâm ülkeleri arasında ikili karayolu anlaşmalarının gerek içerik, gerekse işlerlik açısından belirli bir dile ve standarda getirilmesi büyük faydalar sağlayacaktır.

2 — Karayolu ulaştırması ile ilgili olarak Türkiye'nin önderliğinde tüm İslâm ülkelerinin katkısı ile Türkiye'de açılacak bir İslâm Ülkeleri Ulaştırma Merkezi ulaştırma politikamızın ve fonksiyonlarımızın tüm İslâm ülkelerince daha iyi tanınmasına yol açabileceği gibi, bu sahadaki deneyimlerimizin diğer İslâm ülkelerine aktarılmasına da yardımcı olacaktır.

3 — Her yıl, Mekke ve Medine arasındaki mahalli hacı ve hacı adayı taşımaları ile ilgili olarak bir çok İslâm ülkesinden Türkiye'deki ilgili dernek ve kuruluşlara teklifler gelmektedir. Bu tekliflerde, 1-1,5 aylık zaman dilimi içinde 1500-2000 otobüs kiralanacağı dile getirilerek, bu güne kadar bu hizmetin belirli bir organizasyon içinde yürütülmemesi nedeniyle, hizmet arzında istenilen seviyeye çıkılamadığı gibi, döviz geliri açısından da yeterli fayda sağlanamamıştır.

Bu taşımacılığın gerçekleşmesi ve rasyonel bir şekilde yürütülmesi için takip edilecek yöntem şu şekilde sıralanabilir:

a) Suudi Arabistan ilgili bakanlıklarından bu konu ile ilgili istatistiki veriler alınıp, taşımada kullanılacak araçların sayısı, nitelikleri ile ödenen kira meblağları tesbit edilmelidir,

b) İSEDAK toplantısının ilgili bölümünde tüm ülkelerin yetkililerine, yapılan organizasyonla ilgili bilgi aktarımını müteakip, bu organizasyonun T.C Ulaştırma Bakanlığı denetiminde, T.C. Diyanet İşleri Başkanlığı Koordinatörlüğü ile Bakanlığımızca tanınan derneklerin hizmet arzı ile yürütüleceği ifade edilerek, bütün İslâm ülkelerinin bu taşıma ile ilgili tüm bilgi ve müracaatları T.C. Ulaştırma Bakanlığı'na intikal ettirilmek üzere Suudi Arabistan ilgili mercilerine vermeleri sağlanmalıdır.

c) Taşıma süresinden asgari 4 ay evvel ihtiyaç duyulan araç sayısı, nitelikleri ve kiralama şartları Suudi Arabistan yetkili mercileri tarafından T.C. Ulaştırma Bakanlığı'na intikal ettirilmiş olmalıdır.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı kendi organları başkanlığında, Diyanet İşleri temsilcisi ile dernek temsilcilerinden oluşacak bir komite kurarak bu komite ile ilgili hukukî düzenlemeleri sağlayıp, komitenin yetkisini çizmelidir.

Komite araçların temini, hizmete hazırlanması hususları yanında, araçların modellerinin saptanması ile teknik teçhizatlanma ve Suudi Arabistan'daki servis hizmetlerinin yerine getirilmesine ilişkin örgütlenmenin gereklerini yerine getirmelidir.

Komite yetkileri, Suudi Arabistan'daki yetkili mercilerle araçların Suudi Arabistan'a varış tarihi, park noktaları, servis ünitelerinin yeri, sürücülerin iaşe ve ibadesi ile araçların akaryakıt ikmali ve kira bedelleri konularında tam mutabakatı sağlayıp, mukaveleyi imzalayarak, araç sahiplerine dağıtılmak üzere, avanslarını almakla yetkili kılınmalıdır.

d) Ana komite bu meyanda alt çalışma ünitelerini teşkilâtlandırıp, araçların Türkiye'den hareketten asgarî 15 gün evvel tamamen hizmete hazır bir şekilde ve tümünün air-condition cihazları ile donanmış olarak hazır bulunmasını temin etmelidir.

Diğer bir alt çalışma komitesi ise, ilgili Türk finans ve Türk sanayi kuruluşları ile ayrıntılı çalışmalar yaparak, kredi olanakları ile teknik hazırlıkları düzenlenmiş olmalıdır.

Yolcu taşımacılığı sektöründe araç olarak âtıl bir kapasitenin bulunduğu gerçeği yadsınamaz.

Diğer taraftan, bu taşımalar için ödenen kira bedellerinin bir otobüsün normal aylık gelirinin bir hayli üstünde olduğu da kuşkusuzdur.

Türkiye dışında hiç bir İslâm ülkesinin böyle bir taşımayı tek başına gerçekleştirme olanağına sahip olmadığı gerçeğinden hareketle, bu taşımalarda hizmetin bir bölümünün dahi bir başka İslâm ülkesine kaptırılması ihtimali, yok denecek kadar azdır.

Tüm İslâm ülkelerinin bu hizmetin tek ülke tarafından tek elden yürütülmesi hususundaki görüşleri de bilinmektedir. Türkiye'ye daha fazla döviz ve yurt dışında daha fazla iş imkânları açacak bu çalışmanın plânlanması için İSEDAK toplantısı beklenilmeden de gerekli temaslarda bulunup, hukuki düzenlemelere gidilmelidir.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Diyanet İşleri'nin de belirli bir ölçüde katkısı ve ilgili derneklerimizin yer alacağı bir düzeyde, bütün Türk firmalarının eşit ölçüde katılımı ile bu projeyi gerçekleştirmelidir.

Böylece hizmet arzı en üst seviyede gerçekleştirilirken, air-condition'lu araçlar ve yetiştirilmiş personelle sürdürülecek hizmet, müteakip yıllar içinde devamlılığı beraberinde getirecektir.

Kurulacak ulaştırma fonunun işbirliği ile de yakınen ilgili olabilecek bu organizasyonun, tüm İslâm ülkelerinin ilgisini çekebilecek bir yapıya kavuşturulması kuşkusuz Ulaştırma Bakanlığımızın bilinen yapıcı ve düzenleyici politikası içinde gerçekleşebilecektir.

Bu organizasyon içinde Türk otomotiv endüstrisine de büyük görevler düşecektir. Gerek tüm araçların hizmete hazırlanması süresinde (örneğin: Air-condition cihazlarının montajı gibi), gerekse hizmete sunulan araçlara Suudi Arabistan'daki seferleri esnasında gerekli olabilecek bakım, tamir ünitelerinin kurulmasında ve Türk otomotiv sanayiinin ihracata yönelik plânlamalarında müşterek bir çalışma her iki sektöre de yeni ufuklar açacaktır.

4 — İslâm ülkeleri arasında işbirliği açısından biraz bölgesel kalmakla birlikte, Kapıkule'de başlayan E/5 Karayolumuzun Suudi Arabistan'a kadar olan uzantısı içinde, Müslüman yolcu ve sürücülerin ihtiyaçlarına cevap verecek modern konaklama tesislerinin inşaasını, tüm karayolu araçlarının bakım, tamir ve park hizmetlerini aynı standart içinde karşılayacak ünitelerin kurulmasını bir İslâm ülkeleri ortak girişimi plânlayıp gerçekleştirmelidir.

Necdet ADIBELLİ
Emniyet Genel Müdürlüğü
Genel Müdür Yardımcısı

ÖZGEÇMİŞ

1941 yılında Kayseri'de doğdu. İlk ve orta okulu Kayseri'de bitiren Necdet ADIBELLİ, 1961 yılında Polis Kolejini 1964 yılında ise Polis Akademisinden mezun oldu. Askerlik mükellefiyetine müteakip mesleki tetkiklerde bulunmak üzere 2 yıl süre ile F. Almanya'da bulundu. 1969-1977 yılları arasında Emniyet Amiri ve Emniyet Genel Müdürlüğünün çeşitli birimlerinde Başkomiser, Emniyet Amiri ve Emniyet Müdürü sıfatıyla görev aldı.

1977-1980 yıllarında Ankara Trafik Müdürlüğü ve Ankara Emniyet Müdür Muavinliği görevlerinde bulundu. 1980 yılında Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Daire Başkanlığına, 1983 yılında ise Emniyet Genel Müdür Muavinliğine atanmıştır.

YURTİÇİ VE ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDAKİ PROBLEMLER İLE BU PROBLEMLERİN TRAFİK DÜZENİ VE GÜVENİ YÖNÜNDEN OLUMSUZ ETKİLERİ

Sunan

Necdet ADIBELLİ

Bilindiği gibi, günlük yaşantımızın ayrılmaz bir parçası haline gelen ulaşım, insanların ve eşyanın yer değiştirmesini sağlayan ve böylece ''zaman'' ve ''mekan'' faydası yaratan, dolayısiyle üretim ve tüketime katkıda bulunan bir hizmettir.

Ulaşım sosyal, kültürel ve Milli savunma alanlarında sunduğu bir hizmetin yanında, hammadde taşımaları ile ekonominin üretim öncesi aşamasını, mamül madde taşımaları ile de üretim sonrası dağıtım aşamasını gerçekleştirmek suretiyle kalkınmayı mümkün kılmaktadır. Bu hizmet, ülkenin sosyo-ekonomik ve topoğrafik şartlarına uygun olarak seçilmiş bir ulaştırma politikası ve o politikaya bağlı olarak geliştirilmiş bir ulaşım sistemiyle yürütülürse beklenen yararları en iyi şekilde yerine getirebilir.

Günümüzde, bir ülkedeki ulaşım sisteminin yeterliliğini o ülkenin ekonomik düzeydeki gelişmişliğinin bir ölçüsü olarak düşünmek hatalı olmaz. Etkin bir ulaşım sistemi, kapalı ekonomilerden açık ekonomilere geçişi mümkün kıldığı gibi arazi kullanımı ve nüfus dağılımı arasındaki ilişkileri de düzenleyebilmektedir.

Çağdaş ve ideal bir ulaşım ucuz, güvenli ve hızlı, ayrıca yolcu taşımalarında konforlu olmak zorundadır. Çevre ile uyumluluk, gürültü, hava ve su kirlenmesine, genel anlamda çevre kirlenmesine en az etkide bulunmak, az enerji tüketimine yol açmak modern ulaşım sistemlerinde aranan diğer önemli özelliklerdir.

KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDAKİ PROBLEMLER

Türkiye'de mevcut ulaşım sistemi bir bütün olarak ele alındığında göze çarpan en önemli husus alt yapı sistemleri arasındaki dengesizliktir. Bu dengesizliği şu şekilde sıralamak mümkündür.

a) Ulaşım alanında faaliyet gösteren işletmeci ve özellikle yapımcı durumunda olan kamu kuruluşlarının hemen tümünde gerek sayı gerekse kalite açısından teknik eleman yetersizliği bir vakıadır. Yetişmiş teknik elemanlar kamu ve özel sektör arasındaki ücret ve imkân dengesizliği nedeni ile kamu kuruluşlarını terk etmektedirler.

b) Teknik personel kadrosundaki sürekli değişim, bilgi, teknoloji ve ulaşım dalında çok önemli olan tecrübe birikimine engel olmaktadır. Kaliteli elemanları sürekli olarak görev yapmaya özendirecek tedbirlere ihtiyaç duyulmaktadır.

c) Ulaşım diğer mühendislik dallarına nazaran daha fazla istatistiki bilgi gerektiren bir alandır. Hizmetin yaygınlığı nedeni ile ulaşım talebi, sadece istatistiki veriler ve yöntemler kullanılarak tayin edilebileceği gibi pek çok problemin çözümünde de istatistiki verilerden hareket etmek zorunluluğu standarda ulaştırılamamıştır.

d) Ulaşım alt yapı sistemlerinin hemen tümünde alt yapı yetersizliği olup, henüz bu sistemler istenilen standarda ulaştırılamamıştır.

e) İşletmeci kuruluşların hepsine rasyonalizasyon ve modernizasyon bakımından noksanlıklar bulunmaktadır.

A. ULUSLARARASI KARAYOLU ULAŞIMI

Karayollarımız üzerindeki uluslararası transit taşımacılık faaliyetleri özellikle 1970 yılından bu yana hızlı artışlar göstermiştir. Bu taşımalar, ağır ve çok dingilli treyler ve yarı treylerlerle yapıldığından yollar üzerinde meydana getirdikleri tahribatlar da o nisbette büyük olmaktadır.

Transit taşıtlar yolların bakım ve onarım masraflarını artırdıkları gibi, düşük hızları ve boyutları itibariyle seyrettikleri güzergâhlarda yolların geometrik kapasitesini de düşürmektedirler.

Uluslararası transit taşıtların karayollarımız üzerindeki olumsuz etkilerini şu şekilde sıralamak mümkündür.

1. Transit taşıt güzergâhlarındaki bakım ve onarım masraflarını artırmıştır.
2. Bu güzergâhlar üzerindeki seyahat süreleri ve dolayısiyle zaman kaybı fazlalaşmıştır.
3. Aynı güzergâhlar üzerinde seyreden yerli taşıtların işletme giderlerinde yükselmeler olmuştur.
4. Transit taşıt güzergâhlarında trafik kaza giderleri artmıştır.
5. Yol boyu tesislerin genişletilmesi, yenilerinin yapılması mecburiyeti doğmuştur.
6. Transit taşıtların sayısının artması sonucu ülkemiz, trafik kazaları, kaçakçılık gibi bir takım sıkıntılara maruz kalmıştır.

B. ŞEHİRLERARASI KARAYOLU ULAŞIMI

Türkiye'de ulaşım hizmetlerinin büyük bir kısmı Şehirlerarası Karayolu ile gerçekleştirilmektedir.

1. Karayolu ağı uzunluğu olarak yeterli görünen şehirlerarası yollarda fiziki standart ve özellikle üst yapılar mevcut trafik yükünü kaldıramaz durumdadır. Bu nedenle yol bakım masrafları hızla yükselmekte, seyahat konforu ve güvenliği azalmakta, yol kusurlarına bağlı trafik kazaları sayısında da artışlar olmaktadır.

Yolların fiziki standartının ve üst yapılarının mevcut trafin gerektirdiği düzeye çıkarılması bir mecburiyet haline gelmiştir.

2. Meskûn mahallerden geçen oto yollarda gürültünün insan sağlığına zarar vermeyecek bir düzeye indirebilmesi için yol boyu ağaçlandırılması, tampon bölge ihdas gibi uygulamalara geçilmesi gerekmektedir.

3. Karayollarını kullanan taşıtların azami dingil ağırlıkları yollarda yapacakları tahribatı önlemek amacıyla yasalarla sınırlandırılmıştır. Ancak yol standardına göre araçların ağırlıklarının fazla oluşu nedeniyle alt yapıyı zamanından önce yıpratmakta ve kullanılmaz hale getirmektedir.

4. İstatistiki bilgiler Karayollarının planlanması, projelendirme, bakım ve projeli onarım aşamalarında çok önemlidir. Bu nedenle karayolu yapımcı kuruluşlarımızın (T.C.K; Y.S.E; O.G.M; Belediyeler v.b) koordinasyon içinde çalışmaları mecburiyeti vardır.

5. Karayolu taşımacılığında şirketleşmeyi teşvik, atıl kapasitenin kullanılmasını sağlamak, verimliliği arttırmak ve karayolu taşımacılığını disipline etmek amacı ile mevcut mevzuat çerçevesinde uyumlu bir çalışma ortamı yaratmak zarureti bulunmaktadır.

6. En önemlisi karayolu taşımacılığının yükünü azaltacak diğer taşıma şirketlerini teşvik ve cazip hale getirmek gereklidir. Demiryolu Deniz ve Hava yolu taşımacılığı karayolu taşımacılığının yükünü azaltacak tarzda planlanmalıdır.

C. ŞEHİRİÇİ KARAYOLU ULAŞIMI

Genellikle nüfusun 500.000 nin altında bulunan şehirlerimizde şehiriçi ulaşımı bugün için büyük bir sorun niteliğinde bulunmamaktadır.

Ancak nüfusu 500.000 nin üzerinde bulunan büyük şehirlerimizde ise şehiriçi ulaşımında belli bir politika izlenmemesi sonucu alt yapı, teknik personel ve eğitim yetersizlikleri yanında, projelendirme, koordinasyon ve işletme, artan talebe paralel olarak geliştirilememiştir. Bu nedenle talep motorlu araçlara kaymakta, trafik sıkışıklığı, kazaların artması ve pahalı taşıma gibi sorunlar ortaya çıkmaktadır.

Bahse konu sorunların çözümü rasyonel bir organizasyon ve kitle ulaşımına dönük bir şehiriçi ulaşım politikasına bağlıdır. Metropollerde, gerek çevre kirlenmesi, gerekse taşıma maliyetleri açısından raylı sisteme ağırlık verilmesi mecburiyeti hasıl olmaktadır. Ayrıca yapımı yıllarca sürecek metro çalışmalarına hız verilmesi, ulaşım etüdleri sonucunda belirlenecek ana hatlarla kademeli bir metro, tren gibi sistemlerin inşası cihetine gidilmesi gerekmektedir.

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI VE MEYDANA GELEN TRAFİK KAZALARI

Trafik düzeni ve trafik güvenliği ile trafik kazaları bir ülkenin Genel Ulaştırma politikasının bir fonksiyonudur.

Türkiye gibi % 90 yolcu % 72 yük taşıması karayolu ile yapılan bir ülkede trafik güvenliği ve trafik kazaları sorunlarının güncel sorunların başında gelmesi normaldir.

Yapılan istatistiki sonuçlara göre; 1981 - 1985 yılları arasında meydana gelen trafik kazaları ile ilgili istatistiki bilgiler aşağıda çıkarılmıştır. Buna göre;

Yılı	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı	Maddi Hasar (TL)
1981	40.953	4.441	29.744	3.410.843.000
1982	46.249	4.884	35.976	4.699.825.000
1983	55.208	5.201	44.749	7.993.391.000
1984	61.144	5.708	50.274	11.693.470.000
1985	65.704	5.674	51.505	8.070.917.400

1985 yılında meydana gelen trafik kazalarının içerisinde; 2060 Ölü, 12930 yaralı, 5670 hasarlı trafik kazası ve toplam 6.513.350.800 TL. lik maddi hasarla otobüs ve kamyon cinsi araçlar başta gelmektedir.

Bahse konu araçların toplam araç sayısının % 20,21 lik bölümünü teşkil etmesine rağmen, meydana gelen trafik kazalarındaki payı, % 36,48 ölü, % 25,10 yaralı, % 19,21 hasarlı ve % 80,70 maddi hasarlı bölümünü teşkil etmektedir.

Verilen istatistiki bilgilerin tetkikinden de anlaşılacağı üzere, bir önceki yıla nazaran daha sonraki yılda meydana gelen trafik kazaları ölü, yaralı sayısı ile maddi hasar nisbetinde bir artış gözlenmekte ise de; her yıl trafiğe katılan yeni araç sayısı dikkate alındığında bahse konu trafik kazaları artışında kötümserliğe kapılmamak gerekir.

Trafik kazalarının meydana gelişinde başlıca sebeplerden biri trafik kurallarına uymamak ise de;

a) Yol durumu Türkiye'den çok iyi olan bazı ileri ülkelerde, kaza nedenleri arasında yol kusuru % 15 ila % 25 olarak gösterilmektedir. Yurdumuzda ise, yanlış değerlendirme ve yanlış verilere göre çeşitli yollarda kaza nedenlerinin ancak % 0.3 civarındaki bir bölümü yol kusuru olarak kabul edilmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğünün istatistiklerinde sadece yol, köprü, menfez çökmesi ile yol kayması ve diğer büyük fiziki belirtiler yol kusuru olarak kabul edilmektedir. Ancak yolların planlanması, güzergâh seçimi, projelendirme, yapım, bakım ve işaretlendirmelerde yapılan bir çok hatalar da trafik kazalarına neden olmaktadır.

Yol-Taşıt-sürücü ilişkilerinin sürekli olarak göz önünde bulundurulması trafik kazalarının azaltılmasındaki en büyük etkenlerden biridir.

b) Ülkemizde arazi engebeli olup, iklim şartları sert ve çeşitlidir. Denize göre ortalama yükseklik, gece ile gündüz, yaz ile kış arasındaki ısı farklılıkları büyük değişiklik göstermektedir. Bu nedenle, Yurdumuzda yüksek standardlı yolların yapım, onarım ve bakım maliyetleri çok yüksek olması gibi trafik kazalarında etkili olan çeşitli problemler de doğurmaktadır. Yol sathının kaygan, buzlu ve karlı olması çeşitli kazaların meydana gelmesinde rol oynayan faktörlerdendir.

c) Yurdumuzdaki trafiğe açık olan yolların şerit genişlikleri ve sayısı bakımından da ileri düzeydeki ülkeler yol standartlarına göre yetersiz bulunduğu bir vakıadır.

Yollarda standart yükseltilmesi, trafik işaretlemelerinin iyileştirilmesi, korkuluk ve benzeri güvenlik tedbirleri ile ilgili tesislerin ihdası bir malî imkân ve finansman meselesi olmakla birlikte, trafik kazalarının da her yıl ülkemize milyarlarca liraya mal olduğunu unutmamak gerekir.

d) Yol boyu park ve dinlenme yerlerinin yetersizliği ve azlığı da kazaların artmasına neden olmaktadır. Bu gibi projeler yapılırken arazi istimlaklarında durumun göz önünde bulundurulması zarureti vardır.

e) Yol boyundaki trafik işaret ve aydınlatma direklerine taşıtla çarpma halinde bahse konu direklerin kolayca devrilir veya kırılır cinsten olmasında yarar vardır. Trafik kazalarındaki ölümlerin büyük bir bölümü yol kaplaması dışında ve taşıtların, sabit, kolayca devrilmeyen ve kırılmayan direklere çarpması suretiyle meydana geldiği anlaşılmaktadır.

f) Karayollarındaki düşük banket, virajlarda kaplama üzerinde bırakılan kum, çakıl, gevşek malzeme gibi trafik kazalarını arttıran yol kusurları bulunmaktadır.

g) Yurdumuzda trafik kazalarının ve ölüm oranının yüksek olmasının önemli bazı nedenleri de mevcut trafik ortamı içinde ağır taşıtların, motorsuz taşıtların, insan veya yoldan istifade eden hayvan sürülerinin, trafiğin yoğun olduğu zamanlarda lastik tekerlekli traktör ve mütaharrik makina sayısının, düşük modelli taşıtların çokluğu, taşıt bakım ve güvenlik donanımının yetersizliği, alınan bütün tedbirlere rağmen taşıt içinde veya üzerinde yolcu taşınması ve yüklenmesi göze çarpmaktadır.

Yurdumuzda trafiği yoğun Karayolları üzerinde hızı düşük lastik tekerlekli Traktör, Müteharrik makina ve genellikle aşırı yüklendiği için hızı düşen kamyon oranı yüksek oldukça ve bu taşıtlar için yol yapısında ayrılmış özel şeritler bulunmadıkça, buna bağlı trafik kazalarının azaltılması da mümkün görülmemektedir.

h) Özellikle geceleri arıza ve çeşitli nedenlerle yol şeridi üzerine hiç bir tedbir alınmadan bırakılmış taşıtlara çarpmalar ölümlü kazalara neden olmaktadır.

Alınacak diğer tedbirler yanında bu gibi taşıtların kaplama dışına alınabilmesi için Karayolu genişliğinin amaca uygun standartda bulunması gerekmektedir.

TRAFİK KAZALARININ ASGARİ DÜZEYE İNDİRİLEBİLMESİ İÇİN 2918 SAYILI KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNUN GETİRDİĞİ YENİLİKLER

Eski Karayolları Trafik Kanununda, yolun yapım ve bakımından sorumlu kuruluşlar ile Trafik hizmetleriyle ilgili diğer kuruluşların trafik düzen ve güvenliğine yönelik görev, yetki ve sorumlulukları, bu kuruluşlar arasındaki iş birliği ve koordinasyon esasları yeterli görülmediğinden 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile bu konu çözüme kavuşturulmuştur.

Bu münasebetle;

1 — Karayolu yapımı, bakımı ve onarımı sırasında trafik güvenliği açısından can ve mal emniyetini sağlamak amacıyla gerekli işlemleri yapmak, meydana gelen arıza, engel ve benzerlerini ortadan kaldırmak, kavşakları sinyalize etmek, yol çizgilerini çizmek ve devamlılığını sağlamak üzere Belediye ve Karayolunun yapımı ile ilgili diğer kuruluşlara yeni görevler verilmiştir.

2 — Bu Kanunla trafik düzeni ve güvenliği konusunda Ulaştırma, Tarım, Orman ve Köy İşleri, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlıklarına yeni görev, yetki ve sorumluluklar yüklenmiştir.

3 — Trafik zabıtasının bulunmadığı veya yeterli olmadığı yerlerde Genel Zabıta (Polis ve Jandarma) görev alanları içerisinde trafiği düzenlemeye ve trafik suçlarına bakmaya görevli ve yetkili kılınmıştır.

4 — Sürücü Adaylarının temel trafik eğitimi ve öğretimden geçirilmesi amacıyle, 1/1/1987 tarihinden itaberen Milli Eğitim Gençlik ve Spor Bakanlığı ile bu Bakanlığın yetki vereceği özel ve tüzel kişiler tarafından sürücü kursları açılması ve adayların bu kurslara devam etme mecburiyeti getirilmiştir.

5 — 1985 - 1986 öğretim yılından itibaren İlk Öğretim ve Orta Dereceli Okulların ders programına eğitim amacıyla trafik dersleri konulmuş, ayrıca Askeri birliklerimizdeki temel eğitim dönemlerinde, trafik eğitimi zorunlu hale getirilmiştir.

6 — Okul geçitlerinde, öğrencilerin güvenli bir şekilde okula giriş ve çıkışlarını sağlamak amacıyla özel kıyafetli ve tertibatlı öğrenci, veli veya gönüllü vatandaşlar ''Okul Geçidi Görevlileri'' Trafik Zabıtası gibi görevli ve yetkili kılınmıştır.

7 — Okul öncesi çocuklara trafik bilgisi vermek ve kurallara uyma alışkanlığı kazandırmak amacıyla, Belediye ve Özel idarelere Çocuk Trafik Eğitim Parkı yaptırma ve açtırma mecburiyeti getirilmiştir.

8 — Trafik kazalarının meydana gelmesinde önemli rolü ve payı bulunan hız konusu yeniden tesbit edilmiş, yollarımızın kalite ve kapasitesi dikkate alınarak taşıtların cinslerine göre hız limitleri % 10 nisbetinde arttırılmıştır.

9 — Trafik Kanununun suç saydığı bir fiilden dolayı haklarında ceza uygulanan sürücülere, aldıkları her ceza için ceza puanı verilmesi ve belirli süreler içerisinde verilen toplam ceza puanlarına göre de Sürücü Belgelerinin Muhakeme kararı ile geri alınması esasları getirilmiştir.

10 — Alkollü içki almış olmaları nedeniyle, güvenli şekilde araç sürme yeteneklerini kaybetmiş kişilerin karayolunda araç sürmeleri yasaklanmıştır.

11 — Ticari amaçla taşıt kullanan sürücülerin çalışma sürelerini hükmü bağlayan ''Çalışma Karnesi Sistemi'' uygulama etkinliğini kaybetmiş olduğundan yeni düzenleme ile özellikle otobüs, kamyon ve çekicilere çalışma sürelerini ve bu süre içerisindeki hız grafiğini tesbite yarayan Takoğraf Cihazı takma ve kullanma mecburiyeti getirilmiştir.

12 — Trafik kazalarında hayatını kaybedenlerin çoğunlukla araçların ön koltuğunda oturan kişiler olması nedeniyle, şehirlerarası karayollarında insan taşımacılığında kullanılan otomobil, minibüs, benzeri cinsteki taşıtların ön koltuklarında oturanlara Emniyet Kemeri takma sorumluluğu getirilmiştir.

Bahse konu alınan yasal tedbirler yanında, standartlara uygun alt yapı, eğitilmiş insan ve geliştirilmiş bir taşımacılık sistemi daha düzenli ve güvenli bir trafik ortamının doğmasına vesile teşkil edecektir.

Cemal ULUSOY

Uluslararası Anadolu ve Trakya
Otobüscüler Derneği Genel Başkanı

ÖZGEÇMİŞ

24 Aralık 1935 yılında, Trabzon'un Of ilçesinde doğlu, 1947-1950 yıllarında babası ile çalışmaya başladı. Babasının ticari tecrübesi ile kısa zamanda otobüs işletmecisi ve turizm konusunda kendini yetiştirerek, 1950 yılından sonra İstanbul-Ankara-Samsun otobüs işletmesi yöneticiliğini üstlendi, 1963 yılında İstanbul'a yerleşerek Ulusoy Otobüs İşletmelerinin tüm sorumluluğunu aldı.

1968 yılında IATA aceteliğini alarak turizm şirketini kurdu. Cemal Ulusoy'un sosyal faaliyetleri şöylece özetlenebilir :

— 1968 yılında kurduğu Of Kültür Dayanışma Cemiyeti'nin 1970 yılına kadar başkanlığını yaptı.

— 1971 yılında Otobüsçüler Derneği'nin başkanlığını yapmaya başladı. halen Uluslararası Anadolu ve Trakya Otobüsçüler Derneği Başkanlığını sürdürmektedir.

— 1975 yılından bu yana İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası Meclis Üyesi olarak görev yapmaktadır.

Cemal Ulusoy evli olup dört çocuk babasıdır.

YURT İÇİ VE ULUSLARARASI KARAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞINDA SORUNLAR

Sunan

Cemal ULUSOY

Yurt içi yolcu taşımacılığında % 85 in üstünde bir potansiyele sahip Karayolu işletmeciliğinin sorunlarına geçmeden önce, bu sektörün önemini vurgulayacak reel rakamlarla özet somut bilgiler sunacağız.

Bugün Türkiye'de şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşıyan 2 100 adedi klimalı 16 500 modern otobüs hizmet görmektedir.

Bu rakamın üçte ikisi, yani 11 000 adedi günlük uzun veya kısa mesafeli seferdedir.

Yapılan istatistiklere göre 24 saat içinde Türkiye'de taşınan yolcu sayısı ise 400 bin ile 600 bin arasında olup, bu rakam sezonlara göre değişmektedir.

1985 yılında taşınan global yolcu sayısı ise 182 milyon 500 bin civarındadır. İçerisinde bulunduğumuz 1986 yılı sonunda ise bu rakamın nüfus artışına paralel olarak 200 milyonun üzerine çıkması beklenmektedir.

Yukarıda verilen rakamalardan anlaşılacağı gibi Türkiye nüfusunun tamamının dört katını bir yılda taşımaktayız.

Halen dünyada öteki ülkelerin bu konudaki istatistiklerini bilmemekle beraber, Karayolu taşımacılığıyla bir yıl içinde, nüfusunun dört katını taşıyan bir ülke olacağını da sanmıyoruz.

Sektörümüzün Türkiye genelinde, istihdamdaki yeri ve yarattığı iş potansiyeli :

Bugün hizmete çıkan, başka bir tanımla çalışan bir otobüs, sefere hazırlanışı, bakımı, yan sanayiye katkısı, tekerleğinin dönmesini sağlayan emek ve hizmetleriyle sekiz aileye, ortalama kırk kişiye geçim sağlamaktadır.

Bundan da şu gerçek çıkmaktadır. Halen Türkiye'de şehirlerarasında ve uluslararasında hizmet gören 16 bin 500 faal otobüs 660 bin kişiyi beslemektedir. Bu kişiler bu sektörden ekmek yemektedirler. Bu istihdam Türkiye genelinde fevkalade dinamik ve büyüyen göz ardı edilemiyecek bir potansiyeldir.

Vatandaşına, ulaşımda güveni, konforu ve hizmeti veren şirketlerimiz bugüne kadar, kamuoyuna gereği ölçüde yansımayan günlük yaşantımızda yer alan hizmetler sunmaktadırlar.

Bunları da şöyle kısa başlıklarla özetleyebiliriz:

Uzun bir süredir, uçak dışındaki posta sevkiyatları ve acele posta servisi Türkiye sathında en seri ve emin şekilde otobüslerle yapılmaktadır.

Kuzeyden-Güneye, Doğudan-Batıya, asker sevkiyatları otobüslerle gerçekleştirilmektedir.

Ticaretin bel kemiği olan esnaflar, büyük kentlerden aldıkları temel ihtiyaç maddelerini şehirlerine otobüsle beraberlerinde götürmekte, böylece zaman ve iş kaybı büyük ölçüde önlenmektedir.

Günümüzde havayollarının yetersizliği ve pahalı oluşu uluslararası taşımacılıkta da karayolunu cazip kılmaktadır. Sektörümüzün Uluslararası Taşımalarda % 15 yolcusunu yabancı uyruklular teşkil etmektedir. Yurt içinde taşımacılığın karayoluna dayalı olması nedeniyle Turistik yörelere yapılan taşımalarda yolcunun % 10 nu yabancılar teşkil etmektedir. Yine çeşitli yollarla yurdumuza gelen yabancıların tüm taşımacılık hizmetleri, şehir ve yurt içi turları sektörümüz tarafından yapılmaktadır.

Yurdumuzda şehirler arasındaki sosyal ve ekonomik ilişkilerin potansiyeli giderek artmaktadır. Bütün bu sosyo ekonomik ilişkilerde taşımacılığın % 85'i otobüslerle yapılmaktadır.

Sektörümüzün en önemli sorunlarını şu başlıklarda toplayabiliriz:

a) Eğitim sorunu, b) Yol sorunu, c) Sigorta sorunu, d) Otogar sorunu, e) Seyahat ücret sorunu, f) Uluslararası sorunlar.

a) EĞİTİM SORUNU

Türkiyemizde her iş kolunda ihtiyaç duyulan vasıflı personel sorunu sektörümüzde de son derece önem taşımaktadır.

Uluslararası ve yurt içi yolcu taşımacılığında çalışan idari ve özellikle sefer ve hizmet personelini eğitmek, teknik ve sosyal konularda yetişmelerini sağlamak mecburiyetindeyiz. Dünyadaki en kutsal varlık olduğuna inandığımız insan hayatını ne kadar titizlikle korumamız gerektiği tartışılmaz. Bu nedenle sürücü personelin en ehil kişilerden seçilmesinin ve yetiştirilmesinin sistemini kurmalıyız. Milli Eğitim politikamızda Endüstri Meslek Liseleri bir ihtiyaçtan doğmuştur ve her geçen yıl önemini kanıtlayarak pek yakın zamanda diplomasız, ehil olmayan kişiler meslek sahibi olmayacaklar ise ulaşım endüstrisinin elemanlarının da meslek eğitimi görmesi, mevcutlarının kurs ve imtihanla müktesep haklarının devamını sağlayarak, yenilerinin mutlaka süreli eğitim sonunda diplomalı ve sınıflı olmalarını sağlamalıyız. Hizmet personelinde yabancı dil eğitimi şarttır.

b) YOL SORUNU

Karayollarımızdaki kazaların bizce en önemli nedenlerinden biri de yollarımızın kapasite olarak kifayetsizliğidir. Vasıtalarımızın yükünü mevcut yollar taşıyamamaktadır.

Türkiye'mizde artık büyük projelerin de gerçekleştiğini övünçle görmekteyiz. Avrupada yıllar önce bitirilen otoyolları Vatanımızda da gerçekleştirmek bizce güç bir olay değildir. Paralı yollar uzun sayılmayacak zaman süreci içinde kendi kendini amorti etmekte ve yeni yatırımlar içinde finans kaynağı olmaktadır. Köprü en gerçekçi örnektir. Keban ortaklığının bir günde tükendiği ortamda, paralı oto yolların dış ve iç finans kaynakları hazırdır. Biz Hükümetimizin bir an önce bu projeye ağırlık vereceğine inanıyoruz.

c) SİGORTA SORUNU

Ferdi otobüs sahipleri ve seyahat eden vatandaşlarımızın yıllardan beri müşterek en önemli sorunu sigorta konusudur.

6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve 2918 sayılı yeni Karayolları Trafik Kanunu bu soruna bir çözüm getirmemektedir.

Örneğin :

Bir trafik kazasında, yolcu, otobüs sahibi ve müessese sahibi ayrı ayrı ölçülerde zarar görmektedir.

Bu nedenle öncelikle ''Tazminat ve Giderler Garanti Fonu'' adı altında ekonomik gücü olan bir fon kurarak bu soruna acilen çözüm getirmeyi amaçladık.

Seyahat eden yolcuların biletlerine yapıştırılacak fon pullarıyla, trafik kazalarında ölen, yaralanan yolcuların ilk yardım, muayene ve kontrol veya bu yaralanmadan dolayı ayakta, klinik, hastane ve diğer yerlerdeki tedavi giderleri ile tedavinin gerektirdiği diğer giderler, ve iş kaybı ödemeleri bu fondan yapılacaktır. Böylece yıllardır halledilemeyen sigorta sorununa gerçekçi ve çağdaş bir çözüm getirilmiş olacaktır. Kısacası seyahat eden yolcuların hayatı bundan böyle garanti altına alınacaktır. Ayrıca bunlar ana yollar üzerinde kurulacak Trafik İlk Yardım Merkezlerinin kurulmasını ve yaşamasını sağlıyacaktır.

d) OTOGAR SORUNU

Hava ulaşımında hava alanlarında, deniz ulaşımında limanlarda, demiryollarında tren istasyonlarındaki yolcuların yan ve yer hizmetleri karayolu taşımacılığında otogarlarda yapılmaktadır. Bu nedenle Yurdumuzdaki mevcut otogarların yeri, tipi ve işlevleri açısından standarda ve esasa kavuşturulmuş değildir. Türkiye'deki otogarlar Belediyelerce Kamu hizmet alanlarından çok bir gelir kaynağı olarak ele alınmıştır. Büyük kentlerde ve kasabalarda yapılan hiç bir otogarın arzu edilen düzeyde hizmet vermediğini, mevcut iş ve yolcu kapasitesini karşılamadığı, işletmelerin rekabet ve çalışma eşitsizliğinden, vatandaşın çağdaş hizmet ünitelerinin eksikliği ve yetersizliğinden şikayetçi olduğu en önemli sorunlarımızın biri de otogarlardır.

Başta İstanbul ve Ankara olmak üzere Türkiye'nin bütün illerinde tek tip modern otogarlar yapmak mecburiyetindeyiz.

Bugün Ülkemizde ilk modern otogarın İstanbul'da yapılma imkânları doğmuştur. Bu otogar tesisinin tasarımında, özellikle ülkemizde yapılmış, kullanılmakta olan otogarlar incelenmiş, aksayan yönler tesbit edilmiş, ayrıca İstanbul'daki otogarlarda anketler ve testler yapılmış, bazı bulgular elde edilmiş ve bir çok işletmeciyle görüşülerek yeni bir model ortaya konmuştur. Çağdaş hizmet anlayışının gerçekleşeceği bu proje, özelliği, kapasitesi, gelişme koşullarını da içeren bir sistemle bütün şehirlerde tek tip otogarı uygulama imkânı elde edilmiştir.

e) SEYAHAT ÜCRET SORUNU

Maliyet birimleri açısından kâr oranı en düşük iş kollarından biri, belki en önde geleni otobüs işletmeciliğidir.

Serbest piyasa ekonomisinin uygulandığı Ülkemizde Ulaştırma Bakanlığınca serbest bırakılan bilet ücretleri valiliklerce onaylanan altı aylık fiks ücretlerin kontrolu altında tutulmaktadır.

Gider ünitelerinin kontrol altında tutulmaması, serbest ekonominin özelliği içindeki bu çelişkiye sorumlu mercilerin açıklık getirecek yeni bir uygulamaya geçileceğini ümit ediyoruz.

Köprü geçişleri ve paralı yollar yolcu başı maliyetlerini etkileyen faktörlerdir. Şehiriçi ulaşımında toplu taşımacılık yapan halk otobüslerine indirimli geçiş hakkı tanınmaktadır. Şehirler arasında Toplu Taşımacılık yapan otobüslere aynı hakkın tanınması haklı beklentimizdir.

Bizce öncelikle üzerinde durulacak husus serbest piyasa ekonomi şemsiyesi altında yapılan haksız rekabeti önleyici tedbirleri getirmektir. Nedir haksız rekabet? Zaman zaman bazı yörelerde uygulanan zararına çalışma sistemi. Rakip firma veya müesseseleri iflas ettirme, piyasadan silme amacıyla masrafının yarısına dahi ulaşmayan ücretle yolcu taşınması. Milli ekonominin yollarda heder olduğu, psikolojik yıpranma nedeniyle artan kazalar. Bu tür rekabetin vatandaşa, ekonomiye hiç bir yararı olmadığı bir gerçek, çare ise bireysel otobüs sahiplerini firmalara mahkûm etmeden belirli maliyet birimlerin üstüne çok az bir kar marjı ile taban fiat birimlerini tesbit ederek uygulanacak sistemi işletmektir.

f) ULUSLARARASI SORUNLAR

Yurt dışı organizasyonlar ve uluslararası ikili anlaşmalar, eşitlik ilkeleri taşımamaktadır.

Bu anlaşmalar Türk tarafına yıllarca yalnızca dikte ettirilmiştir.

Almanya-Avusturya-İtalya ve Fransa hattında taşınan yolcunun yüzde doksanbeşi Türk uyrukludur ve yolcuları taşıyan otobüsler de kiralık Türk otobüsleridir.

Taşınan yolcu Türk, kulanılan vasıta Türkiye Cumhuriyeti plakalı olmasına rağmen hasılatın yüzde sekseni yabancı şirkete, yüzde yirmisi hizmeti gören Türk otobüsüne verilmektedir.

Bu sistemin mutlaka değiştirilmesi gerekmektedir. Serbest rekabet koşulları uygulanmalıdır.

Ayrıca yurt dışı hatlarda ve yurt içi hatlarda yolcu bilet ücretleriyle, kilometre birimleri arasında büyük farklar vardır.

Avrupa hatlarında yolcu başına ortalama kilometre birimi 28 TL. Yurt içi hatlarda ise yolcu başına ortalama kilometre birimi 6.5 TL.dir.

Yukarıdaki farklılıktan anlaşılacağı gibi gerek konfor ve gerekse hizmet açısından daima tercih edilen Türk otobüslerinin Avrupa satandartlarına göre verimliliği ve kârlılığı, daha ucuz olmaktadır.

İşte bu tekeller kırıldığında, Avrupa'daki Türk vatandaşlarına, Avrupa'ya karayoluyla gideceklere daha iyi ve daha ucuz servis verme imkânı doğacaktır. Bu konuda yetkililerin bizlere yardımcı olacaklarına inanıyor ve bu kapıların açılmasını bekliyoruz.

HAC VE UMRE ORGANİZASYONLARI

Diyanet işleri vakfı Hac Umre ve Suudi Arabistan'da çalıştırmak üzere yılda ikibin otobüse iş pazarlamaktadır.

Diyanet İşleri Vakfı Hac Dairesi başkanlığının tüzüklerinde de belirttikleri gibi asli görevleri HAC görevinin yerine getirilmesinde rehber ve din görevlilerini temin etmek, vatandaşa bu kutsal yolda yardımcı olmaktır. Oysa, vakıf yöneticileri profesyonel bir çalışma yöntemiyle kâr amacına yönelik bir sistem uygulamaktadırlar.

Piyasa araştırması yapmadan, hizmetin maliyetini hesaplamadan, tek taraflı kararla otobüse vereceği ücreti ve hacı adayından talep ettiği kesin birimleri belirlemektedirler.

Her sahada, serbest piyasa şartlarının uygulandığı ekonomik politikada sektörümüzün en önemli iş sahasının bir vakıf tarafından tek elden kullanılmasına son verileceğini ümit etmekteyiz.

Saffet ULUSOY
Uluslararası Nakliyeciler
Derneği Başkanı

ÖZGEÇMİŞ

Trabzon'un Of kazasında 1930 yılında doğan Saffet Ulusoy, ticaret hayatına 13 yaşında bir çocukken başladı. 17 yaşına kadar babası ile birlikte çalıştı. Daha sonra babasının ikinci mesleği olan transport konusuna ilgi duydu. Böylece ülkemizde taşımacılık konusunda uzun ve önemli bir kariyerin temelini atmış oldu.

1973 yılında, uluslararası taşımacılık yapmak üzere Saffet, Cemal ve Yılmaz ULUSOY'dan kurulu Ulusoy Şirketler Grubu'nu oluşturdu. Yurtiçi, yurtdışı yük ve yolcu taşıması, turizm, deniz acenteciliği, Volvo Türkiye Genel Distribütörlüğü, Neoplan Türkiye Genel Distribütörlüğü konularında da faaliyet gösteren bu grubun yönetim kurulu başkanlığını yapan Saffet ULUSOY, aynı zamanda son 6 yıldır aralıksız Uluslararası Nakliyeciler Derneği Yönetim Kurulu Başkanlığını da yürütmektedir.

KARAYOLU İLE ULUSLARARASI YÜK TAŞIMACILIĞINDAKİ PROBLEMLER VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Sunan

Saffet ULUSOY

1 — GİRİŞ VE TARİHÇE

Karayolu taşımacılığı, Üretim yerinden pazara direk ve aktarmasız sevk imkânı, ilk yatırım ve işletme maliyetlerinin düşüklüğü, sınırsız yaygınlıkta ulaşım ağı kurulabilme özelliği, terminal ihtiyacının olmayışı, sürati, ve en önemlisi ülkemiz coğrafi ve ekonomik şartlarına uygunluğu ile ülkemizin önde gelen taşıma sistemi olagelmiştir. Ülkemiz üretiminin dış pazarlara sevkedilerek ekonomik kıymete dönüştürülmesinde ve ulusal sanayimizin girdi akımının, toplumumuzun tüketim ihtiyacının dış pazarlardan sağlanmasında da ülkemiz giderek artan oranda kara taşımacılığından yararlanmaktadır.

Ülkemizde uluslararası yük taşımacılığı 1960'lı yıllara kadar % 90'ı aşan oranda deniz yolu ile gerçekleştirilirken, bu görünüm 1963 de planlı döneme geçen ülkemizin dışa açılmaya verdiği ağırlığın bir parçası olarak, 1965 yılında ''Uluslararası TIR Konvansiyonu''na imza koyması ile değişmeye başlamıştır.

1967 yılında toplam 7 uluslararası taşıma firmasının sahip olduğu 13 çekiciden oluşan filo 1969 yılında Dünya Bankası Kredileri ile alımı gerçekleştirilen 140 çekicinin de eklenmesi ile 1970 yılına gelindiğinde 28 firma ve 302 araca ulaşmıştır.

Bilahare 1970 yılında Türk Lirası'nın % 65 oranında devalüe edilmesi ile 1970 ve 1974 arası ihracatımız ikiye katlanmış, bu gelişme 1972 yılında çekici ve treyler yatırımlarının teşvik edilmesi ile sonuçlanmış, 1975 yılına dek uygulanan teşvikler, 80 firma ve 3000 araçtan oluşan güçlü bir filo oluşturmuştur.

1980 yılı başlarına gelindiğinde ise 196 firmanın sahip olduğu 6000 çekiciden oluşan bu filoya uluslararası taşımacılıkta önemli bir potansiyel gözü ile bakılıyordu.

1980 yılı ise bilindiği gibi, Türk ekonomisinde yapısal bir değişiklik hedefleyen ve geri dönülemez etkiler bırakan 24 Ocak Ekonomik İstikrar Tedbirlerinin uygulamaya konulduğu yıldır. 24 Ocak 1980 sonrası ekonomi politikaların en belirgin sonucu dünya ticaretinin daralma gösterdiği bir ortamda, ülkemiz ihracatının 2.3 milyar dolardan bugünkü 7.3 milyar dolar seviyesine çıkması yani üçe katlanması olmuştur.

Diğer yandan sözkonusu İstikrar tedbirleri ile rekor düzeye ulaşan İthalat ve İhracatın diğer yandan İran-Irak anlaşmazlığının da etkisi ile limanlarımıza bu ülkelere sevkedilmek üzere gelen transit mal hacminin kara taşımacılığında da bir patlamaya yol açtığı açıktır. 1980 yılında çekici ve treyler yatırımlarının yeniden teşvik edilmeye başlamasıyla ülkemiz uluslararası kara taşıma kapasitesi de sadece bir kaç yılda 3 misline katlanmıştır.

1981 ve teşviklerin kaldırıldığı 1986 Mayısı arasında 15528 çekici, 12.085 tenteli treyler ve 3.107 frigorofik treyler için toplam 1.203 adet ve 305 milyar TL. değerinde teşvik verilmiş, çekici sayısı itibarı ile teşvik belgesine bağlanan yatırımların % 21.6'sı realize edilmiştir.

1980 sonrasında sektördeki talep fazlalığı ve arz darlığının oluşturduğu kâr marjları kara taşımacılığını yarım yamalak bir fizibilite hazırlatıp teşvik belgesi alan ve gerekli öz-sermayeyi denkleştirebilmek amacı ile menkul veya gayrimenkul varlıklarını pazarlayabilen herkes için verimli bir yatırım haline getirmiş, atıl sermaye bu sektöre adeta akmıştır. Sadece 1981 yılında uluslararası kara taşımacılığı yapan firma sayısısının 196 dan 436'ya bilahare 1982'de 650'ye fırlaması işte bu hesapsız ve sağlıksız büyümenin sonucudur. Öte yandan 1983 yılında başlayıp 1984 yılında büyük boyutlara ulaşan ve son iki yıldır ekonomik cazibesi kalmadığı için yavaşlayan bedelsiz ithalat uygulaması ile Avrupa oto-mezarlıkları ülkemize taşınmış 1983-1986 yılları arasında ülkemize bu yolla 3697 adet hurda çekici girmiştir. 1981'den bu yana teşvikle ithal edilen 3.297 araç ve yurt içinde üretilen 4212 araç ile bugün toplam 532 firmanın sahip olduğu veya istifade ettiği 18.000 treylerlik büyük bir filo oluşmuştur.

Diğer yandan 6. yılını dolduran İran-Irak savaşının, ekonomileri yıpranmış bu iki ülkeyi dışalımlarını kısmaya zorlaması, başaşağı giden petrol fiyatlarının petrol zengini ülkelerin yatırımlarında ve dışalımlarında yarattığı düşüş, Avrupa ekonomilerinin dışalım ve taşımacılık konusundaki korumacı tutumları, bir türlü arzulanan düzeye çekilemeyen enflasyonun yeni yatırımlar üzerindeki olumsuz etkisi, uluslararası taşımacılık pazarını önemli ölçüde daraltmış, büyük bir atıl kapasite yaratmıştır. Bugün, mevcut 18.000 çekicinin yaklaşık 1000 adedi dampere çevrilmiş 2000 adedi iç piyasaya yönelmiş 2000 adedi teknik ömürlerini doldurmak üzere olduğundan, sürekli bakım ve tamirde, yine 2000 ila 3000 adedi ise garajlarda yatmaktadır. İran ve Irak'a geçtiğimiz yıllarda yük taşıyan 70.000 kamyon, daralan talep ve başaşağı giden navlunlar karşısında büyük oranda iç piyasaya yönelerek 20.000'e inmiştir. Şu anda eski hızı ile 14.000 adet tankerle devam eden Irak'ta petrol taşımacılığının ömrü ise önümüzdeki yıl tamamlanacak 2. Irak petrol boru hattı ve savaş bitiminden sonra Irak'ın Basra Limanı'nın yeniden devreye girmesi ile sınırlıdır.

2 — SEKTÖRÜN DURUMUNA GENEL BAKIŞ

Uluslararası kara taşımacılığına ülkemizin bugüne dek yaptığı yatırım 1.5 trilyon TL. civarındadır. Yaklaşık Türkiye'nin her kazasında ufak bir fabrika anlamına gelen mevcut filo bugün yan sektörleri ile birlikte 2.5 milyon insanımızı doyurmaktadır. Ülkemizin uluslararası kara taşımacılığından sağladığı döviz girdileri 1980 yılında 300 milyon Dolar, 1981 de 400 milyon Dolar,

1982 de 450 milyon Dolar, 1983'de 625 milyon Dolar, 1984'de 730 milyon Dolar, 1985'de 707 milyon Dolardır. Aynı rakam 1986'da bir önceki yıla oranla % 31'lik bir düşüş kaydederek 588.6 milyon Dolar olarak gerçekleşmiştir. Oysa ülkemizde uluslararası kara taşımacılığından yılda 2 milyar Dolar girdi sağlanabilecek potansiyel mevcutken yarım milyar Dolarlarda dolaşan rakamların sebebi nedir? Doğal olarak özellikle son yıllarda daralan dünya ticaret hacminden Türkiye ve Türk taşımacılığı da payını almış, taşınan mal miktarında bir düşüş oluşmuştur. Ancak örneklemek gerekirse yukarıda da belirttiğimiz gibi 1986 yılında sağlanan döviz girdileri bir önceki yıla göre % 31 azalırken taşınan mal miktarındaki düşüş sadece % 7'dir. Dolayısı ile özellikle son iki yılda taşınan mal miktarındaki önemli olmayan azalmaya karşın döviz girdilerindeki geniş boyutlu düşüşler, yaşanılan darboğazın kaynağını sadece ekonomik konjonktürdeki olumsuz gelişmelerde değil, kendi iç politika ve düzenlemelerimizde de aramak gereğini doğurmaktadır.

Burada uluslararası kara taşımacısı sıfatımızı bir kenara koyup sadece objektif bir gözlemci olarak vurgulamaya çalıştığımız önemli nokta şudur. Evet Türkiye'nin ihracatı sadece 6 yılda yaklaşık 3 misline katlanmıştır. Ancak bu gelişme öncelikle, uygulanan para politikaları ile iç talebin daraltılarak teşvik ve kur uygulamaları ile üretimin dış pazara adeta zorla iletilmesi ve bölgedeki siyasal gelişmelerin hazırladığı elverişli ortam ile gerçekleşmiştir. İhracatımız bugün hâlâ iki ayağı üzerinde duramamakta, sürekli devalüasyon ve geniş kapsamlı teşvik uygulamalarını bir koltuk değneği gibi kullanmaktadır. Sağlıklı ve sürekli bir ihracat artışı ise önce nitelikli ve nicelikli üretim ile etkin bir ihracat altyapısı veya kültürünü bütünleştirmek ile gerçekleşecektir ki bu, Türkiye için hâlâ kısa vadeli bir süreç değildir.

Doğal olarak Türkiye'nin işçi dövizleri, turizm gelirleri ve nihayet navlun gelirleri gibi diğer döviz girdi kalemlerine, en az ihracatına verdiği önemi vermesi zorunludur. Bu kalemler içerisinde, hazır bir yatırım ve genişbir bilgi/beceri potansiyelinin değerlendirilmesi ile, mal değil hizmet ihraç ederek, istihdama ve sosyal huzura yabana atılamayacak bir katkıda bulunarak, önemli bir girdi kaynağı oluşturacak kesim ise uluslararası kara taşımacılığıdır.

Uluslararası kara taşımacılığımız Türkiye'nin öncelik sıralamasında ülkeye katkısı ile ters orantılı yer almakta, taşıma sektörüne sağlanan teşvikler aslen ihracata yönelik birer dolaylı teşvik olmakta hatta bir birimlik ihracat girdisi için, aynı değerde taşımacılık girdisinden vazgeçilebilmektedir.

3 — ULUSLARARASI KARA TAŞIMACILIĞINDA NAVLUN-MALİYET İLİŞKİSİ

Uluslararası kara taşımacılığımızın nereye ve niçin yöneldiğini anlayabilmek için navlunların yapısına ve gelişmesine göz atmak elzemdir. Öyle sanıyoruz ki 1980'den bu yana söktörümüzde yaşanan sürekli ve düzenli navlun düşüşleri aslında uluslararası kara taşımacılığımızda istikrarlı sıfatını hakeden ender gelişmelerdendir. 1981 Ocak ayı ile 1986 Aralık ayı arasında değişik güzergahlara ilişkin navlun farkları Dolar olarak % 40 ile % 60 arasında değişmektedir. Son altı yılda Türk Lirası'nın Dolar karşısında yaklaşık % 850 oranında devalue olduğunu gözönüne alarak aynı hesabı bir de TL. bazında yapmak durumu değiştirmemektedir. Örneklemek gerekirse 1980 Mart ayı taşıma navlunları 100 kabul edildiğinde, 1985 yılı Mart ayı şu tabloyu çizmektedir. İstanbul-Münih navlunu 262.5 Münih-İstanbul navlunu 363.6, İskenderun-Bağdat navlunu ise 295.7 olmaktadır. Ancak aynı dönem içerisinde tüketici fiyat endeksindeki gelişmeye bakıldığında yine 1980 değerleri 100 kabul edilerek TFE 1965 yılı sonunda 476 olmuştur. Özetle son beş yılda Türkiye'de yaşam genelde yüzde 476 artarken, navlunlar TL. olarak ancak % 262.5 ile % 363. arasında gelişmiş, fiyatların % 112.4 ila % 213.5 gerisinde kalmıştır.

Sadece son bir yılda 110 bin TL.dan yaklaşık 150.000 TL.'na yükselen bir adet lastik, 30.000 TL.dan 50.000 TL na yükselen bir köprü geçişi veya peşin fiyatı 24.5 milyon TL dan 34 milyon TL na yükselen bir Fiat 169 çekici yeterli derecede fikir vermektedir.

Navlunların gelişimi konusunda ise son bir yılda değil son dört aya bakılarak 1986 kasımında 2.5 milyon TL. üzerinde olan İstanbul-B.Almanya navlunun 1987 şubatında 1.2 milyon TL.na inmesini örneklemek, hala bir taban fiyat sistemi getirilmemiş olmasının en çarpıcı sonucudur. (Türkiye'nin taban fiyat eksikliği dolayısı ile son 6 yıldaki kaybını yaklaşık 3.5 milyar dolar hesaplamaktayız.)

Halen 2.8 milyon TL. civarında navlun tahsil eden bir İstanbul - Orta Almanya - İstanbul seferinin maliyetlerini örnek olarak vermek isteriz.

Görülecektir ki teşvikli filosunu 10 yıldan önce devredemediği için en azından sabit giderlerini karşılamak amacı ile filosunu zararına çalıştıran taşımacı aslında sermayesini tüketmekte, en azından yatırımını yenileme imkanından feragat etmektedir.

1 -	MAZOT	
	(4500 Km. x 0,50 lt. = 2250 lt. Mazotun 1000 litresinin Türkiye'den 1150 litresinin ise Avrupa'dan alındığı varsayılarak	
	1000 lt. x 200 TL = 200.000.— TL.	200.000 TL.
	1150 lt. x 1 DM = 1150 Dm)	483.000 TL.
	TOPLAM	683.000 TL.
2 -	GEÇİŞ ÜCRETİ VB. GİDERLER	
	Bulgaristan : (Mesai + Cezalar = 70 DM)	29.400 TL.
	Yugoslavya : (Geçiş ücreti = 470 DM)	197.400 TL.
	(Otoban ücreti = 100 DM)	42.000 TL.
	Avusturya : (Tren geçişi = 1400 DM)	588.000 TL.
	B.Almanya : (Muhtelif = 150 DM)	63.000 TL.
	TOPLAM	919.800 TL.
3 -	LASTİK	150.000 TL.
4 -	YEŞİL KART VE KASKO	
	(Araç başına yılda ortalama 850.000 TL.)	70.800 TL.
5 -	CMR SİGORTASI	60.000 TL.
6 -	TIR KARNESİ	34.000 TL.
7 -	VİZE VE GÜMRÜK İŞLEMLERİ	25.000 TL.
8 -	ŞOFÖR MAAŞ VE SİGORTASI	60.000 TL.
9 -	ARAÇ YIKAMA YAĞLAMA	35.000 TL.
10 -	ŞOFÖR SEFER HARCIRAHI	210.000 TL.
11 -	YEDEK PARÇA (250 DM)	105.000 TL.
12 -	İŞLETME GİDERLERİ	420.000 TL.
13 -	AMORTİSMAN	
	(% 15 amortisman hesabıyla ve araç maliyetinin 60 milyon TL. olduğu, yılda ortalama 75.000 km yapıldığı varsayılarak)	540.000 TL.
	TOPLAM MALİYET (7.815 DM)	3.312.600 TL.
	Km. MALİYETİ (1.56 DM)	656 TL.

4 —BAŞLICA SORUNLAR VE ÖNERİLER

A - TEŞVİKLİ ARAÇLARIN 10 YIL SÜRE İLE DEVREDİLMEMESİ

1615 sayılı Gümrük Kanunu'nun 11/c maddesi, gümrük muafiyetinden istifade edilerek ithal edilen teşvikli araçların 10 yıldan önce satış ve devrini yasaklamaktadır.

Diğer bir deyişle teknik ömürleri 5 yıl olan, Türk vergi sisteminin 5 yılda amortismanına izin verdiği ve DPT ninde optimum yenileme süresinin 5 yıl olduğunda birleştiği bu araçlar 1615 sayılı yasanın yaşam gerçekleri ile bağdaşmayan hükümleri sonucu 10 yıldan önce devredilememektedir. Bugün ülkemizde 5 yılını doldurmuş 3500 civarındaki yaşlı araç akaryakıt, yedek parça, tamir-bakım, gibi çoğu dışa bağımlı masraflarındaki önemli artışlar nedeni ile rantabilitesini ve süratini yitirmiş, Avrupalı meslektaşlarımızın genç filoları ile rekabet etmeye çalışmaktadırlar. Bugün ortalama 4 yaşındaki Alman, 4.5 yaşındaki Avusturya ve 6 yaşındaki Bulgar filosu bizim 17.500 araçla yaptığımız taşımayı 5000 lik filolarla gerçekleştirmektedirler.

Bugün bir Avusturyalı taşımacı genç yaştaki TIR aracına yılda 50 nin üzerinde sefer ile ortalama 150 bin kilometre yaptırırken, bir Türk nakliyecisi aynı araca 20-25 sefer ve 70-80 bin kilometre yol yaptırabilmektedir.

Genç yaştaki araca bu kadar seferi ve kilometreyi binbir güçlükle yaptıran Türk nakliyecisi, ekonomik ömrünü doldurmuş araçlar ile ne derece başarılı olabilir acaba?

Bütün bu etkenler gözönüne alındığında, son 5 yıl içerisinde yoğun bir rekabet ortamının yaşandığı kara yoluyla uluslararası eşya taşımacılığında rakiplerimiz olan Bulgaristan, Yugoslavya - Avusturya gibi ülkeleri araç sayısı ve kapasitesi bakımından geçmemize rağmen, işletmecilik açısından maalesef bu ülkelerin düzeyine eriştiğimizi söylememiz çok zor olmaktadır. Bu araçların 5 yaşlarını doldurduğunda sürücülerine devredilmesine veya güneydoğu bölgelerimizden İran, Irak gibi kısa parkurlar için ve yurtiçi taşımalarda kullanılmak üzere satılmalarına izin verilmesi filomuzun sürat ve verimini önemli ölçüde arttıracaktır.

B - YURT DIŞI EDİLMEDEN GÜZERGAH ÜZERİNDE KAYBOLAN YÜKLER

Bilindiği gibi ülkemiz gerek coğrafi konumu nedeniyle, gerekse siyasi ve ekonomik gelişmeleri etkinlikle değerlendirebilmesi ile doğu batı ticaretinde çok önemli bir pay sahibi olmuştur.

İran ve Irak'a yaptığımız ihraç taşımasının yanısıra, yine bu ülkelere sevkedilmek üzere limanlarımıza gelen malların araçlarımızla taşınması millî ekonomimize büyük girdiler sağlamış, Türkiye'nin doğu batı ticaretinde vazgeçilmez güzergah olmasına yol açmıştır.

Ancak endişe ile ifade etmek gerekir ki ülkemiz bu özelliğini yitirmenin eşiğine gelmiştir. Boyutları her geçen gün genişleyen ve artık kontrol edilemez hale gelen "Transit ve ihraç malının kamyoncu tarafından varış yerine ulaştırılmayıp yurtiçinde satılması" sorunu karayolu taşımacılığımızın ve ulusal çıkarlarımızın geleceğini tehdit etmektedir. Sözkonusu problem acil tedbir gerektirmekte olup sadece taşımacılığımızı değil ülkemizin gerek ihracatçı batı ülkeleri gerekse ithalatçı Ortadoğu ülkeleri nezdindeki siyasi ve ticari itibar ve ilişkilerini de zedelemektedir.

Yılda yaklaşık 20.000 ton transit mal ve Türk İhraç malı taşınmak üzere yüklendikleri ortadoğu ülkelerine götürülmeyip, yurt dışı edilmeden satılmakta, her türlü kanuni denetim ve takipten yoksun bu olay artık münferit kamyon şoförleri yerine, bu işi bir kazanç yolu haline getirmiş ve organize olmuş şebekelerce yapılmaktadır. Öte yandan diğer bir endişe İran ve Irak'a sevk edilmek üzere yüklenen bu malların kısmen doğu bölgelerimizde yasa dışı örgütlere teslim edildiğidir.

Bu kez nakliyeci adeta polislik yaparak kaybolan malını takip etmeye başlamakta ve bulabilip adalete başvurduğunda ise, olayın faili hakkında ya akipsizlik kararı verilmekte veya emniyeti suistimal suçu ile dava açılmakta sonuçta yüklediği ihraç malını satan şoför mevcut kanunlarında gerekli müeyyideden uzak kalması nedeni ile kısa sürede serbest kalarak aynı çarkı döndürmeye devam etmektedir.

Konunun bu denli sıhhatsiz olması, giderek sahte plaka, sahte ruhsat, sahte mühür kullanan şebekelerin oluşmasına yol açmıştır.

İzah etmeye çalıştığımız sorun karayolu taşımacılığımıza ve ülkemize, özellikle dünya ticaret hacmindeki düşüşün yoğunlaştırdığı rekabet koşulları karşısında önemli ölçüde prestij ve güven kaybına neden olmuştur. Endişemiz, sorunun bugünkü başıboşluğuna terki halinde yarın özellikle Ortadoğu'daki siyasal dengelerin değişmesiyle ülkemizi bir transit güzergahı ve ticaret ortağı olarak devreden çıkarma girişimlerinin haklı bir neden ve kolaylık kazanacağıdır.

Ülkemizin sadece siyasi ve ticari itibar ve geleceğini tehlikeye atmakla kalmayıp milli güvenliğimiz için de endişe verici boyutlara ulaşan bu sorunun ivedilikle giderilebilmesi için şu hususlara dikkat çekmek isteriz;

1 — Bilindiği gibi tüm taşımacıların üyesi olduğu Uluslararası Nakliyeciler Derneği, halen 1630 sayılı Dernekler Kanunu çerçevesinde görev yapmaktadır. Fonksiyon ve teşkilat itibarı ile bu problemi önleyebilecek yapıdaki UND, herhangi bir müeyyide gücü bulunmaması nedeni ile etkisiz kalmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanan "Karayolu Taşıma Kanunu" UND'nin Birliğe dönüşmesini öngörmekte, ve bu ve benzeri sorunların halli için kurulacak birliğe yetki ve müeyyide gücü vermektedir. Uzun süredir Bakanlar Kurulu gündeminde bulunan Kanun tasarısının bir an önce T.B.M.M. gündemine intikal ettirilerek yasalaşması gerekmektedir.

2 — Nakliyeci, yükün satılması halinde, yükünü teslim ettiği kamyoncuyu gerektiğinde tüm Doğu Anadoluyu dolaşarak kendi imkanları ile bulmaya ve adalet önüne getirmeye çalışmaktadır. Bu gibi durumlarda konu güvenlik kuvvetlerine yansıtıldığında polis ve jandarmamızın nakliyecilerimize azami yardımı göstermesi konunun halli için caydırıcı ve etkili olacaktır.

3 — Türk Ticaret Kanunu ve Türk Ceza Kanunu'nun gözden geçirilerek, suçluların caydırıcı şekilde cezalandırılmalarını sağlayıcı değişiklik ve ilavelerin acilen yapılması sorunun halli için elzemdir.

C - G VE H BELGELERİ

Bilindiği gibi Uluslararası Karayolu taşımacılığımız, 21/4/1982 tarih ve 17671 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan ''Karayolu ile Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkında Yönetmelik'' ile düzenlenmiştir.

Yönetmelik Motorlu karayolu taşıtları ile Uluslararası taşıma yapacak gerçek ve tüzel kişiler ile bu taşıma işlerinde acentalık ve komisyonculuk yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterlilik ve çalışma koşullarını belirleyip denetlemektedir. Sözkonusu yönetmelik hükümleri Uluslararası Karayolu Taşımacılığında kullanılan C-2 yetki belgesinin ''Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya durumuna göre sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara'' ve ''en az 200 ton istiap haddinde taşıt filosuna malik olanlara'' G Belgesinin ise ''Eşya taşımacılığı konusunda acentalık yapacaklara'' verildiğini belirlemektedir. Yönetmeliğin 18. maddesi G ve H yetki belgesine sahip olanların hiçbir zaman kendi namlarına Uluslararası taşıma yapamıyacaklarını açık olarak hükme bağlamakta, 44. maddesi 2/e fıkrası ile kendi namlarına Uluslararası taşıma yapmak ve yaptırmak sureti ile 18. maddeye aykırı davranışta bulunan G ve H yetki belgesi sahiplerinin, yetki belgelerinin üç ay süreyle iptalini öngörmektedir.

Nitekim yine adı geçen yönetmeliğin 9/6 maddesi G yetki belgesi almak için başvuranların C-1 veya C-2 yetki belgesi sahiplerinden en az bir tanesi ile imzalanmış bir acentalık anlaşması bulundurmalarını şart koşmaktadır.

Hal böyle iken, yönetmelik gereği sadece sözleşme imzaladıkları firmaların temsilciliğini yapması gereken ve yine sadece o firma namına beyanname açmaya yetkili olan acentalar kendi namlarına rahatça beyanname açarak taşıma yaptırabilmektedirler.

Halen Ulaştırma Bakanlığı'na kayıtlı 531C-2 yetki belgeli firmanın yanısıra, sanki C-2 belgeli firma imişcesine faaliyet gösteren 189 adet G Belgeli ve 14 adet H belgeli firma mevcuttur.

C-2 yetki belgesi alabilmek için en az 700 ili 800 milyon TL. değerinde bir yatırım yapmış firmaların yanında, bir masa, bir telefon ve 400 bin TL. sermaye ve sıfır finansal risk ile yani pazardan pay almaya çalışan G ve H yetki belgesi sahibi firmalar, isimlerinin sonuna ekledikleri ''Uluslararası nakliyat'' sıfatı ile ithalatçı sıfatı ile ithalatçı ve ihracatçılarla sözleşme yapmakta, kendi adına beyanname açmakta, yaptıkları acentalık ve komisyonculuk hizmetleri karşılığı KDV ödemeleri gerekirken, sanki C-2 yetki belgeli Uluslararası bir nakliyeci gibi bu mükellefiyeti de yerine getirmemektedirler. Kanunsuz çalışma şekil ve yöntemleri uluslararası taşıma pazarını dejenere ederek navlunların düşmesine ve doğal olarak taşımacılık döviz girdilerinde azalmaya neden olan G ve H belgeli acenta ve komisyoncuların yakından takip ve kontrol edilerek, mevcut yönetmelik çerçevesinde çalışmalarının sağlanmasını yönetmelik hilafına davrananların cezalandırılmasını ve kara taşıma kanun tasarısının yasalaşmasını müteakip yayınlanacak yeni yönetmelikte, G ve H belgeli firmaların çalışma şekillerinin ağır müeyyide şartları ile kontrol altına alınmasını elzem görmekteyiz.

D - UND'NİN BİRLİK STATÜSÜNE DÖNÜŞMESİ

Derneğimizin kamu güçleri ile donatılmış ve müeyyide gücüne sahip bir Birlik statüsünü kazanması, halen Bakanlar Kurulu gündemindeki ''Karayolu Taşıma Kanun Tasarısı''nın yasalaşması ile gerçekleşecek ve yukarıda sıraladığımız bir çok problem birliğin kendi yetki ve çabaları ile çözüme kavuşabilecek, sektör bir parça rahat nefes alma imkanı bulacaktır. Diğer yandan bugünkü büyük atıl kapasiteden yararlanarak nakliyecinin yerli-yabancı ithalatçı tarafından birbirine kırdırılarak komik düzeydeki navlunlarla taşıma yaptırılmasını engelleyecek ''Taban Fiyat'' uygulamasıda birliğin çözüm getireceği konulardan biri olacaktır.

Nevarki hazırlanması bir yılı aşkın zaman alan sözkonusu yasa tasarısı aylardır Bakanlar Kurulu gündeminden TBMM'ne intikal ettirilmemektedir. Tasarının biran önce yasalaşması için gerekenin yapılma zamanı geçmektedir.

E - NAKLİYECİYE İHRAÇ FİYATINA LASTİK SATIŞI VE VERGİSİZ MAZOT VERİLMESİ

Nakliyecilik sektöründe en önemli ana girdileri oluşturan lastik ve mazot tüketiminde nakliyeci hiçbir teşvik görmemekte her yıl kabaran maliyet hesapları ve düşen gelirler karşısında adeta ne yapacağını bilemez bir duruma gelmektedir.

Sektör hem gelirler hem de yurda sağladığı katkı açısından geriledi. Buna karşın ana gelirler olarak kabul ettiğimiz lastik son 6 yılda % 260, mazot % 63 artış gösterirken bu artışları karşılaması beklenen navlun gelirleri ise Dolar bazında % 40 oranında gerileme göstermiştir. Yurt içinde temel girdilerde teşvik görmemesi ve maliyetlerin sürekli olarak yükselmesi karşısında Türk nakliyecileri, Avrupalı rakiplerine oranla rekabet sağlayacak düzeyde dengeli bir navlun politikası oluşturamadığı için çöküşe doğru yol almaktadır. Bu tablodan sonra nakliyecinin ucuz mazot almak için türlü cezalar ödeyen şoförünü mazur görmesi, İran'dan faturası alınan lastiklerin getireceği zararları göze alması artan maliyetler içerisinde boğulan bir sektörün kanunsuz yolları meşrulaştırmasını beraberinde getirmektedir.

Özellikle taşıma sektörleri içerisinde nakliye sektörü diğer alt 3 sektörün yanında girdilerde teşvik edilmeyen bir sektör durumundadır.

Örneğin bir mazotu ele alırsak, bugün deniz sektörü üyeleri aldıkları mazotta döviz getirdikleri gerekçesiyle % 6 oranında teşvik edilmektedir. Deniz taşımacığılı sektörü 1985 yılında petrol ürünleri ihracatında yurtdışına sefer yapan uçak ve gemilerin sarfedeceği yakıtta ve yurdumuzdan transit geçen gemilere verilen ihrakiyeler dolayısıyla temin edilen yakıtta % 6 tüketim vergisinin alınıp alınmayacağı Maliye ve Gümrük Bakanlığı'na sormuş, gelen yanıtta ise yurt içinde tüketilmesi sözkonusu olmayan akaryakıtlardan tüketim vergisi alınmayacağı bildirilmiştir.

Ayrıca ödenmiş olan tüketim vergilerinin de iade edileceği ifade edilmiştir. Bu da denizcilerin böyle bir iade ve teşvik hakkını alabileceğini göstermiştir. Bugün kara nakliyecisi ülkeye sektör olarak vereceği en azami döviz miktarını sağlamaya çalışmaktadır da neden böyle bir haktan yararlanamamaktadır?

Bugün Ortadoğu'ya sefer yapan bir treylerin gidiş dönüş yakıt masrafı 250 bin TL. civarındadır. Buna göre dolu giden bir araç boş döndüğünde harcadığı her liranın yarısını mazota vermektedir. Konuyu lastik açısından incelediğimizde karşımıza daha ilginç bir durum çıkmaktadır. İhraç edilen lastik, devletten teşvik görmekte bu yüzden dış satış fiyatı, iç satış fiyatından neredeyse yarısı kadar ucuz kalmaktadır.

Türkiye'de satış fiyatı 150.000 TL. olan bir adet lastik İran'dan 70.000 TL.'na alınabilmektedir. İhraç fiyatıyla ucuz lastikten yararlanamayan nakliyecimiz bu lastiği faturasız ve türlü risklerle ihracatın yapıldığı İran'dan satın almaya çalışmaktadır. Lastiğin Türk nakliyecisine iç piyasadaki ihraç fiyatına verilmesi hem söktörün maliyetlerini azaltacak hemde üretici firma için istikrarlı bir iç satış pazarı yaratacaktır. Son derece ağır koşullarda taşıma yapan kara nakliyecisi aldığı teşviklerden büyük kârlar sağlayacak durumda değildir.

Bu teşvikler onun maliyetlerini azaltacak ve taşıma fiyatlarına yansıyacağı gibi dış ülke araçları ile de rekabet şansı artacaktır. Görüyoruz ki, hizmet sektörü olan nakliye sektörü hizmet verme yarışında önde gitmeye çalışırken sürekli gerileme tehlikesi ile karşı karşıya kalmaktadır.

Sorun ona verilmesin bize verilsin sorunu değildir. Sorun haklardan eşit olarak yararlanma ve gelişebilme hakkının elde edilebilme sorunudur. Sektörümüz önemli girdileri olan lastik ve mazotta verilecek teşvikleri beklemekte ve bu konuda sürekli olumlu öneriler geliştirme yolunda çabalamaktadır. Çünkü verilecek teşvikler organizeli bir çalışma planı içinde uygulanırsa bundan zarar değil aksine ülke ekonomisine yönelik yararlar doğacaktır.

F - GEÇİŞ ÜCRETLERİ

Bilindiği gibi Uluslararası Kara Taşımacılığında belli bir ülke araçları diğer bir ülke topraklarından geçmek için genellikle aracın tonajına ve katedeceği km'ye göre saptanan bir geçiş ücreti ödemektedirler. Mütekabiliyet esasları çerçevesinde ülkelerin birbirlerinin araçlarından aldıkları bu geçiş ücretlerine karşılıklı ikili anlaşmalar ile istisnalar getirilebilmektedir. Örneğin ülkemizle karayolu anlaşması olan bir ülkenin 20 ton yüklü bir aracı Edirne'den girip Gürbulak'tan çıkacak ise, anlaşmada ücret ödemeyeceğine dair özel bir hüküm olmadığı takdirde yaklaşık 800 DM. geçiş ücreti ödeyecektir.

Diğer yandan ikili anlaşmalarına karşılıklı koydukları maddeler ile örneğin;Türkiye ve Bulgaristan veya Türkiye ve Almanya birbirlerinin araçlarından ücret almamaktadırlar.

Bilindiği gibi Uluslararası Kara taşımacılığında geçiş ücreti uygulaması ilk kez Türkiye'nin aldığı, 15447 sayı ve 23/11/1975 tarihli resmi gazete'de yayınlanan 71 10792 sayılı transit kararnamesi ile başlamıştır. Türkiye'nin ülkemiz üzerinden geçen yabancı araçları bir döviz kaynağı olarak görmesi sonucu başlatılan bu uygulama neticede ters tepmiş, hemen tüm Avrupa ve Asya ülkelerinin Türk taşıtlarına aynı uygulamayı koymaları ile sonuçlanmıştır.

Bugün Avrupaya gidip gelen yılda yaklaşık 39:000 vasıtamız ile Irak ve Suriye'yi transit geçerek diğer Ortadoğu ülkelerine sefer yapan yaklaşık 10.000 vasıtamız bir yılda geçiş ücreti olarak yaklaşık 63 milyon DM ödemektedir. Buna mukabil ülkemiz topraklarından bir yılda transit geçen yaklaşık 40 bin yabancı araç ülkemizde yılda 30 milyon DM geçiş ücreti bırakmaktadırlar.

Görüldüğü gibi ülkemiz 1975 yılında kısır bir görüş sonucu bir anlamda kazdığı kuyuya kendisi düşmüş, her yıl önemli oranda dövizi Avrupa ve Asya yollarına bırakmaya başlamıştır. Şimdi ise özellikle Avrupa ülkelerinin avantajına olan bu durum ikili toplantılarda anlaşma tadili ile kaldırılmak istenmekte ancak başarı sağlanamamaktadır. Araçlarımız Avrupalı rakiplerinden daha fazla miktarda geçiş ücreti ödemekte ve rekabet gücünden kaybetmektedirler.

Araçlarımızın rekabet güçlerini tekrar arttırıp Avrupalı rakipleri ile eşit koşullarda yarışabilmesi için yabancı ülkelere ödediğimiz geçiş ücretleri nakliyeciye devlet tarafından geri iadesi sistemi getirilmelidir.

G - İRAN'LA İLGİLİ TAŞIMACILIK SORUNLARI

Bilindiği gibi İran bugüne kadar Türkiye üzerinden yapılan taşımaları çeşitli önlemlerle ortadan kaldırmayı amaçlamış ve uygulamaya da koymuştur.

1 — Rusya üzerinden yapılan taşımalar

2 — Türkiye üzerinden yapılan transit taşımaların asgariye indirilmesi

3 — Türkiye'den ithal ettiği malların taşımasında kendi vasıtalarını kullanması,

4 — Türk taşıtlarına getirdiği engellemeler (1000$, akaryakıt, TIR karnesi vb.)

Komşu ülkemizin bu içten pazarlıklı davranışlarını izah etmek mümkün değildir.

Petrol karşılığı kendilerine satılan malların da artık beklenilenin çok altında kaldığı (1986 yılında takriben 500 milyon dolar) hadisesini de taşımadaki zorlamalarına kattığımız zaman İran' dan ne köy olur ne kasaba misali geleceği iyimserlik tablosunun dışına çıkarılması gerektiği kanısındayız.

Nitekim taşıma sektörümüz için aldıkları tedbirlere Derneğimizin önerileri doğrultusunda bazı bakanlıklarımızın muhalefetine rağmen Ulaştırma Bakanlığı'nın getirdiği tedbirler derhal netice vermiş ve TIR karnesiz taşımacılık konusunu erteletmiştir.

Bu hadisede karşılıklılık müeyyidesinin bir kere daha geçerli tedbir olduğu ortaya çıkmıştır.

1984-85 yıllarında toplam 500 milyon dolara ulaşan taşıma girdileri dış satışların bir fayda getirmediğinin uzun vadede ortaya çıkmış olmasına karşın taşımacılık sektöründe verilen tavizler sonucu 1986 yılında 40 milyon dolara düşmesi düşündürücü ve üzücüdür.

İran arabalarının 67 vilayetimizde gövde gösterisi yaptığı son bir yıl içinde taşıma dengesinin sağlanması hususunda hükümetimizin seyirci kalmayı bir yana bırakıp aktif tedbirler alma zamanı gelmiş hatta geçmektedir.

Alınacak ilk önlem Irak'ın Türkiye' den başka bir ülkeye uygulamadığı ve kendi ithalatcısına koyduğu akreditiflerin FOB olarak açılma koşulunun yapılacak girişimlerle kaldırtılmasıdır.

H - DAHİLİ TEVKİFAT UYGULAMASI

Bilindiği gibi 11/12/1985 tarih ve 18955 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan 3239 Sayılı Kanunun 65. ve 79.maddeleri ile Vergi Hukuku'muza getirilen "Dahili Tevkifat" diğer adı ile "Peşin Vergi" sistemi ile ödenecek yıllık gelir ve kurumlar vergisinin bir kısmının peşin alınması öngörülmüştür.

Bilindiği gibi ihracatçılar Dahili Tevkifat kapsamı dışında bırakılırken, ihracat sayıları satış ve teslimler arasında yer alan uluslararası karayolu taşımacılığı kanun kapsamına alınmıştır. Gelirler Genel Müdürü Sn. Altan Tufan'la yaptığımız sayısız görüşme ancak serbest döviz karşılığı taşımalara muafiyet getirilmesini sağlayabilmiştir. Ancak aşağıdaki hukuki ve ticari gerekçelerle, sektötürümüzün Dahili Tevkifat kapsamında bırakılmasının haksız bir uygulama olduğu görüşündeyiz.

Bilindiği gibi kurumlarda dahili tevkifatın ödenecek yıllık kurumlar vergisine mahsubu öngörülmüştür. Kurumlar Vergisi Kanunu'nun navlun istisnası hükmü uyarınca, uluslararası taşımacılık yapan kurumlarımız Kurumlar Vergisi ödememektedirler. Bu durumda, mahsup imkanı olmayan bir tevkifatın yapılmış olması, Vergi Hukuku'nun genel ilkeleri ile bağdaşmamaktadır. Örneğin, 5 milyon dolar tutarında navlun hasılatı elde eden bir taşımacı, ciro üzerinden % 2 hesabıyla yaklaşık olarak 60 milyon TL. Kurumlar Vergisi dahili tevkifatı yapıp vergi dairesine ödemekte, ancak kazancı kurumlar vergisinden istisna edildiğinden tevkif edilen vergiyi mahsup imkanı olmamakta ve devletten daima bu miktar kadar alacaklı kalmaktadır.

Uluslararası taşımacılık faaliyeti, genelde müteşebbüslerin teşvik belgesine bağlı yatırımları ile başlamaktadır. Bugün en az 10 araçlık ve C-2 yetki belgesine sahip bir sabit yatırım tutarı 600 milyon liradır. Bu yatırımın faaliyete geçebilmesi için 200 milyon lira işletme sermayesi gereklidir.

Kurumlar Vergisi Kanunu'nun tanıdığı navlun istisnasından ayrı olarak, gerek kurumlar gerekse gelir vergisine tabi şahıs şirketleri veya şahsi firmalar, kendilerine tanınan yatırım indirimi ve yüksek oranda amortisman ayrılması imkanları ve büyük miktardaki kredi faizinin gider yazılabilmesi nedeniyle uzun süre gelir ya da kurumlar vergisi ödememektedirler. Bu durumda dahili uygulaması amacından uzak ve uluslararası taşımacıları zaten bulundukları güç koşullar içinde daha da zayıflatan ve hatta ödeme yönünden imkânsızlık içine düşüren bir fonksiyon ifa etmektedir.

Yukarıda açıklamalarımız dışında, uluslararası taşımacılığımızın içinde bulunduğu bugünkü kârlılık durumunun, dahili tevkifatı finanse etmesi mümkün değildir.

İ - VİZELER

Hemen hemen tüm Avrupa ve Ortadoğu ülkelerinin Türk vatandaşlarına vize uyguladığı bilinen bir gerçektir. Özellikle Ortadoğu ülkelerinin sık sık vize uygulamalarına getirdikleri değişiklikler ve git gide daha da güçleştirdikleri formaliteler karşısında şoförlerimiz günlerce konsolosluk kapılarında beklemek zorunda bırakılmaktadır.

Türk ihraç malı bu nedenle yabancı pazara gecikmeli olarak girerken, rakibimiz yabancı araçlar ellerini kollarını sallıyarak girip çıkmaktadırlar.

Türk taşımacılarının uluslararası rekabet gücü daha yola çıkmadan azalmaktadır.

Vize konusunda en azından şoförler için farklı ve istisnai kolaylıklar sağlanması için Derneğimiz, ülkemizdeki Büyükelçilikler ile temas ederek netice almaya çalışmaktadır.

Ancak daha etkin bir şekilde Dışişleri Bakanlığımız bu konunun üzerine gereken ciddiyetle eğilip vize uygulamalarının kaldırılması veya formaliteleri hafifleştirerek en az 1 yıl süreli verilmesini sağlamadığı takdirde, özellikle bozulabilir nitelikteki mallarını Avrupa/Ortadoğu pazarlarına ulaştırma çabasında olan ihracatçılarımızın, rakibimiz yabancı taşıtlara yükünü verme yollarını arayacağı, aksi takdirde vakit kaybı nedeniyle bozulabilir malların fire vermeye devam edeceği açıktır.

1986 YILINDA ULUSLARARASI KARA TAŞIMACILIĞI
DÖVİZ GİRDİLERİ

TAŞIMANIN TÜRÜ	Ton	Dolar
AVRUPA TAŞIMALARI		
— Avrupa'dan ithal taşıması	532.803	62.039.998
— Avrupa'ya ihraç taşıması	729.991	57.994.734
İRAN'A YÖNELİK TAŞIMALAR		
— Limanlardan İran'a transit taşıma	304.929	10.008.197
— İran'a ihraç taşıması	364.000	14.673.000
— Avrupa'dan İran'a direkt transit taşıma	85.327	16.527.685
IRAK'A YÖNELİK TAŞIMALAR		
— Limanlardan Irak'a transit taşıma	1.479.843	57.388.674
— Irak'a ihraç taşıması	568.000	21.411.121
— Avrupa'dan Irak'a direkt transit nakliye	129.537	22.523.490
IRAK'DAN ÜLKEMİZ ÜZERİNDEN YAPILAN PETROL TAŞIMASI	7.635.000	213.780.000
KUVEYT VE DİĞER ARAP ÜLKELERİNE KURU YÜK İHRAÇ TAŞIMASI	46.714	1.640.117
KUVEYT VE DİĞER ARAP ULKELERİNE FRİGORİFİK İHRAÇ TAŞIMASI	168.059	10.608.193
TOPLAM	12.043.843	488.595.209

1985 YILINDA ULUSLARARASI NAKLİYECİLERİN ÜLKEMİZ EKONOMİSİNE KATKISI

T A Ş I M A	TONAJ	$
A° AVRUPA TAŞIMALARI		
— Avrupa'ya İhraç taşıması	597.845	33.549.432
— Avrupa'dan ithal taşıması	395.444	53.153.623
B° İRAN'A YÖNELİK TAŞIMALAR		
— Limanlardan İran'a transit nakliye	1.604.697	84.513.922
— İran'a ihraç taşıması	930.000	58.125.000
— Avrupa'dan İran'a direkt transit nakliye	111.813	19.343.649
C° IRAK'A YÖNELİK TAŞIMALAR		
— Limanlardan Irak'a transit nakliye	1.724.163	84.483.987
— Irak'a ihraç taşıması	1.170.000	67.275.000
— Avrupadan Irak'a direkt transit nakliye	92.246	15.958.558
D° IRAKTAN ÜLKEMİZ ÜZERİNDEN YAPILAN PETROL TAŞIMASI	6.240.000	275.402.421
E° KUVEYT VE DİĞER ARAP ÜLKELERİNE FRİGORİFİK TAŞIMALAR	74.915	11.486.966
F° KUVEYT VE DİĞER ARAP ÜLEKELERİNDEN KURU YÜK TAŞIMALARI	38.623	3.669.185
TOPLAM	12.979.746	706.961.743

1980 - 1986 YILLARI İTİBARİYLE TOPLAM ULUS. NAK. FİRMALARI SAYISI VE KAPASİTESİ

Yıllar	Firma Sayısı	Çekici	Y.Römork	Kamyon	Top.Kapasite (Ton)
1980	236	4163	4365	13.784	199.784
1981	428	5560	5596	34.237	425.065
1982	682	5009	5240	1.269	124.000
1983	648	5773	6049	1.274	143.053
1984	545	7845	8284	1.801	201.844
1985	558	7934	9327	1.612	202.728
1986	532	7976	8881	858	208.750

ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE ÇEKİCİ VE TREYLER İÇİN VERİLEN TEŞVİK BELGELERİ

Verildiği Yıl	Belge Adedi	Çekici	Treyler	Frigorifik Treyler	Toplam Yatırım (TL.)
1981	426	6.125	4.446	1.750	88.595.709.000
1982	510	5.747	5.336	856	108.170.055.000
1983	90	979	353	240	21.529.600.000
1984	92	1.226	1. 027	118	32.915.784.000
1985	44	655	518	103	24.101.000.000
1986	41	526	405	40	29.405.000.000
TOPLAM	1.203	15.528	12.085	3.107	304.717.048.000

ALINAN VE GERÇEKLEŞEN TEŞVİKLER

Yıllar	Teşvik Verilen Çekici Adedi	Ger.Yatırım	Gerçek.Oranı %
1981	6.125	605	9.8
1982	5.747	1.137	19.7
1983	979	521	53.2
1984	1.226	425	34.6
1985	655	406	61.9
1986	526	203	38.5
TOPLAM	15.258	3.297	21.6

TEŞVİK YOLUYLA GELEN ÇEKİCİLER

Markası	1981	1982	1983	1984	1985	1986	TOPLAM
VOLVO	172	274	211	164	72	68	961
MAN	28	65	3	114	114	27	351
SCANIA	154	429	166	4	28	—	781
MERCEDES	84	67	48	90	44	16	348
DAF	109	190	82	9	38	87	495
FİAT	8	38	16	6	—	—	68
RENAULT	—	4	15	38	110	6	173
MACK	50	35	—	—	—	—	85
INTER	—	35	—	—	—	—	35
TOPLAM	605	1.137	521	425	406	203	3297

1981-1986 YILLARINDA BEDELSİZ İTHALAT YOLUYLA GELEN ÇEKİCİ MİKTARLARI

Marka	1981	1982	1983	1984	1985	1986	TOPLAM
VOLVO	—	—	13	517	357	18	905
MAN	1	3	6	446	73	7	536
SCANIA	—	2	8	941	145	2	1098
MERCEDES	—	—	—	636	27	7	670
DAF	—	1	—	404	26	5	436
FİAT	—	—	1	34	2	—	37
RENAULT	—	—	—	9	2	-	11
MACK	—	—	—	—	2	—	2
COLES	—	—	—	—	1	—	1
TITAN	—	—	—	—	1	—	1
TOPLAM	1	6	28	2987	636	39	3697

KAMYON VE ÇEKİCİ ÜRETİMLERİ

FİRMA	1981	1972	1983	1984	1985	1986
A.O.S.						
KAMYON	—	—	—	664	1483	1260
KAMYONET	1.742	839	1.342	1.100	673	268
ÇEKİCİ	—	—	—	—	—	—
B.M.C						
KAMYON	2.231	1.916	1.641	1.747	2.266	1.964
KAMYONET	1.308	972	912	219	1.321	1.319
ÇEKİCİ	—	—	—	—	—	—
CHRYSLER						
KAMYON	1.424	2.371	3.558	3.853	4740	3.766
KAMYONET	736	1.146	2.007	2.321	1896	2.029
ÇEKİCİ	—	—	—	—	—	—
GENOTO						
KAMYON	1.170	1.480	1.620	1218	297	—
KAMYONET	—	—	—	—	60	6
ÇEKİCİ	—	—	—	—	—	—
M.A.N						
KAMYON	1.059	1.275	1.097	1.148	710	730
KAMYONET	—	—	—	696	—	—
ÇEKİCİ	145	361	520	—	576	211
OTASAN						
KAMYON	4.058	4.038	4.347	2.929	3001	2.320
KAMYONET	1.359	1.820	2.556	2.065	1929	1.492
ÇEKİCİ	—	—	—	—	—	—
OTOYOL						
KAMYON	1.474	2.314	3.607	3005	2.616	
KAMYONET	—	—	—	50	1527	908
ÇEKİCİ	428	575	520	435	236	205
T.O.E.						
KAMYON	500	503	184	232	327	177
KAMYONET	309	207	420	101	—	—
ÇEKİCİ	—	—	—	—	—	—

KARAYOLU

TEBLİĞLER ÜZERİNDE GÖRÜŞMELER

FEYYAZ TOKAR - Sayın Bakan, Sayın eski Bakanlar, Ulaştırma Bakanlığının değerli Yöneticileri ve sayın misafirler : Bu şûra toplantısında benim anlayışım içerisinde, kişisel, şirketlerimizle ilgili meselelerden soyutlanarak bize verilmiş bu çok güzel fırsatı Türkiye'nin ulaştırma politikasının yarınlarına dönük temellerinin atılmasında ne ölçüde katkıda bulunabiliriz felsefesine oturtabilirsek zannediyorum bize gösterdiğiniz, davet etmekte gösterdiğiniz bu teveccühe layık olmuş ve yarına da ciddî bir eser bırakılmasına katkıda bulunmuş olacağız.

Biraz evvel çerçevesini çizdiğim felsefeden yola çıktığımda şu tespitlerimi tekrar vurguluyorum. Kişisel meselelerimizden soyutlanmış olarak, şu meseleleri sunmmak ihtiyacını hissettim. Gerek insan taşımacılığında, gerekse eşya taşımacılığında çok çelişkili bazı sorunlar var. Bu sorunlara kısa kısa değinmeden evvel ben de özel sektörün önemli bir grubunun başında olan kişi olmama ve bazı meselelerde liberal olmama rağmen, lütfen ters gözükmesin bazı meselelerde liberal devlet anlayışı içinde dahi devletin tanzimcilik rolü oynamasının gereğinin net olarak ortaya çıktığını farketmiş bulunuyorum bir kez daha. Şöyle ki: Tebliğinde Sayın Güven Terzioğlu da değindi-bugün ortak pazar ülkeleri, liberal ekonomiyi gayet açık şekilde temsil eden ülkeler birtakım müsaadeleri verirken öncelikle kendi demiryollarının menfaatlerini dikkate alıyorlar. Yani demiryoluyla yapılan taşımacılığın zararda olmamasına dikkat ediyorlar. Fakat, bunun gerisinde pek tabii o ülkelerin devletçi bir felsefeyle yönetildikleri ilkesi yatmıyor, bunun

gerisinde organize devletin hem devlet kurumlarını düşünen, hem de özel teşebbüsünün sağlıklı işlemesini düşünen devletin oturmuş felsefesi yatıyor. Diyor ki: Önce ben vatandaşıma karşı devlet olarak, onun ulaşımını sağlayacak organizasyonu kurayım yani onu devletin himayesinde tutayım, ondan sonra yapamadığım yerlerde özel sektör girsin, ne şekilde girsin? Benim müsaademle girsin, benim göstereceğim tarz içerisinde girsin. Şimdi bu konuyu şöyle bağlayacağım: İşte bu eksiklik giderildiği takdirde, ne insan taşımacılığı yapan kuruluşların namütenahi otobüsü var işsizdir, ne eşya taşımacılığı yapan kuruluşların bir politika değişikliği oldu araçlar elimizde, üyelerimizde, üyelerimiz perişan halde (bunlar gerçek, söylenenler tabii ki gerçek) gibi, yakınmaları ortadan kalkmış olur ve bu özellikle insan taşımacılığında kendisini daha fazla gösterir. Bu noktayı bu şekilde bağlayarak, bugün özellikle bir gazetede de gördüm: Bu demiryollarının hızlı taşımacılığı konusunda onu da biliyorum Sayın Bakan, sizin bizzat göreve başladığınızdan beri özellikle üstünde durduğunuz bir konudur. Diliyorum gerçekleşsin ve Türkiye'nin ana kentleri arasında devletin vatandaşına vermek mecburiyetinde olduğu taşımacılık hizmeti gerçekleşmiş olsun. Ondan sonra müsaadenizle efendim çok küçük notlar halinde bir iki dikkatimi çeken hususa işaret edeceğim.

Bir tanesi Sayın Kutlu ''Büyük terminaller yok dünya üzerinde'' dedi. Bu hakikaten aslında bir sorun. Zira, işte hesaplar yapılıyor deniliyor ki, ''Bu şu kadar sene için ihtiyacı karşılayacaktır''. Fakat bakılıyor ki, o ihtiyaç karşılanmıyor, ihtiyacın arttığı oluyor. Ondan sonra şehrin önemli yerleşim merkezleri civarında yeni çok büyük terminallere gidiliyor. O terminallerden kalkacak araçlara yolcuyu ulaştırabilmek için, devlet hizmetleri yetersiz kaldığından, yani hızlı tramvaydı, metroydu vesaireydi, altyapı olmadığı için minibüs servisleri başlıyor ve şehir trafikleri gerçekten karma karışık bir hale dönüşüyor ki, bunun çözümünü Batı'da bilindiği gibi, buradaki çok sayın delegelerin de konuyla direkt ilgili olmasa dahi yaptıkları seyahatlerde tespit etmiş oldukları gibi, ufak üniteler halindedir bu. Belirli yerlerden bir otobüs, iki otobüs kalkar ve şehrin ana trafiğini etkilemez bunlar. Bu tabiî üstünde durulması Sayın Bakanlık katının ilgili kuruluşlarla müştereken ele alacağı konulardan bir tanesi diye düşünüyorum.

Çok ufak bir nokta. Sayın Adıbelli, ''Taksi duraklarından, aynı taksilerin yolcu alması keyfiyeti üstünde durdu'' bu yine bilindiği gibi, Batı'da artık bütün taksiler bir telsizle donatılmış vaziyette ki, Türkiye bu aşama sürecine girmiş vaziyette. Teknoloji özellikle ulaştırma sahasında uzunca bir süredir, büyük bir atılım içerisinde. Araçlar bu şekilde donatılacak olursa, bu sorun da kendiliğinden ortadan kalkmış olacak. Yalnız ben kendisinden özellikle bir ricada bulunmak istiyorum. Kontrolları dile getirirken, dediler ki; ''Araçlarla şehiriçi denetimleri yaptırıyoruz. Otolarla''. Burada bir hususu dikkate almalarını özellikle istirham edeceğim. Bir otoda dört tana görevli memur bulunmakta, trafiğin yoğunlaştığı noktada o arabada, aynı şekilde trafik kervanı içerisinde sabit kalmaktadır. Eğer mümkünse, daha çok motosikletli polislerle, yani trafiğin yoğun olduğu noktalarda aralardan dağılarak, trafiği tanzim edecek motorlu, motosikletli polislere ayrıca bir özen gösterilmesi keyfiyetini dile getirmek istiyorum.

Efendim, benim özellikle arzım genel politikanın sözüme başlarken vurguladığım noktasındaydı. Böylece bir iki dikkatimi çeken küçük noktayı da ifade etmiş ve zannediyorum bana lütfettiğiniz zamanı da fazlaca istimal etmemiş oluyorum. Çok teşekkür ediyorum. Bu güzel toplantıyı, bu iyi fikirler, güzel sunuşlar ve dirayetli yönetiminizle Türkiye'nin yarınki ulaştırma politikasında katkıda bulunması dileklerimle huzurunuzdan ayrılıyorum efendim.

SELÂHATTİN BABÜROĞLU - Sayın Başkan, tüm salonda bulunan dinleyici arkadaşlarım, saygılarımı sunarım. Söz almamın nedeni Ulaştırma Şûrasının fonksiyonu ne olacaktır? Ulaştırma Şûrası panelistlerin ayrıntıdaki sorunlarını dinledikten sonra birtakım politikalar, birtakım ilkeler üretmek zorundadır kanaatime göre. Çünkü Türkiye bir ulaştırma karmaşası içinde kent içerisinde trafik tımarhanesi deyimi uygunsa oluşmakta ve gözlerimizin önünde bütün sektörlerde yeri olan ulaştırma politikalarının karmaşası içiçe girmiş olması nedeniyle, kalkınma tökezlemektedir. Şimdi görülüyor ki, burada ulaştırma politikasını ve Ulaştırma Bakanlığının tanımını yapmak ve Bakanlığın yorumunu, değerlendirmesini yapmak zorunluluğu da üzerimizde. Türkiye'de meslek hayatımda gördüğüm olay şu: Genellikle bilim hayatıyla, bilim yapan kişilerle politikacı arası kopuktur. Bürokratlar, teknokratın bilim çevresi ve politikayla arası kopuktur ve böylelik-

le politikalar gerçekçi bir şekilde üretilemez. Oysa burada görüyorum ki, bu tür konuların üstatları, uygulamacıları, politikacıları ve bilim adamları var. Bu kadar güzide, bu kadar bilen kişinin karşısında konuşmanın zorluğunu da idrak ederek, izin verirseniz bazı hususları daha dile getirmek istiyorum.

Bir zamanlar biz ulaştırma sektörünün sahipsizliğinden şikâyet ederdik. Bu sektörde bir kısım örgüt isimleri vardı, bir kısım örgüt kadroları vardı; ama bunların ne yaptıkları tam olarak düzenlenmemiş ya da Ulaştırma Bakanlığı kurulduğu zamanki amacından saptırılarak, bu örgütlerin görevleri başka başka yerlere toplanmış ve kaçmıştı. Şimdi görüyoruz ki, Ulaştırma Bakanlığı bir kabuk çatlatma, kabuk değiştirme aşamasına gelmiştir, bir toparlanma içerisindedir. Ama bu Ulaştırma Bakanlığı acaba kendi felsefesinde hem imalatçı, hem sanayici, hem hastane işleten, okul işleten, revir açan, prevantoryum açan ve bir yandan ulaştırma işletmelerinin politikasını yapan bir konstürüksün içerisinde mi kalacaktır, yoksa başka bir şekle mi girecektir? Bunun gerçekçi bir şekilde tespit edilmesine gerek vardır. Bu maruzatımla yarınki, öbürgünkü çalışmalara da, ilkedeki önerilerimi söylemiş olacağım.

Ben öyle zannediyorum ki, Türkiye'de ulaştırma politikalarını fiyattan tutunuz işletmeye hatta imalata kadar bir üst düzeyde, bir üst dimağda koordine eden eşgüdüm ve uyumluluğunu sağlayan bir kuruluşa gerek vardır. Bu kuruluş, olsa olsa Ulaştırma Bakanlığıdır. Ama, gelin görünüz ki karayollarını başka bir kuruluş yapar, Karayollarının işletilmesini Ulaştırma Bakanlığından tamamen soyutlayamazsınız, politikaları içiçedir. Çünkü, az evvel arz ettiğim gibi, bir bakıyorsunuz Ulaştırma Bakanlığı imalat da yapıyor. İşte bunların tartışma konusu yapılarak belirli bir ilkeye getirilmesi söz konusudur. Tarihe İktisat Şûrasına bakıyoruz. Sağlık şûrasına bakıyoruz Milli-Eğitim şûrasına bakıyoruz. Sonunda ilkeler çıkmış ortaya ve biz bu ilkeleri kullanıyoruz. Sanıyorum ki, bizim de bugün böyle bir görevimiz olsa gerektir. Ulaştırma Bakanlığını bir kariyer bakanlık haline getirme zorunluluğu artık, (Teknoloji zorlamıştır) ortadadır. Şimdi acaba bu ilkeler ne olabilir: Bunları dağınık arz edeceğim:

Meselâ, bir arkadaşımız İstanbul-Ankara karayolunun eksikliğinden söz etti ve Ankara,-İstanbul karayolunun düzenlenmesinden söz etti; oradaki trafik kazalarından söz etti. Bunlar bana göre ayrıntı; ama bu ayrıntılar ilkeyi doğurabilir. Bir ulaşım sistemi tam kapasiteye geldiği zaman (sanıyorum hocalarım da beni bu konuda onaylayacaklardır. tam kapasiteye sistem geldiği zaman başka sisteme gidilir.Şimdi kent içerisi yollarda tam kapasiteye gidildiği zaman metroya gitmek zorundasınız. Panelistler onun donelerini ve ölçülerini de vermişler. İstanbul-Ankara karayolu o ki, tam kapasiteye geliyor; ulaştırma sistemlerinin birbirlerinden ayrılmazlığını, bütünlemesini düşünerek politikada başka sistemlere gitmek zorundasınız. Niçin demiryolunda İstanbul, Ankara arasını 4,5 saate indiren projeuygulamaya getirilemez bu arada? Karayolunu bekleyelim ondan deniyorsa, bunun ilkesini de tespit etme zorunluluğu vardır. Ve biz burada öyle ilkeler saptamalıyız ki, bir uluştırma ulusal politikası ortaya çıkabilir mi diye. Şimdi bir politikanın ulusal olabilmesi Anayasa bakımından mümkün değil, Çünkü siyasî partiler gelip kendi politikalarını uygulayacaklardır, ulusal olmayabilir. Ama öyle doneler, öyle ilkeler vardır ki, bilim ve teknik bunu saptamıştır. Onları eğer Ulaştırma Şûrasında bu zabıtlardan sonra toparlarlarsa, bir ölçüde iktidar değişmelerinde ulaştırma politikaları uygulamaları karmaşıklıktan kurtarılır ve heba olan millî gelir Türkiye'de kalır yada hizmete dönüşür.

Yine bir arkadaşımız, zannediyorum Sayın Adıbelli söylüyorlardı, bu ayrıntılardan ilkeye nasıl dönülür maruzatımda bulunmak için bu örnekleri arz ediyorum: Dediler ki, ''Kent içerisinden çevre yollarını kurtarabilirsek kazalar azalır'' bu kanaate katılamıyorum. Çünkü, kent içerisinden, kentin dışından teğet veya dolaşarak bir yol yaptığınız zaman insan tabiatının veya egosunun gereği gene o çevre yolu üzerinde konutlaşma başlayacaktır. Sakarya Kentimizin önünden geçen çevre yolumuzu hiç unutmuyorum, 1971 de önce Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Karakolunun ve kendi lojmanlarının yapılması için ben o zaman İmar İskân Bakanıydım beni tazyik etmişlerdi. Neden: Çünkü eşyanın tabiatına aykırı bir olay çereyan ediyor. Önemli olan hemzemin geçitleri kaldırmaktır. Ama hemzemin geçitleri kaldırmak da bir ilkedir. Hemzemin geçitleri kaldıralım derken, kent içerisindeki o garibe köprüler var, onlar gibi şeylerden bahsetmiyorum. Cidde'de yapılan, Belçika'da yapılan, Waşington'da gördümüz kolonatlar üzerinde eğer çevre yolunu geçirebiliyorsanız bir defa para harcarsızın, trafik kazalarınızda kent içerisi ve kent komşusu trafik kazaları da azalmış olabilir. Bu bir ilke haline getirilebilir. mi?

İkincisi, yani Türkiye'nin kent içerisi, kentlerarası ve uluslararası ulaşım politikasında ne olabilecektir? Hangi yük taşınıyorsa burada hiç boru hatlarından bahsetmiyorlar. Bu da, taşımada petrol eğer boru hattıyla gidiyorsa, o da bir taşımanın azaltılması yönünden önemli, onun da politikası var. O halde doğrultuları saptamak lazım. Yani, 20-50 sene sonranın doğrultusu ne olacak? İnsan hayatında 4 yıl beşerî hayatında bir şey değil ki. O zaman Avrupa-Anadolu dikdörtgeni, Asya-Avrupa -Anadolu dikdötgeni, Asya -Afrika-Asya-Anadolu dikdörtgeni, Arap ülkeleri, Afrika gibi, ana ilkeleri gene Şûranın (eğer gerekiyorsa tespit edip) siyasî mercilere, siyasî iktidarlara doküman, dizaynlar vermek lazım. Yabancı ülkelerde bunun enstitüleri var. Siyaset adamı geldiği zaman çeşitli dizaynları, çeşitli problemleri hazır buluyor, ilim adamından ve çevreden almak suretiyle ve kendi siyasî programına, felsefesine uygununu seçip kullanıyor.

Bu arada bir hali ''Eğri otur, doğru söyle'' ya da ''Sezarın hakkını ver'' ilkesine dayanarak bir iç duyyumu, iç dürtümü kişi övme pahasına da olsa, söylemek zorundayım. Kenedy Amerika'da Cumhurbaşkanlığına geldiği zaman, genç adam, hatırlarsanız, ''Ben Amerika'nın en ücra köşelerindeki genç simaları Washington'a getireceğim, Amerika'yı kalkındıracağım'' dedi. Panelistlerin, Sayın panelistlerin söylediklerivle, Sayın Bakanın açış konuşmasını birleştirdiğimiz zaman Sayın Bakanın Kenedy'nin özlediği Devlet adamlarından biri olduğunu görmekten bir Türk çocuğu olarak gurur duydum. Aynı siyaseti benimsemesem dahi. Şimdi bu arada yine ''Sezar'ın hakkını Sezar'a verme yönünden'' biraz iğne bize batıyor: Yüzde 1 fondan şikayetçi oldu Sayın Ulusoy; ama bir yerlerden almadan, bir şeyler yapmak mümkün değil. Bu hükümetin fon yaratmakta, kaynak bulmakta yüksek becerisi var. Elbet bir yerden çıkacaktı ve fonlara zannederim Hocam Kutlu'da değindiler. Fonlar konusunda çok fazla ürkek olunmamasını ve Ulaştırma Bakanlığının fonlara verdiği önemin kendi kanaatime göre, yanlış olmadığını, Batı ülkelerinden bir iki örnek vererek söylemek isterim. Bir refah Devleti haline gelen Isveç, Hollanda, ve Japonya hep fonlarla kalkınan ülkeler. Sayın hocalarım beni affetsinler bu fonun biz politikacıların ağzında tersine, yani aleyhinde yapılan propagandaların hepsine katılmak mümkün değil. Fon denetimsiz değildir. Türkiye'de fonun siyasal denetimi vardır. Ancak, Sayıştay'a gitmeyen fonlar üzerinde eleştiri yapılabilir; ama parlamentodaki 7 yılının 4 yılını Bütçe Plan Karma Komisyonunda geçirmiş bir arkadaşınız olarak söylüyorum: Evet bizim de o zaman kullandığımız fonlar vardı; 3 fon da ben kullanmıştım. Bu fonlara karşı reaksiyon var; ama biz o zaman bütçeyi ne yapıyorduk? Bütçeye ek maddeler ekleyerek, hatta Tahsis-i Varidat denilebilir bir bütçenin tecviz edemeyeceği yöntemlere de gidiyorduk. Burada değerli arkadaşlarım, kaçanı kovalamak lazımdır. Türkiye kaçanı kovalamak zorundadır. Uygulama gücü, yapma, yaptırma gücü yüksek olan insanların önüne eğer belgeleri, vasıtaları cesaretle vermezseniz, Sayın Naci Bozkurt bakıyorlar, Burdur'da böyle bir olayı kendileri yaşadılar, yüzbin lira veriyorsunuz 1 milyarlık iş yapıp geliyordu, burada da bu tür uygulamalar görüyorum, bu tür konularda siyaset adamları destekçi olmak zorundadırlar. Basın dilediği şekilde eleştirecek, basının karşısına çıkacaksınız, eleştirilerden yararlanacaksınız; ama bu çalışmaları değerlendireceksiniz. Ben konuşmamı uzattım galiba?

Şimdi burada bağlamak istediğim konu şu: Hazırlıksız gelmiş bir kişi olarak karşınıza beni affediniz. Bizim bu Şûrada ya son günde, yahut da bizden sonra Şûra içerisindeki arkadaşlarımızdan veya Bakanlık içerisindeki arkadaşlardan kurulu bir komisyon hiç olmazsa 15 gün çalışmalı, burada bölük pörçük insanın ağzına gelerek söylediği şeyler var ya, onlar acaba nasıl ilke olur. Onlardan nasıl politika üretilebilir. Şimdi trafik çizgisinin üzerine tekerleğiniz basıyordu bir zamanlar, hayda cezayı veriyordunuz. Park edeceksiniz, polise teslim etmişsiniz geliyor sizi talebe gibi azarlıyordu. Polisin de günahı yok, sizin de günahınız yok. 1980-1983 arası şehirlerarası -İçişleri Bakanı dostumdur-tuzaklarla karşı karşıyaydınız, çok dikkat ediyordum ama gene de İstanbul-Ankara arasında üç yahut dört defa ceza vermeden geldiğim gün hemen hemen yoktu; ama trafik suçlarını, kazalarına bakıyorsunuz değişiklik yok. Demek ki, bu çare değil. Yine hatırlamıyorum panelistlerden biri, yine Adıbelli'ydi galiba. O zaman trafik eğitimini getirmek lazım, o zaman halkın bilgisini arttırmak lazım, halkla ilişkilerde başka bir şey yapmak lazım. Şimdi, Batı ülkelerine, Amerika'ya gidiyorsunuz umumî yerlerde sigara içirmiyor? Kim polis değil, halk içirmiyor. Burada sözlerimi bağlıyorum. Kusura bakmayınız, hazırlıksız çıktım; ama dinlerken edindiğim intibaları buraya getirmek istedim. Şûranın ülkemize ve Ulaştırma Bakanlığına hayırlı olmasını sizlere saygı sunarak diliyorum.

RAYEGÂN KENDER - Teşekkür ederim efendim.

Sayın Başkan, sayın dinleyiciler. Bu Şûra taplantısında, ben de, daha önce konuşanlar gibi, genel ilkelere varılması gerektiği düşüncesindeyim ve bu konuda da bizlerin davetli olarak buraya geldiğimize göre, yardımcı olmamız ve hizmet etmemiz gerektiği düşüncesindeyim. Ben esas kendi alanımı geçmeden önce genel bir toparlama yapmak istiyorum izin verirseniz. Sabahtan beri değerli tebliğleri dinledik. Daha önce Sayın Bakanımızın açış konuşmasında bize verdiği bilgileri büyük bir memnuniyetle dinledik, öğrendik. Gerçekten çok önemli çalışmaların yapılmış olduğunu öğrenmiş bulunuyoruz. Tabiî sorun çok, çalışma da çok. Bir şey bitmez, tabii bitmemesi de iyidir, daima ilerlemek lazım. Her gün yeni bir sorun çıkar. Ne kadar çalışırsak çalışalım bitiş yoktur. Fakat ileriye doğru gidiş olması önemlidir.

Tebliğ veren arkadaşlara özellikle teşekkür ediyorum. Gayret sarfetmişler. Tabiî arkadaşlarımız somut olayları getirdiler. Somut sorunları, dertleri getirdiler buraya. Biz genel ilkelere ancak bu dertler üzerinde düşünerek varacağız. Başka türlü imkân yok, çok soyut kalırız aksi halde. Dile getirilen somut meseleleri üç nokta etrafında toplamak istiyoruz. Öyle anlaşılıyor ki, bugünkü konumuz olan kara taşıması sektöründeki meseleler üçe ayrılmaktadır. Birincisi şehir içi ulaşım, ikincisi şehirlerarası ulaşım, üçüncüsü ise ulaslararası ulaşım. Hakikaten dile getirilen sorunlar, takip ettim sabahtan beri dikkatle, bu noktalarda farklılaşıyor. Yani, şehiriçinde dert var, şehirlerarasında ve nihayet uluslararası taşımacılık alanında birtakım sorunlarımız var.

Genel ilkelere varılabilmesi için somut meselelerde, ben kendim aydınlanmak için bir iki noktayı belki değerli arkadaşlarımıza sormak istiyorum. Meselâ şehiriçi ulaşım güçlülüğünde herhalde ön planda, ilk sırada İstanbul şehri gelmesi gerekir. İstanbul şehri, şehir içi ulaşım bakımından niçin önemli? Özellikleri var: Birincisi, Asya'yı, Avrupa'ya bağlaması itibariyle köprü var ve çevre yolu var. Tabiî biz, çevre yollarını İstanbul'da şehir içi ulaşımında kullanıyoruz.

İkincisi, İstanbul şehrinin coğrafi durumu. Çok iniş yokuş var malumunuz. Çok dik yokuş var. Beşiktaş yokuşu var, Tünel'in arkasındaki yokuş var, saymakla bitmez pek çok yokuş var. Teknik arkadaşlar da bu toplantıda bulunduğuna göre, İstanbul'da şehiriçi kazalarının hemen çoğunda, kamyonların frenlerinin patlamasına neden oldu son senelerde Bunu misal olarak söylüyorum. Yani, bütün ayrıntıya girecek değilim. Misal olarak; Beşiktaş yokuşunu devamlı frene basarak inen bir komyonun acaba freninin - Patlama tabirini kullanıyorum, yanlış söylüyorsam, teknik uzmanlar hatamı lütfen düzeltsinler-Beşiktaş yokuşunu gerek üst baştan aşağıya kadar böyle devamlı fren yaparak inen bir kamyon, trafik yoğun olunca devamlı fren yaparak iniyoruz, başka çare yok. Freninin arızalanması, patlaması ihtimali yüzde kaçtır? Burada çok yüksek bir yüzde olduğunu okudum bir yerde. Mesalâ bu konuyu aydınlatırsak o zaman belki kamyonlara yokuş inerken, değişik bir güzergah tespiti mümkün olabilir. Yani, misal olarak söylüyorum. Şurası gerçek ki, İstanbul şehrinin kazalarının çoğuna kamyonlar neden olmaktadır.

İkinci bir somut nokta: Acaba çevre yolunun köprüye yakın yeri, giriş ve çıkışta kamyonların ve diğer ağır vasıtaların sağdan gitmesi sağlanamaz mı? Bu maalesef sağlanmıyor, sağlanamıyor, bir ara denendi; fakat şimdi yine kamyonlar en sol şeride kadar geçiyor ve devamlı şerit değiştiriyorlar. Yani, köprüde Köprü Işletmesinin para verilen yere bir cihaz koymak suretiyle, köprü üzerinde şerit değiştiren aracı tespit etmesi mümkün değil midir? Şimdi; tesbit mümkünse ne olacak diye sorabilirsiniz bana.Tabiî ben sabahtan beri arkadaşlarımızın fikirlerine katılıyorum. Bugün ülkemizde, başka ülkelerde olduğu gibi, trafik düzeninin sağlanması bakımından azami kontrolün getirilmesine taraftarım. Kontrol getireceğiz, başka çaremiz yok. Tabiî başka bir çare var ama çok zor, eğitim. Eğitim çok yönlü bir olay. Bugün bütün sürücülere, bütün araba kullanan, ticarî olsun amatör olsun, kişilerin trafik kurallarına uyma bilincini uyandırmamız lazım. Bu bilinci geliştirmemiz lazım. Bu bilinç gelişmemiş durumda. Tabiî buna da başlayalım. Bu da geliştirilsin. Hatta biz birbirimizi tashih edelim Batı'da olduğu gibi ve önümüzdeki bir araba kırmızı ışıkta geçiyorsa, hemen onun plaka numarasını alıp, en yakın gördüğümüz zabıta yetkilisine bildirelim ve zabıta yetkilisi de burada bize biraz teşvikkâr davransın. Bunu bilhassa tebliğ sahibi Sayın Emniyet Genel Müdür Muavini Beyefendiye dilek olarak iletmek istiyorum. Yani, emniyet mensubuna bir genelge yayınlayarak, böyle vatandaşların yardımlarının memmuniyetle karşılanması belki istenebilir.

Son bir somut nokta: Yine Sayın Beyefendiye yöneltmek istiyorum. Acaba şehir içinde, Batı'daki şehirlerde anladığımız anlamda yaya geçitleri yapılıyor, yayalar geçmeye başladığı anda, ışık olsun olmasın arabalar yavaşlıyor. Batı'da malûmunuz böyle. Bunu gerçekleştirme imkânı? varmı. Belki çalışmalar vardır bilemiyorum aydınlatmak bakımından, kendimin aydınlanmam bakımından sizden rica ediyorum.

Şimdi bu somut meselelerden tabiî soyuta geleceğiz. Nereye geleceğiz? Şimdi burada işte benim uzmanlık alanım rol oynuyor. Beni Sayın Bakanlık davet ettiğine göre bu toplantıya, ben de hizmet etmek istiyorum. Üç gün geleceğiz buraya, sabah, akşam oturacağız, hizmet etmek istiyorum. Şimdi hukuk, hukuk ulaştırmada ne sağlar? Tabiî ulaştırmanın büyük bölümü taşımacılık, yani taşıma olmayan amatör ulaştırma. Onun dışında önemli olan taşımacılık.

Şimdi taşımacılıkta birçok dert dile geldi. Arkadaşlarımızı dinledik. Herkes derdini söylüyor, Bakandan çare istiyor. Şimdi, Sayın Bakanımız bu dertlere nasıl çare bulacak? Çareyi hukukla bulacak. Kuralla bunlar halledilir. başka bir şeyle halledilmez. Kural tanzim edilir, tabiî işin mahiyetine göre, hangi nitelikte kural tanzim edilecek burada? Evvelâ hukuk burada işe karışıyor. Bir genelge mi, bir talimat mı, yönetmelik mi, yoksa kanun mu? Malûmunuz kanunla yapılacak şeyler var, yönetmelikle yapılacak şeyler var. Deniz ulaştırması görüşülürken yarın, bir misal vereceğim. Kanunla yapılması gereken bir husus yapılmadığı için bir boşluk var, onu yarın size arz edeceğim.

Şimdi hukukî bakımdan görüşüm şu ki: Ulaştırma ve taşımacılık alanındaki bütün mevzuatın gerek ıstarında olsun, gerek birbiri arasındaki ahenk temininde olsun, ulaştırmanın diğer alanlarında olduğu gibi, Ulaştırma Bakanlığımızın koordinatörlüğüne ihtiyaç var Türkiye'de, yani bir koordinatör durumu olması lazım. Bu nedenle benim dileğim şu ki: Ulaştırmaya ve taşımaya taalluk eden kanun ve diğer mevzuatın hazırlanmasında, proje tasarısı hazırlanmasında Ulaştırma Bakanlığımızın buna ilgi göstermesi, hukukçuları, hukuk müşavirliği vasıtasıyla veya lüzum görürse, uzmanlara başvurmak suretiyle, bu konuya da eğilinmesi benim en büyük dileğim. Örnek vermek gerekirse: Benim öğrenmek istediğim bir husus var. Geçen yıl, Türk Ticaret Kanununun değiştirileceği söylendi, hatta biz Istanbul'da Deniz Ticaret Odasının isteğiyle bir çalışma yaptık, deniz kısmı bakımından, önerilerin tespiti bakımından. Tabiî Ticaret Kanununda kara taşıması hakkında da hüküm var. ''Ticaret Kanunu değiştiriliyor'' dendiği zaman, tasarı herhalde Ankara'da hazırlanıyor. Kim, hangi heyet hazırlıyor ben bilmiyorum. Şimdi bu değişiklik tasarısı hazırlanırken, taşımaya ilişkin maddelerin de tasarının Ulaştırma Bakanlığımızın bunu elde ederek (belki de yapılmıştır yani özür dilerim bilmediğim için) bu konuya ilgi göstermesi gerekir. İhtiyaçlar Ulaştırma Bakanlığına söyleniyor, bu ihtiyaçların karşılanması bakımından tasarının gözden geçirilmesi lazım.

Sonra yine Sayın Ulusoy kardeşler bir kanundan bahsediyorlar. Zannediyorum ki bu, Uluslararası ve Şehirlerarası Karayolu Taşımacılığı Kanun tasarısıdır. Şimdi tabiî böyle bir kanun yapılmasına ihtiyaç var. Şehirlerarası ve uluslararası taşıma yapacak kuruluşların kanunudur bu aslında. Yoksa biz bir iç kanunla, uluslararası taşımada ortaya çıkan sorumlulukları düzenleyemeyiz tabiî. Biz bir kanun yapacağız, uluslararası taşımacılık yapılacak, yurt dışında bir olay meydana gelecek ve olayda da genel hukuk prensiplerine göre bir yabancı kanun uygulanacaksa, biz burada kendi kanunumuzu uygulayamayız. Yani bunlar, uluslararası taşıma yapacak Türk müteşebbislerin uymak zorunda bulunduğu kurallar. Buna ihtiyaç var. Bu bir suretle benim elime geçmişti. Bu kanunun bazı maddalerinde hukukî bakımdan tutarsızlık var. Bu nedenle ben bu tasarının Ulaştırma Bakanlığının hukuk uzmanlarınca yeniden incelenmesini öneriyorum. Örnek vereyim hemen: Malûmunuz acentelik kavramı var. Vaktiyle kıyametler koptu. Acenteliği burada aynen Türk Ticaret Kanunundaki tarifi almak suretiyle tarif etmiş, bir ticarî teşebbüsü aracılık yapmak suretiyle akit yapan acentayı almış sadece. Akit yapmak suretiyle muamele yapan kişi. Yalnız diyor ki, dikkatinizi çekerim, ''O işletme adına akit yapacak'' mesalâ, Ulusoy işletmesi adına, bir acente taşıma sözleşmesi yapacak. Şimdi böyle olunca hukuken kimin adına yapılmışsa akit, o kişi sorumlu olur, akdin kötü ifasından bir zarar meydana gelirse. Başka bir maddede de, ''Burada işletme acenteyle müteselsilen mesul olur'' diyor. Şimdi bu hüküm yanlış. Acentenin mesuliyetini koymadı ki. Böyle bir hüküm getirilebilir belki. Batı'da bunun çok az, nadir örnekleri var: (Acenteye mesuliyet tevcihi) Yalnız acenteye mesuliyet tevcih edersek, o zaman da acentelik yapacak kuruluş bulma herhalde imkânı son derece zor. Çünkü acentecilik bir ara-

cı kuruluştur. Yani, ''Ben ona karışmıyorum.'' Bu prensip kabul edilebilir ama şekil yanlış. Bu şeklin kanunun çıkmasından önce bence düzeltilmesi gerekir.

Sigorta meselesi üzerinde çok duruldu. Sayın Ulusoy yeni çıkan Karayolları Trafik Kanunundaki sigorta yetersiz buyurdular. Sigorta meselesinde, sigorta konusuyla da ilgili bir araştırma olarak belirteyimki biraz evvel bahsettiğim tasarıda sigorta hükümleri de var ve burada da mecburi sigorta getirilmiş. Bu kanundaki sigorta ile Trafik Kanunundaki sigorta nasıl bağdaştırılacak, ondan ayrı mı olacak burada mümkün değil. Yani, o hükümlerin de bağdaştırılması lazım. Şimdi Sayın Ulusoy'a buyurdular ki, ''Bu 2918 sayılı Kanundaki sigorta hükümleri yetersizdir, biz bu nedenle bir fon tesis etmek istiyoruz''. Yanlış anlamadımsa uluslararası yolcu taşıma müesseseleri aralarında anlaşmak suretiyle, bir fon tesis edecekler. Bu fondan ulaştırma sırasında ortaya çıkan zararları ödeyecekler. Şimdi bunun için bir kanuna lüzum yok, bugün bunu yapabilirsiniz. Evvelâ onu arz edeyim: Bir karşılıklı sigorta şirketi kurmak suretiyle bunu yapmak mümkün. Fon tesisi tabii sigortanın daha ileri bir aşamasıdır. Birçok ülkelerde, sigorta yetersiz görülür. Daha ileri aşama fon tesisi olabilir, düşünülebilir ama bunun genelde ele alınması gerekir.

Son olarak; Trafik Kanununda bir fon öngörülmüştür ve bu çok da faydalıdır: Bir garanti fonu. Yalnız bu garanti fonu bilmiyorum Ticaret Bakanlığından yetkili var mı içimizde? Galiba henüz işletilmeye başlamadı. Buradaki garanti fonu şu: Trafik kazası oluyor, otomobil çarpıyor, kaçıyor, plaka numarası tespit edemiyorsunuz veya sigortası yok, bir saat evvel sona ermiş sigorta poliçesi, yenisini yaptırmamış, yani sigortaya gidemiyeceğimiz hallerde bir garanti fonu tesisi yıllarca onun savunmasını ben yapmıştım kanuna geçti, onun kurulup işlemesini ben bekliyorum sabırsızlıkla, ona da dikkatleri çekmek istedim.

Efendim çok teşekkür ederim. Hizmet etmek istiyoruz tabiî başka emirleriniz de varsa çalışırız.

FAHRETTİN KINAY - Sayın Bakan, sayın dinleyiciler; Biraz önce Sayın Kemâl Kutlu Hocamız ''Karayolu Ulaşımında sorunlar ve Öneriler'' başlıklı tebliğinde, karayolu ulaşımının diğer sistemlerle koordinasyonu bulunmadığından bahisle, ulaşım sistemlerinin koordinasyonu ve tek bir yönetim biriminde toplanması önerisinde bulundular. Daha sonra, nüfusun yüzde 50'sinin şehirlerde yaşaması nedeniyle, şehiriçi taşımacılığında belli bir nüfusun üstüne çıkmış kentlerde, metronun kurulmasını önerdiler. Şehiriçi taşımacılığında da farklı ulaşım sistemleri mevcut. Bu ulaşım sistemleri zaman zaman birbirleriyle rekabet halindedir ve bu rekabet sonunda da bir atıl kapasite meydana gelmektedir. Ben bu ulaşım sitemlerinin birbirini tamamlayıcı hale gelmesini ve atıl kapasitelerin değerlendirilmesi amacıyla koordinasyonun gerekli olduğu kanaatindeyim. Gerçi büyük şehir belediyeleri bünyesinde bu amaçla Ulaşım Koordinasyon Merkezi kurulmuştur. Ancak şehiriçi taşımacılığında tespit edilen ulaşım sistemleri farklı kurum ve mevzuatlara bağlıdır. Bu nedenlerle de destek anlamdabir koordinasyon sağlanamamaktadır. Şehiriçi taşımacılıkta, bütün ulaşım sistemlerinin gerçek bir koordinasyonunu sağlamak üzere, model var mıdır? Benim sorum bu kadar. Teşekkür ederim.

KEMAL KUTLU - Efendim evvela Sayın Tokar Beyin büyük terminaller olmadığını söylediğime dair bir beyanatı oldu. Ben büyük terminaller Batı'da yok demedim. Öyle büyük terminaller var ki, bu otelin lobileri gibi, salonları, duşları, tuvaletleri olan otobüs terminalleri gördüm ben. Benim demek istediğim çok şirketin geldiği terminal yoktur. 200 şirketin birden çalıştığı bir terminal yoktur. Ben onu arz etmek istemiştim. Yoksa, büyük terminaller elbetteki yapılmalıdır. Her türlü konfor sağlanmalıdır. Yolcu garın kapısından girince, valizleri alınmalıdır, havaalanında olduğu gibi, o da oturup kahvesini rahat rahat içmelidir, otobüsüne gitmelidir. Öyle terminali özlüyor şehirlimiz artık. Ben onu kastettim. Ama 200 tane firmayı aynı yere sokarsanız, bütün alan büro olur, bilet satış yeri olur, çığırtkanların yeri olur, herkes elinde bavulu nereye gideceğini bilmez. Bunlar artık gayri medeni şeylerdir. Benim arz etmek istediğim oydu efendim. Yanlış anlaşılmasın diye açıkladım.

Efendim, diğer değerli konuşmacılarımızın konularına bendeniz de katılıyorum. Elbetteki Şûranın görevleri bir ilkelere yönelmek, ulaştırma faaliyetlerine bir yön vermektir. Bunları eğer sağlayamazsak, zaten boşuna gelmiş oluruz. Emeklerimiz de boşa gitmiş olur. Sayın Bakanlığımızın, nasıl söyleyeyim, bu mükemmel organizasyonunda yaptığı masraflar da heba olmuş olur. Bu da ülke ekonomisine zararlı bir şey olur. Onun için elbetteki birtakım ilkelere gitmemiz şart.

Efendim, değerli bir konuşmacımız halkın eğitiminden bahsettiler. Evet ona ben de katılıyorum. Şüphesiz, Fakat bu eğitim trafik eğitimi değil. Şoförümüz ''Taşıt giremez'' işaretini biliyor ama giriyor. Yahut sollanmaz çizgisini tanıyor ama solluyor. Hızlı gidilmemesinin gerektiğini biliyor ama gidiyor. Neden?.. Doğuştan alışmamışlar. Batı ülkelerinde çocuk daha doğar doğmaz bakıyor ki, arabalar sinyal vermeden dönmüyor, kurallara uyuyor. Yeşil yanmadan geçmiyor. Öyle büyüyor. Bu halkın eğitimi ancak böyle olur. Onun için ben gene tekrar ediyorum: Hemen düzen sağlanmalıdır. Artık bundan sonraki yetişen şoförler bu düzene uyarak gelmelidirler. En iyi eğitim trafikte, trafiğin kendisidir. Yoksa genel kültürsüz yetişme meselesi değildir bu. Öyle buluyorum. Çünkü şoför imtihanlarında iyi kötü trafik kurallarının imtihanı yapılıyor. Bilmeseler ehliyet alamıyorlar. Biliyorlar ama uygulanmıyor. Çünkü kimse uygulamıyor. Eski şoförler uygulamıyor ve esas üzüldüğüm nokta da şu: Hiçbir dünya ülkesinde (belki gene mübalağalı konuşuyorum) trafik içinde resmî arabası bu kadar toplu olan bir ülke de zor bulursunuz. Meselâ ben askerî arabaya büyük Avrupa şehirlerinde pek rastlamam. Belki günde bir raslarım. Bizde belediye, yahut bilmem kamu kuruluşlarımızın arabaları o kadar çok ki, bunların şoförleri bir ölçüde disiplin altındadır: Başları bellidir, uyacakları şeyler bellidir. Bunlara uysalar, göreceksiniz eminim bir düzen sağlanabilir ve çocuklarımız da onu göre göre artık iyi yetişirler ehliyet aldığı zaman sinyal vermek, sollamamak vesaire de zaten içine sinmiştir. Bunu böyle takip ederler. Sayın Kender Hanımın bir sorusu olmuştu. Kamyonların kazaları Efendim çoğunlukla bu kazalar gündüz trafiğin çok olduğu saatlerde olmaz. Gece aşırı hızla, kontak kapatarak, var kuvvetiyle gitmelerden olur ve çoğunlukla o **Barbaros** Bulvarındaki kazaların (yakînen bildiğimiz için söylüyorum) hepsi gece saatlerinde, tenha zamanlarda, hızlı gidiş ve kontak kapatmak neticesi fren veyahut motor freninden faydalanmamak neticesi olmuştur.

Sayın Kınay'ın sorusu ise çok enteresan: Şehiriçi taşımacılığı. Zaten trafik konusunda ülke çapında zayıflarımız üç-dört tane büyük şehirlerimizde olur esas itibariyle. Hem yoğunluk fazla hem arabalar çok, vasıtalar çok, yani kazalar çok, her şey çok. Elbetteki şehiriçi taşımacılığında bir koordinasyon sağlanması lazım. ''Bir model var mı?'' dediniz. Batı ülkelerinde bir otobüs biletiyle metrosuna da binilebiliyor veyahut varsa vapuruna da binilebiliyor. Bunlar arasında bir koordinasyon var. Şehre gelen bir turiste mesalâ bir haftalık bilet veriliyor istediğine biniyor. Böyle uygulamalar çok. Bunlar gerek turizm bakımından, gerekse şehirde yaşayan insanlarımız bakımından çok avantajlı formüller oluyor. Bizde çeşitli idarelere bağlı oldukları için, hatta bakanlıkları başka başka olduğu için muhtemelen böyle bir koordinasyon maalesef kurulamıyor. Bu uygulanabilir efendim. Eğer sorunuza cevap verebildiysem ne mutlu diyeceğim. Veremediysem devam edeyim.

Teşekkür ederim.

TÜLİN CANDIR - Sayın Bakan, Başkanlık Divanı ve Değerli izleyiciler. Ben ilk oturumda sunulan iki bildiride yer alan önemli gördüğüm iki hususu yeniden bir kez daha vurgulamak için söz almış bulunuyorum.

Bunlardan ilki Sayın Profesör Kutlu gelişmişlik düzeyiyle birlikte araba sahipliğinin artacağını ve özel araba sahipliğinin artacağını ve bunun için gerekli ulaşım düzenlemelerinin yapılması hususunu vurguladı ve bildirisinin sonunda da bu araba sahipliğinin artışıyla birlikte özellikle kent içinde, ne kadar ulaşımla, yollarla ilgili düzenleme yaparsanız yapın kitle taşımacılığına yönelmediğiniz sürece, bu trafik kargaşasının hızla artacağını ve bu soruna çözüm bulunamayacağı hususunu belirttiler. Gerçekten bu çok önemli bir husus. Özel araba sahipliği kuşkusuz, temel gösterge olmamakla birlikte bütün ülkelerde gelişmişliğin, refah düzeyinin bir göstergesi. Ancak en gelişmiş ülkelerde bile, konuyu belki yolcu taşımacılığı, yük taşımacılığı diye ikiye ayırmak lazım. Yolcu taşımacılığı konusuna, kent içi ve kentlerarası ulaşıma baktığımız zaman elimizde şu anda bir veriler dizisi olsaydı bunu daha açıklılıkla görmek mümkün olurdu ki, taşımacılığı karayolu taşıma türleri arasında dağıtabilseydik, kitle taşımacılığına yönelik bir taşıma gerek kent içinde, gerek kent dışında şehirlerarası kara yolu taşımacılığında ağırlık kazanacaktı. Özel araba sahipliğine göre, özellikle kent içi ulaşımlarını düzenlemiş, gelişmiş ülkelerde bile, bu veri bu yönde gelişmekte.

Yük taşımacılığına gelince: Yük taşımacılığına ilişkin Sayın Kutlu'nun bildirisinde üçüncü tabloda büyük bir açıklıkla her kilometre bazındaki, en iyi değerlendirme verisidir, pek çok geliş-

miş ülkede bile, karayollarının ulaşımdan aldığı pay ve ulaşım içindeki dağılımı derhal yüzde 50'ler düzeyine inmektedir. Hatta yüzde 50'lerin altına düşmektedir. Kuşkusuz bu gelişmiş ülkelerin uyguladıkları liberal ekonomi politikasında bile, bu oranlar eğer gelişmişse, böyle bir dağılım varsa, bunlar kendiliğinden oluşmuş dağılımlar değildir. Bunlar o ülkelerin uzun yıllar uyguladıkları ekonomi politikaları, ulaşım politikaları sonucunda ulaşılmış dağılımlardır. Ülkemiz belki bu konuda bugüne kadar bazı konuları geride bırakmıştır. Ama elimizde, önümüzde hâlâ fırsatlar vardır. Bir ulaşım politikası olarak gerek **kent içi** veya kentlerarası yolcu taşımacılığında, gerekse yük taşımacılığına yönelik politikalarımızı hazırlamamız ve bunların hızla uygulamaya geçmesini sağlamacılığına yönelik politikalarımızı hazılamamız ve bunların hızla uygulamaya geçmesini sağlamamız zorunludur. Önümüzdeki yıllarda yapabileceğimiz en gerçekçi, en zorunlu uygulama da bu olacaktır. Bu birinci olarak Sayın Kutlu'nun bildirisinde yer alan hususu vurgulamak istediğim nokta.

İkinci nokta Sayın Terzioğlu bildirisinde ulaştırma konusunda araştırma merkezlerinin, enstitülerin eksikliğini ve bunların uygulama ile aralarında sürekli bir diyalog içinde geliştirilmeleri gerekliliğini vurguladılar. Bu gerçekten önemli bir husus. Ülkemizde pek çok alanda olduğu gibi, ulaştırma konusunda da yeterli araştırma merkezi ve enstitütü yok. Bunlar şu anda gelişme yolundalar. Ancak, bu merkezlerin ve enstitülerin yaptırım gücü olmayan birimler bunlar. Ülkemizde de yaptırım gücü olmayan bir birimin aldığı her karar ne kadar gerçekçi, ne kadar uygulamada zorunlu olursa olsun, uygulamada yerini bulmadıkça, kâğıtlar üzerinde, ciltler arasında kalmaya mahkûm kararlar olarak görüyorum. Onun için geliştirilmesi zorunlu bu merkezlerin, enstitülerin gerçekten sürekli olarak, uygulayıcı kuruluşlarla bir diyalog ve işbirliği içinde, hatta onların hedef ve politikaları ile uyumlu araştırmaları geliştirmeleri, o konulara ağırlık vermeleri gerekir; ama bunun karşıtı olarak da, uygulayıcı ve yaptırım gücü olan birimlerin bu merkezleri, bu enstitülerin aldıkları kararları, onların göstermek istediği yolları, tavsiyeleri bir tavsiye niteliğinde olmaktan çıkarıp, uygulama alanına koymaları ve bunları gerçekten o ülkenin çıkarları doğrultusunda alınmış kararlar olarak görüp değerlendirmeleri ve yaptırımı da birlikte getirmeleri zorunludur.

Teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.

CAHİT ÇITAK - Sayın Bakan, sayın dinleyenler, sizleri sagıyla selamlarım; Sayın Tokar ve Sayın Babüroğlu, kendilerine has mükemmel üslupları içinde, ulaştırma politikalarımızın bu Şûrada vurgulanması gereğini ifade buyurdular. Kendilerine yüzde yüz katılarak, bu noktadan itibaren biraz fikir üretmek istiyorum.

Ülkemizde, ulaştırma hizmetleri distribüsyonunu belirli bir politikayla tartışmadıktan sonra, bu ulaştırma hizmetleri distribüsyonundan sanayi ve yapı politikalarımızı çıkaracak noktalara gelmeden ve onları noktalamadan zannedersem Şûra görevini yapmış olmayacaktır. Yalnız, burada geçmiş yıllardan intikal eden bir hastalığımızın, bu Şûrada da tekerrür etmemesini teminen bir hususa işaret etmeden geçmeyeceğim. 1982 yılında, biraz evvel Sayın Tokar ve Sayın Babüroğlu'nun işaret ettikleri, bu ihtiyaç zamanın hükümeti tarafından yüksek düzeyde hissedilmiş ve 10 yıllık master plan yapılmıştı. Eğer hafızam beni yanıltmıyorsa, 1971 senesinde İtalikonsülün zamanın hükümetine yaptığı bir araştırmayla bu cereyan ülkemizde başlamıştı. Fakat 82 yılında, zamanını hükümetinin kabul ettiği Ulaştırma Master plânında olması lazım gelenle, ülkenin gerçekleri yüksek düzeyde birbirine karıştırıldı.Mesalâ, eğer hafızam beni yanıltmıyorsa 1982 yılındaki ülkenin yük taşıma potansiyeli zannedersem 42 milyar ton kilometre civarındaydı ve bu 42 milyarton kilometrenin 1982 yılına düşen nispeti de 39 milyar ton kilometre civarında olmasına rağmen, 10 yıllık planın uygulanmasının neticesinde, takriben 90 milyar ton kilometreye varabilecek bir yük potansiyelinin, uygulanacak 10 yıllık planla, 82'de 37 milyar ton kilometre olan bir yerin 35 milyar ton kilometreye düşmesinin önerildiğini hep beraber görüyoruz. Bu planın bir hayal olduğu, uygulanma imkânının olamayacağı çıkış noktasından belliydi. Tekrar dikkat buyurmanızı istirham edeceğim, 37 milyar ton kilometre olan 82 gerçekleşmesinin, 42 milyar ton kilometre toplam taşıma potansiyeli olması noktasında 10 yıl sonra 90 milyar ton kilometre seviyesine gelmesinde, uygulama 34 milyar ton kilometreye düşmesi öngörülüyordu. Bu olmaması beklenen, olmayacak bir uygulamaydı. Bunu, gereken organlarla, gayet ciddî şekilde uyarmıştık. Sonra yapılan tashihte, yine aynı hatanın tekrar ettiğini ve gerçekçi bir noktaya gelinemediğini üzülerek tespit ettik. Şimdi

bu Şûrada da, bu tarzda bir çıkış noktasının, yani olması beklenenle, olması gerekenin birbirinden çok ciddî şekilde ayrılmasının lüzumunu bir defa daha işaret etmek istiyorum.Muhakkak ki, toplu taşımacılık, demiryolu taşımacılığının ülke ekonomisindeki emniyetini ve lüzumunu inkâr etmek durumunda değiliz. Ama 34 kilometre saatlik bir süratle Türkiye'de yük taşıma hizmetlerinin yüzde 50'den fazla ağırlığının demiryollarına intikal ettirilebilecek bir yatırım politikasını uygulayacak millî ekonomik potansiyelimizin olduğunu da iddia etmek mümkün değildir.

Yine bu yük distribisyonunun, biraz evvel işaret buyurulmuştu, boru taşımacılığı da dikkate alınarak yeni şartlarda yapılacak yük distribüsyonunda gerçekçi bir beklenti olarak, bir temenni olarak Şûramızda ifade edilmesi, Şûra metinleri içinde, kararları içinde ifade edilmesinde büyük yarar vardır. Eğer böyle bir sanayi politikasının ihtiyacını vurgulamazsak, işte 3 yıl evvel, biraz evvel Sayın Ulusoy'un gayet acı bir şekilde belirttiği gibi, 3 ayda iptal edilen 4 bin çekicilik bir ithalatın bugün otomotiv sektörünü ne hale getirdiğinin hazin neticesini en azından tekerrürüne mani olmak üzere Şûra neticesi içinde tespitte yarar görüyorum.

Efendim, mühim bir husus da, vasıtaların fizikî ve geometrik performanslarıyla o kadar fazla oynuyoruz ve o kadar gayri ciddî bir gelişim çizgisi çizdi ki bu olay. İnşallah bu Şûra kara nakil vasıtalırının fizikî ve geometrik performansını son bir defa gözden geçirme kararını alır. Eğer hafızam beni yanıltmıyorsa, Batı Almanya'da 1921 den 1986'ya kadar zannedersem trafik tüzüğünün fizikî ebatlarla alakalı düzenlemesi 1924'te bir defa, 1930'lu yıllarda bir defa ve Batı Alman Devleti kurulduğunda da bir defa olmak üzere üç defa tespit edilmiş ve 1957 de yapılan sağ referandumundan sonra, bir defa da Şaarland için yapılmış dört defa yapılmış. Eğer gene hafızam beni yanıltmıyorsa, yani rakamını hazırlayamıyorum. 32 senelik meslek hayatımda en azından 32 defa bu değişti. Neler değişti biraz arz edeyim. Tonaj 8'di evvelâ, sonra 10 oldu, sonra 13 oldu. Otobüs boyları 10 oldu, 11 oldu, 12 oldu, kapılar 3'tü 2 oldu. Belediye otobüslerinin (bir ara belediye yanlış bir ithalat yaptı) boyunu 12'ye çıkardılar; fakat tonajını arttırmayı unuttular. Zannedersem o olay Adana Belediyesinde oldu.

Meselâ bugün 2 bin tonluk bir treyler Türkiye'de nakledilse, bunu ne imal etmek, ne getirmek mümkün. Herhalde özel kararnameler gerekecek. Onun için bütün fizikî ve geometrik teorik ihtimalleri dikkate alarak, muasır memleketlerden birinin benzeri bir trafik tüzüğünü, vasıtaların fizikî ve geometrik özelliklerini nihai olarak tespit etmek ve bunun altını bir defa çizmekte yarar vardır. Çünkü, partilerin ve politikaların vasıtaların fizikî ölçülerini ve geometrik ölçülerin değiştirilmesi için bir gerek görmüyorum. Bu hususu bu Şûra ümit ederim ki en azından temenni olarak tespit eder.

Efendim taşıma hizmetleri koordinasyonu konusunda da bir hususu dikkatinize arz etmek istiyorum. Her yerde, her vesileyle üç tarafı denizlerle çevrili güzel yurdumuzda diye başlayan bir görüşme niçin deniz nakliyesinin yapılmadığını hiçbir zaman daha devam ettirmez. Acaba ülkemizde, taşıma hizmetlerinin koordinasyonu hakkında en ufak bir gelişme yapmış mıyız? Yani 10 bin tonluk bir gemi Karadeniz sahillerinden bir limana gelse boşalsa, bu iç kanallara nasıl tahliye olacak, hangi kasabalara, hangi fizikî akış içinde gelecek hiç düşünmüyoruz.Ama arka tarftan da her defasında ''Üç tarafı dantel gibi romantik sahillerle süslü denizlerimizin etrafında deniz nakliyeciliği yapmıyoruz'' diyoruz. Şimdi, Sayın Ulusoy biraz evvel otobüsçülük hakkındaki hatıralarını nakletti. Gayet güzel hatırlayacağız ki, Avrupa şehirlerinde merkez garları yok. Kuzey garı var, güney garı var ve doğu garı var; fakat bu garların arasında, trenlerden inen yolcuların nakliyesini sağlayacak bir hizmet var. Bu en basitiyle, şu basit demiryolu otobüs koordinasyonu en basiti. Biraz evvel buyurdular dediler ki: ''Avrupa'da otobüs işletmeciliği yok'', Avrupa'da otobüs işletmeciliğini gerektirecek şartlar yok. Şimdi bu şartların olmadığı bir ülkeyle, yol cu taşıma hizmetlerinin yüzde 95'ini otobüsle yapan bir ülkedeki hizmetleri birbirleriyle mukayese etmek ve birbirine paralel modeller geliştirmenin imkânı olmadığını da dikkate almak mecburiyetindeyiz. Şimdi, havacılık hizmetlerine ve havacılığa ne kadar ehemmiyet verildiğini Sayın Bakanın açış konuşmasında dinledik. Bir ülkede, o ülke insanlarının yüzde 95'inden fazlasının otobüsle nakledildiği bir yerde şimdi bu modeli değiştirmek için herhangi bir ekonomik gücümüz, ekonomik potansiyelimiz de olmadığı varsayımıyla ki, durum böyle, acaba Türk insanını bu otobüs taşımacılığında nasıl mutlu ederiz diye bu konuyu incelemek ve bunların paralelinde modeller ve çözümler getirmek mecburiyetindeyiz. Bu modeli ve çözümü tartışmak ve en azından temenni olarak da bu Şûranın neticelerine getirmek en azından vazifemiz olmak gerekir.

Beni dinlediğiniz için teşekkür ederim.

İBRAHİM GÖKSEL - Sayın Bakanım, Eski Bakanlarım, değerli dinleyiciler. Bendeniz de iki hususa değinmek üzere söz almış bulunuyorum. Bunlardan bir tanesi Sayın Cemal Ulusoy'un dile getirdiği Bafra örneği.

Efendim, hakikaten düzenlenmemiş bir ortamda cemiyete hizmet verme çabası ile karşı karşıya kaldığımızda yüzlerce, binlerce problemle yüz yüze geldiğimizi görüyoruz. Bunu şu bakımdan söz alarak dile getirmek mecburiyetinde kaldım. Biz aynı Bakanlığın yeni bir kuruluşu oluyoruz, Telsiz Genel Müdürlüğü. Başlangıçta yayınlamış olduğumuz bir yönetmelikle telsiz ithalatını hiçbir tahdide tabi bırakmaksızın serbest bırakılmıştık. Ama kısa süre sonra gördük ki telsiz satış bayileri akla gelmedik problemler yaratıyorlar. Şöyle ki: 6 aylık bir uygulamadan sonra, memleketimizde bir bisikletçinin, bir kasabın, bir kunduracının telsiz satışı yaptığı ve bayilik hizmetini yürüttüğünü gördük. Vatandaş parasını veriyor, bir sene garanti ile satıyor. Ama getirebildiği bir çözüm yok ve hazırlanan yeni bir yönetmelikte bayilerin de telsiz ithalat firmalarının bağlı olduğu esaslar içersinde hizmet verme şekline getirilmesi sağlandı. Kısa bir süre sonra da hakikaten bu teknik hizmeti veremeyecek olanların kendiliğinden elenerek, bugünkü duruma gelindi. Memnuniyetle yüce huzurunuzda şunu ifade edebilirim ki, Sayın Bakanım ve Bakanlığım adına hakikaten artık hizmeti verebilecek kişiler zincirde yer almaya başlamışlardır. Buradan şuna gelmek istiyorum :

Eğer memleketimizde, taşımacılık hizmetinde ister eşya taşımacılığı ister personel taşımacılığı olsun, Sayın Cemal Ulusoy'un da belirttiği gibi, her önüne gelen müracaat eder, şirket kurma müsaadesi alırsa veya nakliyecilik yapma imkânı elde ederse, hepimizin de bildiği gibi, binlerce problem başa gelecektir. Ama, bunlar bütün dünyada gördüğümüz gibi, örneğin Amerika'da veya Avrupa ülkelerinde ana bir şemsiye, ana bir şirket veya birkaç ana şemsiye, birkaç ana şirket halinde teşkilatlandırılırsa probleme çözüm getirilebilir. Hepimiz biliyoruz Amerika'da sarı araba şirketi: Koskoca 50 eyalette, Amerika'da bir tane şirket var. Ama, istihdam ortadan kalkmış değil, tek araba sahabi de bu ana şirket altında hizmet almakta, yüz tane arabası olan kişi de bu şirketin altında gene hizmet almakta. Otobüs taşımacılığında da bu. Avrupa ve Amerika ülkelerinde böyle olduğunu sayın hocalarım ve diğer bu konuda ilgilenmiş olanlar biliyorlar. Bineanaleyh, bizim ülkemizde de böyle bir düzenlemeye gidilmesi halinde, tufeyli diyeceğim, attınıza sığınarak, şirketler kendiliğinden ortadan kalkacak, ana bir veya birkaç şirketin altında birleşmek suretiyle bu ana şirketlerin düzenledikleri ve yayınladıkları regülasyonlar, uygulamalar içerisinde hareket etmek mecburiyetinde kalacaklardır. İşveren diyeceğimiz bu taşımacılık şirketleriyle, hizmet gören halk toplumu arasında medeni ölçüler kendiliğinden doğacaktır. Örneğin ben hiçbir zaman İstanbul İlimizi il diye değil, bir devlet olarak telakki ediyorum kendi görevim açısından. Hakikaten küçük bir devlet 6 milyon nüfuslu, arazi yapısı gayet bozuk, arada bir Boğaz var. Efendim, burada taşımacılık hizmetinin yapılması ancak tepeden aşağıya doğru kuvvetli bir veya birkaç otoritenin belirli düzenlemeler içerisinde vereceği hizmetle kaim olabilir sanıyorum. Ama görüyoruz ki, benim bir arabam var; bende taşımacılık yapıyorum. Diğer arkadaşımın üç arabası var; o da taşımacılık yapıyor. Hiç bir kaideye bağlı değil, Trafik düzenini, biraz önce sayın konuşmacılarımızın, değerli hocalarımızın dile getirdiği gibi trafik düzenlerini riayetsizlik sonucu çıkmaz hale getiriyorlar. Bu konudaki, müsaade ederseniz, sözümü bağlamak istersem mutlak surette büyük şehirlerden başlanarak, denenmekte fayda var. Tıpkı bizim telsiz ihracatçı şirketleriyle, satış bayilerine uygulamış olduğumuz esaslar gibi. Şemsiye altında toplayıp, belirli nizamlarda, ölçülerde hem personelin eğitim, hem araçların sevk ve idaresi ve hem de fertlerle işveren bu firmalar arasındaki münasebetlerin medenî ölçülere getirilmesi ancak sanıyorum böyle bir otoriteyle mümkün olabilir.

İkinci husus: Sayın Emniyet Genel Müdür Yardımcısı Arkadaşımın, trafik kazalarını önleme hususunda alınması gereken tedbirlerle ilgili olarak denetimlerin ''Resmî araçlarla, resmî hüviyetteki kişilerle yapılamayacağı, çeşitli hüviyetlerde, çeşitli tip veya boyadaki araçlarla ve plakası her an değişebilen vasıtalarla yapılmasında fayda var'' diye buyurdular. Buna gönülden katılıyoruz. Bütün dünyada da uygulanan usuller, ama bugün emniyet teşkilatımızın elindeki trafik kontrolörleri sivil de olsalar yeterli sayıda olmadığını biliyoruz. Hepimiz dış ülkelere gittik, gidiyoruz, görüyoruz, yolun kenarında bırakılmaması gereken yerde içinde kendimiz dahi olsak üç dakika beklediniz mi biraz sonra ileride trafik polisi karşınıza çıkıyor. Bu nasıl oluyor? Cemiyet fertleri otokontrol dediğimiz sistemle artık topluma, polise hizmet edebilir hale gelmişler. Biz

bu duruma gelmedikçe aldığımız tedbirleri muhakkak suretle istediğimiz seviyeye getiremediğimizi göreceğiz. Çok kısa süre öncesine kadar memleketimizde bir trafik müfettişliği uygulaması vardı . Bu neden kaldırıldı bilemiyorum. Ben bu sözümle buraya gelmek istiyorum. Efendim, birtakım art düşünceli kişiler olsa dahi ki bu olacaktır, iki üç olacaktır, ondan sonra kalkacaktır. Biz bunu Sayın Bakanımın geniş müsamahalarına sığınarak telsiz uygulamalarında gördük. Başlangıçta bu ülkeye casuslar dolacak, bu ülkede şöyle olacak diye bir telsiz yönetmeliklerini ilk çıkarmaya başladığımızda, Haberleşme Yüksek Kurulumuza sunduğumuzda, bunlarla karşılaştık. Ama Sayın Bakanımın bu konudaki hakikaten çok geniş görüşleri ve ''Bırakın görelim, ne olacaktır'' şeklindeki tutumlarıyla bunun zarar meydana getirmediğini gördük. Bineanaleyh, trafik uygulamasındaki vatandaşlarımızın görevinin herkesin bir trafik polisi, herkesin bir teknik uzmanmış gibi, hareket etme imkânı getirildiği takdirde bu memlekette, mutlak surette kazalar çok çok düşecektir. Elbetteki birtakım kriterler de yayınlanacak yönetmeliklerle usuller tespit edilerek herkese bu görev verilmeyecektir. Bugün biz gene Sayın Bakanımın büyük müsamahalarıyla, Türkiye'mizin monitöring sistemi olmadığı için bu sistemin kurulmasına kadar profesörlerimiz dahil bugün boyacıya dahi kontrolörlük görevi verdik ve inanınız çok tahmin etmediğimiz sonuçlar alıyoruz ve bunlarla olmayan bir sistem karşılığında kişilerle meydana getirmeye çalıştığımız sistemle, telsiz sistemlerini kontrol etmek istiyoruz.

Efendim bana söz verdiğiniz için çok teşekkür ediyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ederiz Sayın Göksel.

Değerli misarfirlerimiz, çok değerli Şûra üyeleri bugünkü programımızı böylece tamamlamış bulunuyoruz. Ben gerek tebliğ veren arkadaşlara ve gerek katkıda bulunan arkadaşlara yürekten teşekkür ediyorum.

"DEMİRYOLU REFAH VE ÜMRAN TEVLİT EDER."

Prof. Dr. Güngör EVREN
İ. T. Ü. Mühendislik Fakültesi
Öğretim Üyesi

ÖZGEÇMİŞ

Güngör Evren,1956 yılında Malatya Lisesini bitirerek İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi'ne girmiştir. 1961 yılında yüksek öğrenimini tamamlamış ve İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi Demiryolları ve Toprak İşleri Kürsüsü'nde Asistan olarak göreve başlamıştır. 1969 yılında Doktor, 1974 yılında Doçent, 1980 yılında Profesörlüğe yükselmiştir. 1980 - 1985 yılları arasında İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi Dekanlığını yapmıştır.

1969-1971 yılları arasında mesleki ve bilimsel incelemelerde bulunmak üzere iki yıl süre ile Parist'te görevlendirilmiştir. Bu sırada S.N.C.F. (Société Nationale des Chemins de Fer) ve R.A.T.P. (Régie Autonome des Transports Parisiens) de staj yapmıştır. 1977 yılı Eylül, Ekim aylarında İsviçre, Fransa, Belçika ve İngiltere'de mesleki incelemeler yapmıştır. 1984 yılı Ağustos, Eylül aylarında çağrılı olarak gittiği Japonya'da ''Kentsel Ulaştırma ve Demiryolları'' konularında inceleme ve araştırmalarda bulunmuştur.

Ulaştırma ve özellikle demiryolu konusunda birçok yayını vardır.

KENTSEL ULAŞIM VE RAYLI SİSTEMLER

Sunan

Prof. Dr. Güngör EVREN

ÖZET

Kentsel ulaşımda, belirli saatlerde yoğunlaşan büyük hacimli işyeri-konut yolculuklarından kaynaklanan önemli sorunlarla karşılaşılmaktadır.

Büyük kentlerin özellikle merkezi bölgelerinde, yolculuk isteminin vardığı düzeyler, raylı sistemlerden yararlanılmasını zorunlu kılmaktadır.

Bu nedenle, raylı sistemler dünyada yaygın bir kullanım alanı bulmuşlardır. Bugün, bir çok kentte raylı sistem planlanır ve yapılırken, bir çoğunda mevcut raylı sistem ağı genişletilmektedir.

Raylı sistemin kurulması ve geliştirilmesinde uygun bir zamanlama esnek ve ekonomik bir uygulamaya olanak sağlamaktadır. Bir zamanlama yanılgısı, daha doğrusu ulaştırma sistemine raylı sistemin sokulmasında gecikme ise, ulaşım hizmetinin aksamasına ve çözümlerin pahalılaşmasına neden olmaktadır.

Dünya uygulamalarından edinilen deneyimler ışığında saptanan kriterler ve ulaşımda karşılaşılan sorunlar bir çok kentimizde raylı sistem uygulamasına geçilmesi zamanının geldiğini İstanbul'da ise çoktan geçtiğini göstermektedir.

Bu nedenle büyük kentlerimizde geç kalınmaksızın aşamalı bir çözümün planlanarak uygulanılmaya başlanılması gerekmektedir.

Bu bildiride, kentsel ulaşımda raylı sistemin gereği ve uygulanma koşulları açıklandıktan sonra konu yukarıda belirtilen çerçevede ülkemiz açısından değerlendirilmiştir. Bildirinin sonunda sonuçlar özetlenmiş ve bazı önerilerde bulunmuştur.

KENTSEL ULAŞIM ve RAYLI SİSTEMLER

1. KENTSEL ULAŞIMIN ÖZELLİKLERİ ve RAYLI SİSTEMİN GEREĞİ

Kentsel ulaşım, bir yandan ekonomik boyutlarıyla, bunların ötesinde ve daha önemlisi kentlerimizin geleceği ve insanlarımızın mutluluğu sorunu olarak, yıllardır güncelliğini korumaktadır.

Sorunun çözümü için toplutaşımı geliştirmenin zorunluluğu karşıtı söylenmeyen bir gerçek. Toplu taşımacılıkta ise raylı sistemlerin özel bir yeri vardır. kentsel ulaşımın boyutları belirli bir düzeye varıldıktan sonra raylı sistemlerden yararlanılmaksızın köklü bir çözüm bulmak olanağı yoktur.

Kentsel ulaşım sorununun ağırlığı sabah ve akşamın belirli saatlerinde yoğunlaşan işyeri ile konut arasındaki yolculuk istemlerinden kaynaklanmaktadır. İş amaçlı bu istem, kent merkezi ile çevre arasındaki bağlantılarla ve oransal olarak uzaklıklarla ilgilidir. Çalışma saatlerinin zaman içinde yayılması önemine karşın, zamanlama esnekliği çok az olan bir istemdir. En önemlisi de belirtilen nedenlerle büyük hacimli olmasıdır. Yolculuk hacmi çevreden merkeze doğru büyür ve kent merkezinde vardığı yoğunluk özel ulaştırma türlerini ve belirli bir aşamadan sonra da raylı sistemleri gerektirir.

Söz konusu istemin saatte 10.000 yolcuya kadar olan değerlerinde dolmuş, minibüs ve otobüslerden yararlanılabilir. Bu eşikten sonra istemin gereğine uygun olarak karşılanabilmesi için raylı sistemlere başvurulması kaçınılmaz olur.

Demek oluyor ki, öncelikle yaratılması gereken kapasite teknik açıdan raylı sistemi zorunlu kılmaktadır. Ancak kapasite gereği yerine getirilirken başta hız ve düzenlilik olmak üzere yolcu, işletmeci kuruluş, kent ve ülke açısından olumlu nitelikler de sağlanmış olmaktadır.

2. DÜNYA'DA ve ÜLKEMİZDE RAYLI SİSTEM UYGULAMALARI VE TASARIMLARI

Raylı sistemler yüz yılı aşkın bir süreden beri tramvay, metro, banliyö treni biçimlerinde birçok kentlerin ulaşımlarına katkı sağlamaktadır. Günümüzdeki gelişmeler raylı sistemleri her zamankinden daha gerekli duruma getirmiş bulunmaktadır. Bu gün 300 den fazla kentte tramvay, 20 kadarı yapım durumunda olmak üzere 70 dolayında metro sistemi, birçok kentte banliyö ve bölgesel demiryolları vardır. Var olan raylı sistem ağları geliştirilirken, öte yandan yeni kentleri raylı sisteme kavuşturma çabaları yoğunluk ve hız kazanmaktadır. Bazı yanlış ön yargılara karşın raylı sistem esnekliğini yeni uygulamalarıyla kanıtlamaktadır. Hafif metro, ön metro, yarım metro, hızlı tramvay deyimleriyle tanımlanmaya çalışılan uygulamalar geniş olanaklar sağlamaktadır.

Ülkemizde raylı sistemi kentsel ulaşımda kullanma çabaları oldukça uzun bir geçmişe dayanmaktadır. Ancak uygulamalar çok sınırlı bulunmaktadır. Bunlar, Ankara, İstanbul, İzmir ve Malatya'nın banliyö trenleri İstanbul'un metro tarihçesinin başlangıcında yer alan kısa tüneli ve İstanbul ile İzmir de talihsiz bir girişimle kaldırılmış olan tramvay sistemleri uygulamalarından ibaret kalmaktadır.

İstanbul metrosu ile ilgili etüd çalışmaları 1950 lerden başlayarak günümüze değin birçok kez gündeme gelmiştir. Hatta bir rastlantı ile elimize geçen bir projeden İstanbul metrosu için 1908 ve 1912 yıllarında ciddi etüdler yapıldığı anlaşılmaktadır. Son yıllarda Ankara, İstanbul gibi büyük kentler dışında da raylı sistem konusunda çalışmalar yapıldığı görülmektedir. Ne var ki belirtilen girişimlerin hiçbiri gerçekleşme aşamasına varamamıştır.

3. RAYLI SİSTEM UYGULAMASINDA ZAMANLAMA VE SONUÇLARI

Raylı sistemlerle esnek ve ekonomik bir çözümün geliştirilebilmesi ancak gecikmeksizin, zamanında girişimde bulunmakla mümkün olabilir.

Gecikme durumunda, raylı sistemi aşamalı biçimde geliştirme olanağı yitirilir ve sistemi doğrudan doğruya son aşamanın koşullarını sağlayacak biçimde gerçekleştirmek zorunda kalınır. İstanbul bu konudaki en çarpıcı örnektir. Bu kentimizde, her geçen gün aşamalı geliştirme olanağı ortada kalmış, kilometrelik maliyet 1954 de 15 milyon TL. iken, 1970 de 119 milyona, 1972 de 280 milyon günümüzde milyarlar düzeyine varmış, kısacası yatırım daha pahalı duruma gelmiştir. Bir aşamadan sonra sorunun zamanında çözülmemiş olması çözümsüzlüğün gerekçesi olmuştur. Ne var ki, bugün birçok eksende ilk bakışta da oldukça pahalı gözüken metro yatırımını gerçekleştirmekten başka çare yoktur.

Çünkü raylı sistemden yoksun bir sistemde, ulaştırma hizmeti esas olarak karayolu sistemleriyle karşılanacağından, istemdeki artış ve buna bağlı trafik tıkanıklıkları nedeniyle :

- Enerji, yedek parça v.b. kayıpları giderek artacaktır. Ülkemizde ulaştırma kesimindeki petrol tüketiminin 1/3'ü kentsel ulaşımla ilgili bulunmaktadır. Otobüslerin enerji bakımından elverişli olabileceği düşünülse bile, petrole bağımlı olduğu ve trafik tıkanıklığı içinde bu elverişliliğini sürdüremiyeceği unutulmamalıdır. Küçük kapasiteli araçların enerji tüketimi de trafikden daha hızlı artacaktır. Trafiğin tıkanmasından doğan duraklamalarda ortalama olarak otobüslerde 0.07 lt/dak., otomobillerde 0.03 lt/dak. yakıt tüketilmektedir. Hızların 15 km/sa. dolayına düşmesi durumunda 50 km/sa. hıza göre otobüslerde ve otomobillerde her kilometre başına enerji tüketimi 2 - 3 katına çıkmaktadır. Böylece trafik tıkanması sonucunda duraklamalar ve trafik akışının yavaşlamasıyla, taşıt sayısı yüzbinlerle ölçülen kentlerde saatlerle ölçülen ulaşım süresi uzamalarının doğuracağı kayıplar önemli düzeylere varmaktadır.
- Ulaşım sürelerindeki uzamaları yolcuların ulaşım nedeniyle kaybettikleri zaman olarak da gözönüne almak gerekir. İşine geç kalanların ya da işine uzun ve çetin yolculuk sonucunda yorgun gelenlerin üretim güçlerinin olumsuz yönde etkilenmesi kaçınılmaz bir olaydır. Ne var ki, büyük kentlerimizde bu tür kayıpların milyarlara ulaşması raylı sistem yatırımının milyarları kadar görünür ve çarpıcı olamamaktadır.
- Trafik kazaları artmaktadır. Bu kazaların maddî kayıpları ve büyük acıları hergün yaşanmaktadır.

  1984 yılı istatistiklerine göre, karayollarımızda 60823 kaza olmuş ve bunlardan 5677 kişi yaşamını yitirmiş, 50207 kişi yaralanmıştır. Bu kazaların 44545'i kent içinde meydana gelmiş olup toplam kazaların % 75'i düzeyindedir. Kent içi kazalarda 2118 kişi ölmüş ve 29708 kişi yaralanmıştır. Bu tablo oldukça karamsardır. Raylı sistemlerin güvenliği bilinen özelliğidir. Federal Almanya'nın 8 büyük kenti için düzenlenen istatistiğin sonuçlarına göre yolcu-km başına kaza sayısı oranı raylı sistem/otobüs/otomobil olarak 1/4. 1/26,8 dir.
- Hava kirliliği motorlu taşıtların artışıyla orantılı olarak insan sağlığını ve yaşamını tehlikeye sokan boyutlara varmaktadır. Bu kirlenmeye karşı alınacak önlemlerle ilgili harcamalarda ulaştırmanın da payının olduğu açıktır.

  Raylı sistemlerin havayı kirletmesi söz konusu değildir. Oysa A.B.D. ve Avrupa kentlerinde motorlu taşıtların hava kirlenmesindeki payları % 60 ları aşmaktadır. Özellikle (CO) kirliliğinin baş nedeni motorlu taşıtlardır. 1971 yılında NATO tarafından Ankara için yapılan araştırmaya göre ulaştırmanın hava kirlenmesindeki payı % 41 dir. Havadaki (CO)'ın % 77 si motorlu taşıtlardan ileri gelmektedir. Bu olumsuz etkinin günümüzde daha çok arttığı açıktır.

Kısacası genel olarak ulaştırma sistemini ve gerektiğinde raylı sistemleri geliştirmemenin karşılığı olan sosyal maliyet küçümsenmeyecek boyutlardadır.

Belirli bir sınırdan sonra, bu kayıpların yatırım maliyetini aşarak hızla tırmanmaya geçeceği unutulmamalıdır. İstanbul, bu süreci yaşamaktadır. Ayrıca, daha önce de belirtildiği gibi, sistemi geliştirmenin maliyeti de zaman içinde hızla artmaktadır. Bu koşullar altında, pahalı olduğu gerekçesiyle yatırım yapmaktan kaçınmanın ekonomik anlamda geçerliliğini savunmak çok güçtür.

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Raylı sistemler büyük kentlerimizin ulaşım sorunlarının çözümüne önemli katkılar sağlayacak niteliktedir. Kaldı ki, bu kentlerimizin bir çok ulaşım eksenlerindeki talebin raylı sistemlerden başka ulaştırma türleriyle karşılanması olanaksızdır.

Günümüzde A.B.D. ve Avrupa ülkelerinde nüfusu 300 bini en fazla 500 bini geçen kentlerde raylı sistem uygulamaya konulmaktadır. Böylece raylı sistemlerin saatte birkaç bin yolcudan başlayarak yüzbine varan kapasite yelpazesi içinde aşamalı biçimde gerekli yatırımların gerçekleştirilmesi olanağı doğmaktadır. Bu esnek uygulama ekonomik açıdan da uygun bulunmaktadır.

Dünyada bugüne kadar geçirilen deneyimlere dayanarak ulaştırma sisteminin geliştirilmesi için genel olarak aşağıdaki kriterlerin geçerli olduğu saptanmış bulunmaktadır.

- Bir yönde saatlik ulaşım talebi 1500 - 2000 yolcuya varan ulaştırma türleri için otobüs ekonomik olmaktadır.
- Özel yol tahsis edilmiş otobüsler için bu sınır 7 bin yolcuya erişebilmektedir.
- Tramvay ve hafif metroların etkinlik alanı bir yöndeki 6 binden 10 bin yolcuya varan debiler için geçerlidir.
- Daha büyük yolcu akımlarında metro yada banliyö ve bölgesel demiryollarının sınırlarına girilmiş olmaktadır.
- Nüfusu bir milyonu aşan kentlerde, sıkışık saatlerde bir yöndeki ulaşım talebi 12 - 15 bine erişen eksenler üzerinde metro yapımı gerekmektedir.
- Uygun bir ulaştırma sistemi geliştirebilmek için, nüfusu 300 bini aşan kentlerde en yüklü ulaşım eksenlerinde sıkışık saatlerdeki 5 - 6 bine eriştiğinde, 15 - 20 yıllık bir dönem içinde bu debinin iki katına çıkabileceği öngörülüyorsa, hafif metro türü bir işletmenin sağlanması tavsiye edilmektedir.

Türkiye'de İstanbul, Ankara ve İzmir nüfusları milyon sınırını çoktan aşmış kentlerdir. İstanbul'da 1982 yılı değerlendirmelerine göre, bir yöndeki saatlik debisi 20 bin yolcuyu aşmış birçok eksen bulunmaktadır. Bu mertebede olmasa bile Ankara ve İzmir'de de yoğun trafikli eksenleri vardır. Bu nedenle başta İstanbul olmak üzere üç büyük kentimizde büyük kapasiteli rayıı sistemlerin (yaygın kullanılan deyimle metro) gecikmeksizin işletmeye sokulması zorunludur.

Adana ve Bursa önümüzdeki yıllarda il merkezi nüfusları milyonu aşacak kentlerimizdir. Gaziantep, Konya, Kayseri ve Eskişehir ise yakın gelecekte 500 binden fazla nüfusu barındırmaya aday bulunmaktadırlar.

Nüfusları bu büyüklüklere varmış kentlerde raylı sistemlerden en iyi biçimde yararlanma yolu, çok sayıda türetilebilecek seçenekler arasından istenen ulaşım koşullarını sağlamak üzere :

— En ucuzunu,

— Zaman içinde gelişen ulaşım gereksinimlerine uyarlanabilenini,

— Uyarlama maliyeti düşük olanını,

seçmektir. Bu amaçla başlangıçta sistemin uyarlanma sürecini olanaklar ölçüsünde, açık biçimde öngörmek gerekir. Örneğin :

— Önce özel otobüs yolları oluşturularak gelecekteki raylı sisteme yer ayrılabilir.

— Özel otobüs yollarının kapasitelerinin sınırına varılırken bu kesimlerde tramvay türünden raylı sistemler hizmete konulabilir.

— Trafiğin kapasiteyi zorlaması ve kent merkezinde yüzey yollarını kullanmanın olanaksızlaşması durumunda, bu kesimlerde aşamalı olarak yer altına girilebilir. (Bu uygulamaya premetro, yada ön metro denilmektedir.)

— Son aşamada raylı sistem metroya dönüştürülür.

Bu aşamalı uygulamanın uyarlama maliyeti, bazen son aşamanın koşullarını sağlayan sistemin doğrudan yapımını daha ekonomik kılacak biçimde pahalı olabilir. Herhalde İstanbul ve Ankara için aşamalı uygulama fırsatı kaçırılmış ve son aşamadaki en büyük kapasiteli durumun içine girilmiş bulunulmaktadır. Ancak öteki kentlerimiz için aşamalı biçimde geliştirilecek esnek bir uygulamanın olanakları henüz yitirilmemiştir.

Kentlerimizin ulaşımın sağlıklı bir gelişim gösterebilmesi için gelecek yıllar içinde raylı sistemlerin yaygın biçimde uygulanması gereği ortaya çıkmaktadır. Bu durumda, her kent için ayrı bir sistem oluşturmak yerine, ülke koşullarına uygun bir standartlaşmaya gidilmelidir. Ayrıca, raylı sistemin gerektirdiği altyapı elemanları ve taşıtların miktarları gözönüne alınarak, bu konuda sanayinin geliştirilmesi gereği ve olanakları değerlendirmelidir. Ülkemiz demiryolu taşıtları üretimi bakımından küçümsenemeyecek bir birikime sahiptir. Dolayısıyla kentsel raylı sistem taşıtları sanayinin geliştirilmesi için vagon fabrikalarımızda gerekli hazırlıklara başlanılmalıdır.

Raylı sistemlerin kentsel ulaştırmadaki etkinliğini, gerekliliğini kabul etmeyen yok gibidir. Konunun yetkilileri de raylı sistemlerin gereksizliğinden çok pahalı olduklarını, gerekli kaynaklar sağlamanın güçlülüğünü engel olarak ileri sürmektedirler.

Kaynak sorunu özel yaklaşımlarla çözümlenebilir. Birçok ülkede bunun örnekleri vardır. Kentlilerin her kesiminin raylı sistemlerden yararları vardır. Bu raylı sistemler, büyük bir çoğunluğun doğrudan yararlanacakları bir olanaktır. Araba sahipleri ise, raylı sistemler sayesinde rahatlayacak trafikte işlerine ve evlerine daha kolay ve daha ucuza gidebilecektir. Ülke ekonomisi de kazanacaktır. Kentlerimizin geleceği güvence altına alınmış olacaktır. Bu durumda, raylı sistem için gerekli kaynaklara kamunun ve kentlilerin katkısını sağlamak doğal bir yoldur. Kısacası kentlilerden biçimi, miktarı ve toplama yöntemi etüd edilerek toplanacak vergiler, akaryakıt ve taşıtlardan elde edilecek gelirler ile kaynak sorunu çözülebilir.

Son söz olarak, raylı sistemlerin yalnız başına kentsel ulaşım sorununu çözemeyeceklerinin bilinci ile, kentsel ulaştırma sisteminin bir bütün olarak ele alınması gereğini hatırlatmak isteriz. Büyük kentlerimizde koordinasyonsuzluk yüzünden bu gereğin yerine getirilemediğine tanık olduğumuzdan bu hususu bir kez daha vurgulamakta yarar görüyoruz. Ulaştırma sisteminin bir bütün olarak yönetilip yönlendirilebilmesi için zorunlu olan koordinasyonun, örgütsel yapının amaca uygun biçimde düzenlenmesi suretiyle sağlanabileceği açıktır.

Genel olarak ulaştırma sistemimizde olduğu gibi, kentsel ulaştırmada da bir çok başlılık, gerçekde bir sahipsizlik yaşanmaktadır. Bu durum sağlıklı bir kentsel ulaşımın gerçekleştirilmesi için en büyük engeldir.

Kentlerimizin ulaştırmasından sorumlu ve gerekli kordinasyonu sağlayacak Ulaşım Otoritelerine kavuşabilmeleri en büyük ve öncelikli dileğimizdir.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞIMIZIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Sunan

Prof. Dr. Güngör EVREN

ÖZET

Demiryolu taşımacılığımızda ''1983 - 1993 Ulaştırma Ana Planı''nda öngörülen amaçlar doğrultusunda bir gelişme sağlanamadığı anlaşılmaktadır.

Bu durum karşısında, demiryollarımızın her geçen gün daha kötüye giderek hizmet göremez duruma gelmesi tehlikesi söz konusudur.

Bu nedenle ''Ana Plan'' da öngörülen bir ulaştırma sistemi oluşturabilmek açısından demiryollarımızın iyileştirilebilmesi için gerekli önlemlerin alınması zorunlu bulunmaktadır.

Bu bildiride, bazı temel görüşlerin ışığında, somut değerlendirmelere ve önerilere yer verilmiştir. Bu kapsam içinde, yeni hatların yapımı gereği, yeni Ankara - İstanbul Hattının geciktirilmeden gerçekleştirilmesi zorunluluğu, mevcut hatların en etkin biçimde kullanılması için gerekli önlemler ve transit taşımacılık konusundaki olanaklar vurgulanmıştır.

Belirtilen hususlarda geçerli çözümler bulunarak uygulanabilmesi için gerekli çağdaş bir işletmeciliği gerçekleştirmek üzere örgüt, yönetim ve personel sorunlarının öncelikle çözümünün zorunluluğu üzerinde durulmuştur.

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞIMIZIN GENEL DEĞERLENDİRİLMESİ

1. GENEL

Ulaştırma ülkelerin sosyal ve ekonomik yapılarının kilit sektörlerinden biridir. Bu nedenle özlenen bir geleceğe kavuşabilmek için ulaştırma sisteminin planlanması ve plan uyarınca gelişimin sağlanması gerekir.

Ülkemizde ulaştırma planlaması konusundaki belge, ''1983 - 1993 Ulaştırma Ana Planı'' dır. Buna göre belge çerçevesinde değerlendirmenin uygun olacağı kanısındayım.

2. ULAŞTIRMA ANA PLANINA GÖRE DEMİRYOLLARIMIZIN ULAŞTIRMA SİSTEMİMİZ İÇİNDEKİ YERİ

Ulaştırma Bakanlığı Yüksek İstişare Kurulu'nun 24 - 26 Mayıs 1983 günlerinde Ankara'da yapılan ''1983 Yılı Olağan Toplantı'' sında zamanın Ulaştırma Bakanı Prof. Dr. Mustafa A. Aysan, konuşmasında ulaştırma sistemimizin ve demiryollarımızın Ana Plan öncesi durumunu aşağıdaki sözlerle belirtmişti :

''Ekonomi tarihinde gelişmiş ülkelerin öncelikle ulaştırma hizmetlerini iyi bir hale getirdikleri ve bundan sonra ekonomik kalkınma hızını çok arttırabildikleri görülmektedir. Aslında ülkemizin ekonomik tarihi de bu olayın açık bir örneğini vermektedir. Cumhuriyetimizin kurulmasından 1950'ye kadar elde edilen yüksek kalkınma hızlarında 1938'e kadar uygulanan hızlı demiryolu politikasının büyük etkisi vardır. 1950'den sonraki hızlı kalkınma dönemlerinde karayolu politikasının etkisi gibi.

Bununla birlikte, Ana Plan çalışmaları sırasında açıkça ortaya çıkmıştır ki, karayolu demiryolu ve denizyolu gibi temel ulaştırma alanlarındaki alt yapımız, ekonomik kalkınma hedef ve politikalarının yarattığı ihtiyaçların çok gerisinde kalmıştır.

1980'de Ülkemizin bu konuda içinde bulunduğu durum, sizlere daha önce sunulmuş Ana Plan kitabı içinde ayrıntılarıyla gösterilmiş bulunmaktadır. Bu şartların, ekonomik ve sosyal kalkınmamızı olumsuz yönde etkilemekte olan bir kaçına değinmek istiyorum.

1924 yılına kadar işletilen demiryollarımızın uzunluğu 3710 km'dir. Bunun büyük bir kısmı yabancı şirketlerin malı olup onlar tarafından işletilmekteydi. Cumhuriyetin ilk kuruluş yıllarının çok güç şartlarına rağmen bu yollar satın alınarak birleştirilmiş, ayrıca 1938 yılına kadar 3190 km. lik yeni yol yapılmıştır.

1938 den 1950 yılına kadar 490 km. 1950 - 1960 arası 780 km. ve 1960 - 1982 arası 210 km. demiryolu yapılmıştır.

Bu miktara tali ve ikinci hatların da ilavesi ile 1982 sonunda 10.168 km. ye varan demiryollarımızın % 66 sı 30 yıldan eski olup, ekonomik ömürlerini tamamlamış olduğu halde, yol yenilemelerimiz, yılda 100 km'-nin altına düşmüştür. Bu şartları değiştirmediğimiz takdirde demiryollarımızın önümüzdeki yıllarda tümüyle kullanılmaz olması kaçınılmaz olacaktır.

Bir ulaştırma sisteminin niteliğini ortaya koyacak en önemli göstergelerden biri sistem içinde ulaştırma türlerinin taşıma paylarıdır.

Bu olumsuz ulaştırma şartlarının iyileştirilmesi için Ana Plan'da yük taşımalarının ulaştırma türlerine dağılımının 1980 yılına göre 1993 yılındaki değişimi şöyle öngörülmüştür. Denizyollarının toplam taşımacılıktaki payı 1980 deki % 16 lık düzeyinden 1993 te % 32 ye, demiryollarının payı % 10 dan % 27 ye boru hatlarının payı % 1,5 tan % 4,5 a yükselecek, karayollarının payı % 72 den % 36 ya düşürülecektir''.

3. DEMİRYOLLARIMIZ ULAŞTIRMA ANA PLANINDA ÖNGÖRÜLEN AMAÇLAR DOĞRULTUSUNDA GELİŞİYOR MU ?

Bu aşamada demiryollarımızın durumunu açık ve seçik ortaya koyabilmek için, bu bölümün başlığındaki soruyu yanıtlamak gerekir.

Bakanlar Kurulu'nun 20 Ağustos 1982 tarih ve 8/5277 sayılı kararı ile yürürlüğe konulan Ana Plan'dan dört yıl sonra bugün yukarıdaki soruya ''evet'' karşılığını vermek olanaksız bulunmaktadır.

İstatistik bilgiler, öngürülen yönde bir gelişimin sağlanmadığını göstermektedir. Hatta, bildiğimiz kadarıyla, demiryolu trafiği düşme eğilimindedir. Bir demiryolu işletmesi için, artan verimle çalışmaması nedeniyle, bu tüm olumsuz gelişmeleri beraberinde getirecek bir olgudur.

Bilindiği gibi, Ulaştırma Ana Planı, her üç yılda bir gözden geçirilerek hedef yılının üç yıl uzatılmasına olanak sağlayan dinamik bir yapıya sahiptir. Bu çok önemli işlemin nasıl gerçekleştirileceği konusunda aklıma takılan ciddi sorular vardır. 1987 yıl ortalarına yaklaşmakta olduğumuz bugünlerde ''gözden geçirme çalışmaları''nın vardığı aşamayı ve sonuçları çok merak etmekteyim.

4. DEMİRYOLLARIMIZIN ÖNGÖRÜLEN GELİŞİMİNİ SAĞLAYABİLECEK KOŞULLAR

Burada bildirimin hacmi çerçevesinde, zorunlu olarak genel düzeydeki görüşlerin sunulmasıyla yetinilecektir.

Planlar, elbette kağıt üzerinde kalması için değil, uygulanmak üzere yapılırlar. Bu amaçla, gerekli tüm koşulların yerine getirilmesi gerekir. Hele belirli bir gelişmeyi sürdürmek yerine, mevcut yapıyı köklü sayılacak biçimde değiştirmeye yönelik bir planın gerçekleşebilmesi, bir geçiş ve uyarlama (adaptasyon) dönemi ve bu dönemin gereği olan özel koşulların sağlanması ve herşeyden önce plana olan inanç ve uygulama azmiyle mümkün olabilir.

Ulaştırma, altyapısı, taşıtları ile birlikte, bunların işletilmesini, taşımacı kuruluşları, onların personel durumları ve örgütsel yapılarını, yasal durumlarını ve genel olarak ulaştırma poltikasının tüm ögelerini içeren bir bütündür. Elbette, gerekli yatırımları yapmaksızın amaca ulaşılmaz. Ama bu yeterli değildir. Örgütsel ve yönetsel sorunların çözümüne ve koordinasyonun sağlanmasına ihtiyaç vardır. Ülkemiz koşullarında koordinasyon ve organizasyon sorunlarının çözümü, planın uygulanabilirliliğinin başta gelen gereğidir.

5. DEMİRYOLLARIMIZ İLE İLGİLİ GÖRÜŞ VE ÖNERİLER

Ana planda öngürülen doğrultuda bir ulaştırma sistemi oluşturma konusundaki temel görüşler aşağıda özetlenmiştir.

1◦ Köklü önlemler alınmadıkça mevcut yapının düzeltilmesi mümkün değildir. Bu durumun bilincinde olarak önlemlerin saptanması ve uygulamalarının izlenmesi gerekir.

2◦ Önlemleri yalnız demiryolu çerçevesiyle sınırlamak amaca varmak için yeterli değildir. Ulaştırma sisteminin tümünü kapsayacak biçimde değerlendirme yaparak çözüm yolları belirlenmelidir.

3◦ Ulaştırma sistemi içinde koordinasyonu sağlamak üzere gerekli yönetsel ve örgütsel düzenlemeler yapılmalıdır.

4◦ Ulaştırma türleri arasında yıkıcı bir rekabet yerine birbirlerini tamamlayarak bütünlük içinde ulaştırma gereksinimlerini karşılayacakları organize bir yarışma ortamı sağlanmalıdır. Tüm ulaştırma sistemlerinin eş işlem görmeleri ilkesi esas olarak benimsenmelidir. Kamu hizmeti, yasal yükümlülükler, vergi hükümlülükleri, altyapı (yol ve sabit tesisler) yüklerine katılım konuları bu kapsam içinde özenle irdelenmelidir. Geçiş döneminde istemin öngörülen bir yapıya dönüşmesini sağlamak üzere yönlendirici önlemlerin alınmasına ihtiyaç vardır.

5◦ Yöneticilerin zamanında ve sağlıklı karar alabilmeleri için en büyük destekleri olacak yönetim - bilişim sitemi mutlaka kurulmalıdır.

6◦ Demiryolu ağını etkinleştirecek yeni hatlar yapılmalıdır.

7◦ Mevcut olanakların sonuna kadar kullanılabilmesi için gerekli, nisbeten küçük tamamlayıcı yatırımlar gecikilmeden gerçekleştirilmelidir.

8◦ Demiryollarımız transit taşımalar bakımından geniş olanaklara sahiptir. Bu olanakların mutlaka değerlendirilmesi gereklidir.

6. SOMUT DEĞERLENDİRMELER VE ÖNERİLER

6.1. Bir ulaştırma sisteminde her ulaştırma türüne teknik ve ekonomik açılardan etkin olabildiği hizmetleri yüklemek gerekir. Bu ilkeye göre oluşturulan bir ulaştırma sistemi sağlıklı ve ülkeye en ucuza malolur.

Demiryolları, büyük sanayi ve yerleşim merkezleri arasındaki yoğun taşıma taleplerinin karşılanması için zorunludur ve ekonomiktir.

Bu nedenle ülkemizde (Tablo 1) deki kentler arasında yeterli düzeyde demiryolu bağlantılarının sağlanması gereklidir.

Tablo 1.

İstanbul	Zonguldak	Gaziantep	Sivas
Ankara	Kocaeli	Antakya	Trabzon
İzmir	Manisa	Eskişehir	Malatya
Adana	İçel	Kayseri	Diyarbakır
Bursa	Samsun	Aydın	Elazığ
Konya	Balıkesir	Erzurum	Antalya

Bu bağlantılar sağlanırken ayrıca :

- Edirne'den başlayarak İstanbul ve Ankara üzerinden Malatya'nın ötesine uzanan eksenin demiryolu ağımızın belkemiği olma özelliği,
- Ana eksenin İran, Irak ve Suriye'ye bağlantıların transit taşımalardaki konumu,
- Karadeniz kıyısındaki Zonguldak, Samsun ve Trabzon'dan güneye uzanacak enine eksenlerin gereği gözönünde bulundurulmalıdır.

Bu görüşler altında oluşması gerekli görülen demiryolu ağımız (mevcut ve yeniden yapılacak hatlar belirtilerek) (Şekil 1) de verilmiştir. Yeni hatların uzunluğu 3000 km. dolayındadır.

Bu hatlardan bazılarının yapımı (Ankara - İstanbul, Ankara - Samsun bağlantılarını kısaltan hatlar, Ankara - Konya hattı, Konya - Eğridir - Antalya hattı, Trabzon - Bayburt - Erzurum hattı, Diyarbakır - Mardin hattı) 1928 de öngörülmüştür. Burdur - Antalya'nın yapımı 1914 de tasarlanmıştır.

İki yabancı bilim adamı (Kolars ve Malin) 1970 yılında Türkiye Demiryolları ile ilgili olarak yaptıkları bir araştırmada benzer sonuçlara varmışlardır.

Yukarıda gerekli oldukları belirtilen ana, bağlantılar açısından demiryolu ağımızın mevcut durumu ve yetersizliği, demiryolu uzunluklarının karayolu uzunluklarına oranlarından açıklılıkla anlaşılmaktadır. Örneğin bu oran İstanbul - Zonguldak için 3, İstanbul - Samsun için 2.10, Ankara - Zonguldak için 1.78, Ankara - Samsun için 2.29, Ankara - Konya için 2.65 dir. Pratik olarak bu bağlantıların var olmadıkları kabul edilebilir.

6.2. (Şekil 1) de önerilen yeni hatların bir etüd sonucu saptanacak önceliklerine göre yapılmaları zorunludur.

Yeni Ankara - İstanbul hattı öncelikle geciktirilmeden yapılmalıdır. Türkiye'nin en büyük iki kentini bağlayan, demiryollarımızın belkemiği ve Avrupa - Ortadoğu transit yolunun üzerinde bulunan bu hattın gerekliliğine hiç kuşku yoktur. Demiryollarının ikinci atılım döneminde yapılan benzer nitelikteki Shinkansen, Paris - Lyon ve Roma - Floransa hatları bu tür bağlantıların teknik ve ekonomik başarılarını kanıtlayan örneklerden bir kaçıdır. Ankara - İstanbul hattı için sorun olarak engebeli topoğrafik yapı ve tüneller görülüyor ise, Shinkansen hattının 400 km. lik Okayama - Hakata kesiminin % 52 sinin tünelde % 25 inin köprü ve viyadükte Roma - Floransa hattının % 30 unun tünelde bulunduğu hatırlanmalıdır.

Yeni Ankara - İstanbul hattının çağdaş standartların gerisinde bulunduğu iddiasına da katılmak mümkün değildir. 2500 m.nin altına düşmeyen ve çoğunlukla 3000 m. olan minimum kurba yarıçapı ile bu hat 250 km/saat'e kadar olan hızlara elverişli bulunmaktadır. Japonların dünyaca ünlü Shinkansen hattının ilk kesimi olan Tokyo - Osaka hattında minimum kurba yarıçapı 2500 m. dir. 1985 Martında bu hat üzerinde hız 240 km/saat'e yükseltilmiştir. Bu hattın çağdaş standartlara uymadığını söylemek herhalde mümkün değildir. Kaldı ki Ankara - Istanbul arası ile sınırlı düşünülürse, 200 km/saatin üstünde hız artışlarının süre açısından önemli tasarruflar sağlamayacağı kolaylıkla saptanabilir.

6.3. Yeni hatların yapımı gerekli olmakla birlikte mevcut hatların en etkin biçimde kullanılması ve bunun için zorunlu önlemlerin alınması öncelik taşımaktadır.

Bu amaçla, çabaların yine öncelik sıralarına göre belirli hatlar üzerinde yoğunlaştırılması en uygun yaklaşım olacaktır. Bu hatlarda, üstyapının yenilenmesinden önce güzergâh standartlarının, mümkün olduğu ölçüde, yükseltilmesine çalışılmalıdır. Ayrıca deverin yükseltilmesi birleştirme eğrilerinin düzeltilmesi ve kurbalardan geçerken kasalarının eğilmesi suretiyle merkezkaç kuvveti karşılayan özel vagonların kullanılması gibi önlemlerle hızın yükseltilmesi olanakları değerlendirilmelidir. Böylece, küçüksenmeyecek gelişmeler sağlanabilecektir.

6.4. Gerek mevcut hatların iyileştirilmesi gerekse yeni hatların yapılması sırasında Avrupa - Orta Doğu transit yolunun güçlendirilmesi amacı gözönünde bulundurulmalıdır. Transit taşımacılık demiryollarının en etkin olduğu alandır. Bu konuda ''altın yumurtlayan tavuk'' deyimini

kullanmak yanlış olmayacaktır. Bugün demiryollarımızın yalnız transit taşımacılıktan kâr sağlayabildiği bilinmektedir. Taşıma uzunluğu arttıkça transit kârı da artmaktadır. Bu açıdan Türkiye'nin eşine az rastlanır bir konumu vardır. Transit trafiğin garantisinin bulunmadığı ileri sürülebilirse de, ülkemizin özel koşullarında bu trafiğin çekilmesi şansı büyüktür. Nitekim 1970 li yılların ortalarında transit taşımada önemli gelişmeler olmuştur. Sonraki yıllardaki gerilemelerde demiryollarımızın bu trafiği taşıyacak önlem ve hazırlıklarının bulunmasının payı vardır.

6.5. Demiryollarımızın altyapısı ve araçlarının geliştirilmesi gereklidir, ancak yeterli değildir. Fiziksel yapının iyileştirilmesine paralel olarak, trafiğinin arttırılması gerekmektedir. Deyim yerinde ise ''trafik demiryollarının kanıdır, canıdır''. Büyük ölçüdeki sabit giderleri nedeniyle, artan verimle çalışan demiryollarında trafik arttıkça birim taşıma maliyeti düşecek dolayısıyla ekonomik etkinliği artacak ve bu sayede daha etkin hizmet sunarak yeni trafik çekmek, böylece güçlenmek olanağını bulacaktır. Trafiğin kaybetmesi gibi tersine bir gelişme ise demiryollarının hızla ekonomik çöküntüye düşmesine neden olmaktadır. Demiryollarımızın gelişimi incelenirse, 1960 sonrasında başlayan trafik kayıplarıyla birlikte zayıflama sürecine girildiği ve toparlanma olanağının bulunamadığı görülür.

Trafiğin demiryollarına kaydırılması konusunda zorlayıcı önlemler bile alınabilmektedir. Nitekim Batı Almanya gibi bir ülkede, zamanın Ulaştırma Bakanının adıyla anılan Leber Planı uygulamaya konarak demiryollarının spesiyalize olduğu 26 kalem yükün demiryollarıyla taşınması zorunluluğu getirilmiştir. Gerekli koşullar sağlanarak, hiç değilse geçici bir süre için, ülkemizde de benzeri önlemler alınabilir.

6.6. Yukarıda sıralanan tüm önlemler ancak ve ancak çağdaş bir işletmecilikle geçerlilik kazanabilir.

Bu nedenle demiryollarımızın, birbirleriyle yakından ilişkili, örgüt, yönetim ve personel sorunlarının çözümü öncelik taşımaktadır. Başka bir anlatımla demiryollarımızın ağır sorunlarının çözümü, sorunları saptayıp çözüm önerileri geliştirecek ve bunları uygulayacak bir mekanizmanın ve gerekli nitelikte ve sayıda elemandan oluşacak bir kadronun varlığına bağlıdır.

Demiryollarımızın örgütlenme sorunu çeşitli zamanlarda gündeme getirilmesine, bu konuda yabancı kuruluşlara çalışmalar yaptırılmasına rağmen çözüme kavuşturulamamıştır. (Konu ile ilgili olarak, taşıt üretiminin TCDD den ayrılması, D.L.H. Genel Müdürlüğünün Ulaştırma Bakanlığına bağlanması ilke açısından olumlu gelişmelerdir.)

Yöneticilerin sağlıklı ve zamanında karar alabilmeleri, konu ile ilgili doğru ve yeterli bilgilere gerektiği anda erişebilmeleri sayesinde mümkün olabilir. Bugün yöneticiler, büyük ölçüde, bu olanaktan yoksun bulunmaktadırlar. Bu nedenle yöneticilere bilgi akışını sağlayacak yönetim - bilişim sisteminin geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır.

Tüm çözümlerin üretilmesinde ve uygulanmasında temel öge, elbetteki insandır. Yeterli nitelik ve sayıda elemana sahip olunmadıkça sağlıklı işleyen bir sistem kurulamaz. Demiryolarımızın zaman içinde personel açısından zayıflayarak yetersiz duruma geldiğini saptamakta yarar vardır. Bu sorunun çözümü amacıyla önerilecek özel nitelikteki önlemlerin devletin genel personel politikası çerçevesinde güçlükleri bulunduğu açıktır. Ancak demiryollarımızın iyi bir yola girebilmesi için yeterli, nitelikli personel gereği, olmazsa olmaz türden, temel bir koşuldur. Bu nedenle öncelikle üst düzey görevleri için nitelikli elemenların sağlanmasının çaresi bulunmalıdır.

Demiryollarımızın sorunlarının çözümüne yönetim ve personel sorunları ile başlanması herhalde en akılcı yol olacaktır.

7. SON SÖZ

Yukarıda bazıları belirtilen önlemler alınmadığı takdirde demiryollarımız ulaştırma sistemimizde görev yapamaz duruma gelecektir. Oysa nasıl etkin bir karayolu ağı olmayan bir ulaştırma sistemi düşünülemezse, demiryoluna gerekli ağırlığı vermeksiniz ulaştırma hizmetinin yürütülebilmesine de olanak yoktur. Ekonomik kayıplar bir yana bırakılsa bile, yarının Türkiye'sinin ulaştırma hizmetini demiryolunun etkin desteğinden yoksun olarak yürütmek fiziksel açıdan mümkün değildir.

Sonuç olarak, demiryollarımızı iyileştirmemiz, kalkınma ve sanayileşme iddiamıza geçerlilik kazandırmanın temel koşullarından biri olmaktadır.

KENTSEL ULAŞIM VE DEMİRYOLU TEBLİĞLERİ ÜZERİNDE GÖRÜŞMELER

SELÂHATTİN BABÜROĞLU - Değerli dinleyenlerim, bu kadar kısa zamanda düşüncelerimi özetleyebilmek benim için hayli zor. Kendimce hazırladığım bazı hususlar da vardı ama mümkün mertebe hızlı konuşmaya çalışacağım.

Ulaştırma sistemlerinin birbirlerinden ayrılmazlığına dün de temas etmiştim. Ben burada demiryollarıyla karayollarının sanki ayrı bir hava içerisinde getirilmesinden yana değilim. Öyle de görünmüyor.

Şimdi, Anadolu'nun büyük arterlerinden bir tanesinden örnek vereceğim: (Sözlerimi kısmak zorunda olduğum için) Bu İstanbul, Anadolu ve Asya'ya giden yol. İstanbul-Anadolu deyince insanın aklına hemen Boğaz atlaması geliyor. Şimdi İstanbul kent içi ulaşımını ve kentlerarası ulaşımını boğaz atlamasından, boğaz geçişlerinden soyutlayarak değerlendirmek mümkün değildir. Türkiye'de Cumhuriyet hükümetlerinin ulaşım politikalarında çok bilinçli programlar yaptığını iddia edemiyoruz. 1983'te değişik iddialar var. Bir zamanlar İstanbul Boğaz Köprüsü üzerinde

tartışmalar vardı Özellikle Mimarlar Odası tam karşısında idi. İnşaat Mühendisleri Odası önerilerle karşısında idi ve Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu da, değişik bir öneriyle, yandaştı. Biz diyorduk ki, İstanbul Boğaz Köprüsünden eğer demiryolunu da beraber geçirirseniz demiryolu, karayolu eşitsizliğini hem maliyet hem rekabet yönünden önlenmiş olursunuz ham de demiryollarının Türkiye'deki geleceğini, uluslararası ilişkilerini sağlamlaştırmış bulunursunuz. Eğer çok kapsamlı bir ulaştırma politikası üretilmiş olsaydı ki, bugün de zannediyorum aynı sorun var, hiç tüpe inmeksizin İstanbul Boğaz Köprüsünden tren geçirildiği takdirde o tarihler Fransa ve İngiltere arasında Manş'ı tüple, demiryoluyla geçecekti, Hindistan, Boğaz ve Londra'ya kadar navlun kitle ulaşımıyla yapılabilecekti ve bugün belki Avrupa'nın, Asya'nın Türkiye'nin şekli değişik olabilecekti. Bu atlatılmıştır ama nedense bu konu tekrar düşünülmüyor. Düşünülmediği gibi, İstanbul Ankara arası, dün de değinmiştim, karayolu tüm kapasitesini neredeyse dolduracak. Ama onun yanında eski bir program vardır. Demiryolu programı 4 saate, 4,5 saate indiren; ondan hiç kimse söz etmiyor. Bu tutarsızlıkları ifade etmektedir.

Bir başka konuya değinmeden önce demiryolu, karayolu arasındaki kıyaslama için en güzel örnek olarak Amerika'yı gösterebiliyoruz. Amerika'da 1968'de 160 bin kilometre demiryolu vardı ki, dünya demiryollarının toplamının yarısı dolayında idi. Şimdi kentlerini ulaşım açısından düzenlerken otobüsü terk ediyorlar zannediyorum; hocam ne diyecekler bilmiyorum ama, daha çok demiryoluna kayıyorlar. Bunun en güzel örneği de Boston-New York-Washington arasında ki demiryoludur. Dünyanın en süratli demiryoludur. Eğer bu demiryolu olmasa aynı hizmeti 20 standart karayolu ile yapma zorunluluğu vardır. Ilke söylemek için, zamanı değerlendirmek için kısaca olaylar vererek geçiyorum. Yine benden sonraki arkadaşlara zaman vermek ve fazla zamanınızı almamak için bir sevincimi, bir duygumu dile getirmek istiyorum. Bizim yaşamımızdakiler ve benimle beraber politika yapan arkadaşlarımızın, başının bir derdi vardı. O dert, Eskişehir'deki lokomotif fabrikası derdi idi. Biz, 1963 yılı Planlama Koordinasyon Daire Başkanı İsmail Ertan'ın başkanlığında toplanmıştık. Bu fabrikada, (o zaman belediyeler dizel elektrojenlerle elektrikleniyor) dizel yapılması konusunda hemen hemen kararlar almıştık, uygulanmadı, Daha sonraki dönemlerde Donanma Vakfı ki, Donanma Cemiyetiydi, o zamanki parayla 373 milyon lira para gerekiyordu, Donanma Vakfı bu parayı hazırladığı halde yine gerçekleşmedi. Şimdi görüyoruz ki bu ulaştırma sektörü içerisindeki imalâtçı kuruluşları Tülomsaş diye bir örgüt içerisinde toplamak gibi çok basiretli bir hareket yapılmıştır ki, yine Sayın Bakanın konuşmaları arasında görüyoruz, deniz ticaret filomuzun yüzde 100 artırılması konusundaki dizel motorları da eğer bu fabrikalarda yaptırma gibi bir yola gidilirse; dizel ve deniz motorlarını, bu ilkelerle bu şûramızda dile getirilirse Türkiye Sanayisine büyük katkıda bulunabileceği gibi, bize önemli ölçüde döviz ikamesi gibi bir olayla, güzel bir olayla karşı karşıya gelmiş bulunacağız.

O zaman, sanıyorum 1963'lerde idi, profesör Libeke, Türkiye'ye heyetiyle gelmişti. Eskişehir fabrikalarını gezdiği zaman, ben buraya ümit kırıklığıyla gelmiştim; halbuki Türkler bunu mükemmel yapıyorlar diyerek gitmişlerdi. O eser dünden bu güne kaldı. Yalnız ulaştırma politikası ve ulaştırma planlaması üzerinde bir haksızlık etmemek için, Sayın Ekrem Ceyhun'un müsteşarlığı zamanında çıkmış 3 beyaz kitabı da hatırlatmak isterim.

Konuşmanın sadece başlıklarına değindim; yarım saat zaman verildiği için ama bu sözlerimi yazarak sayın bakanlığa takdim edeceğim. Teşekkür ederim. Saygılar sunarım.

EKREM CEYHUN - Sayın Başkan, saygı değer dinleyicilerim; Tebliğleri okudum, Sayın Bakanın konuşmasını okudum ve televizyondan dinledim. Evvela kendilerini kutlamak istiyorum. Ulaştırma meselelerine gerçekçi bir yaklaşım içerisinde bulunuyorlar. Bu şûranın sonucunda alınacak kararların da inşallah uygulanabilir olmasını diliyorum. Bize gönderilen metinlerdeki esasa uygun olarak sayın konuşmacımıza sual sorma yoluyla meseleleri aydınlatma yönünde çalışma yapmak istiyorum.

Sayın konuşmacımızın tebliğinde demiryolu ulaşımına yaklaşımını çok gerçekçi buldum. Kendilerini kutlamak istiyorum. İstanbul Ankara sürat demiryolunun gerçekleşmesi konusunda bugüne kadar yapılan tartışmaları hem Sayın Bakanımız, hem de sayın profesör konuşmacı değerli arkadaşımız ortadan kaldırmış bulunuyorlar. Bu sebeple o proje üzerindeki ekonomik fizibiliteyi, teknik fizibiliteyi burada zikretmeyi zait buluyorum.

Şimdi suallerime geçiyorum: Türkiye, serbest piyasa ekonomisini benimsemiş ve dışa açılma ekonomik düzenini benimsemiş bir ülke olarak, bundan sonraki çalışmalarında da dünyanın 2000 yılındaki ilk 10 ülkesinden birisi olmayı hedef aldığına göre, ulaştırmanın genel planlamasında ve karayolu-demiryolu dengesi içerisinde ne gibi kıstasları ele almalıdır?

1978 yılı program rakamlarına göre Türkiye 225 bin kilometre civarında bir karayolu şebekesine sahip bulunuyor. Avrupa standartları kabul edildiği takdirde bu şebekeye tekabül etmesi gereken demiryolu şebekesi ne olmalıdır; Türkiye'nin topografik durumu nazarı itibare alındığı zaman bu şebeke üzerindeki ortalama hız, yük taşımacılığında ne kadar olmalıdır, böyle bir işlemenin kurulabilmesi için ne gibi önerileriniz olabilir?

Ülkemiz, Avrupa ulaştırma camiasının bir üyesidir. Sayın bakanlarımız zaman zaman bu toplantılara katılırlar. Yanlış hatırlamıyorsam Avrupa'dan kalkan bir tren Ankara'ya 200 kilometrelik bir süratle ulaşması kabul edilmiştir. Böyle olunca, eğer bu bilgim doğru ise, o takdirde Ankara-İstanbul sürat demiryolunun Boğaz geçişinin nasıl hallini düşünüyorsunuz?

Son sualimi sormak istiyorum: Tebliğlerinizde ağırlık yönetime verilmiş gözüküyor. Haklısınız. Yönetim tabiî bu alt sektörleri elinde tutan birimlerin yönetiminin çok daha üstünde, ülkenin kabul ettiği kalkınma stratejisi içerisinde ulaştırmanın bizatihi yönetimiyle başlar. Hal bölye olunca ulaştırma yönetiminin adı üstünde olan Bakanlık tarafından planlanması, koodine edilmesi ve yönetilmesi gerekir. 1973 yılında Ulaştırma Bakanlığına bağlı olarak kurulan Ulaştırma Koordinasyon İdaresi Ulaştırma Bakanlığının, Türkiye ulaştırması üzerinde ulaştırmanın hızlı, güvenli ve ekonomik olarak çalışmasını planlayan, planladığını kontrol eden, ondan sonuç çıkartan ve bu sonuca göre de planları uygulayan bir organı olarak çalışacak idi. Bu görüşüme katılır mısınız? Bu görüşe katılıyor iseniz Türkiye'de Ulaştırma Bakanlığının fonksiyonları arasına ulaştırmanın tümümün planlanması, koordinasyonu, izlenmesi, değerlendirilmesi ve bu sonuçlara göre planlara yön verilmesi görevlerinin Ulaştırma Bakanlığında toplanmasını kabul eder misiniz? Teşekkür eder, saygılar sunarım

GÜNGÖR EVREN - Teşekkür ederim efendim.

Sanıyorum, Sayın Babüroğlu'nun Amerika Birleşik Devletlerinde demiryolu taşımacılığıyla ilgili gelişmeler konusunda bir soruları vardı.

Genel olarak 1970'li yılların ortalarından itibaren tüm dünyada demiryolu taşımacılığı konusunda bir hızlanma olduğunu görüyoruz. Bu çerçevede Amerika Birleşik Devletlerinde de hızlanmalar, gelişmeler var; yüksek hızlı birtakım koridorlar oluşturuluyor. Kendilerinin verdikleri bilgilere katılıyorum.

Sayın Ceyhun'un sorularını umarım doğru dürüst toparlayabilirim. Şöyle anlıyorum; Türkiye, serbest piyasa ekonomisini benimsediğine göre ulaştırma genel planlamasında ne gibi kıstaslar gözönüne alınmalıdır? Ben soruyu böyle anlıyorum ve burada cevabım ne derece tatminkâr olacak? Serbest piyasa ekonomisini benimsememize karşılık ben ulaştırmada serbest piyasa ekonomisinin geçerli olacağı kanısını taşımıyorum. Demiryollarına bakış açısını özetlemek belki bu konuda yararlı olacaktır.

Demiryollarına genelde diyebileceğimiz, çok kaba hale getirirsek, iki bakış açısı var : 1) Avrupa ülkelerindeki bakış açısı. 2) Dünya Bankası bakış açısı.

Avrupanınki demiryollarının bir kamu hizmeti görevini kaçınılmaz, kendinden ayrılmaz bir görev olarak kabul eden, dolayısıyla bu çerçevede değerlendirmeyi öngören, serbest piyasa kurallarına göre bir gelişme öngörülse bile, bunun ancak ve ancak aşamalı olarak birtakım ön hazırlıkların yapılmasından sonra mümkün olduğunu öngören bir yaklaşım.

Dünya Bankasının yaklaşımı, bildiğiniz gibi daha kestirme Doğrudan doğruya iktisadi bir kuruluş olarak, serbest piyasa mekanizması kuralları içerisinde çalışması, ayakta kalabiliyorsa kalması. Bunun pratikteki anlamı bir çok hatların, kamuoyu hizmeti görevi bir yana, kapatılması. Ancak, ekonomik açıdan, tam ticarî açıdan geçerli olan hatlarla ya devam edilmesi ya da edilmemesi. Ben doğrusu bugünkü koşullar içerisinde ikinci görüşün geçerlilik kazanacağını düşünmedim.

Özetle şunu söylemek istiyorum: Benimsediğimiz görüş ne olursa olsun ulaştırmamızın devlet müdahalesiyle, devletin yönlendiriciliğinde bir plan çerçevesinde gelişmesi zorunluluğu var.

Bu nedenle bu kriterler şöyle saptanacaktır: Ülke ekonomisine en ucuza mal olacak, ülkenin ulaştırma ihtiyaçlarını kalkınma planları parelelinde, sağlıklı kalkınmasını sağlayacak tarzda gelişecek bir sistem olması gerekiyor.

Bunun için yapılacak şey, ya mevcut çalışmaların ve planların düzeltilmesi suretiyle ortaya konacak bir planın izlenmesidir; ya da gerekli görüldüğü takdirde bu amaçla Türk ulaştırmasını bir bütün olarak ele alınmasını sağlayan bir planın gerçekleşmesidir.

Türkiye'de demiryolu şebekesi nasıl bir şebeke olur? Benim kanımca Türkiye demiryolunun öyle onbinlerce kilometre hat yapmasını istemek, beklemek, gerekli bulmak ne doğrudur. ne de gerçekçi, Türkiye için, hem de belirli bir dönem içerisinde en fazla yapılacak 3 bin kilometrelik bir hat Türk demiryollarının etkin bir biçimde çalışmasını, Türk ulaştırmasına hizmet etmesini sağlayabilecektir. Bunun kriteri de çok basit olarak, çok yoğun trafik ortaya çıkaran sanayi merkezleri ile yerleşim ve tüketim merkezleri arasında etkin, gerçek anlamda demiryolunun niteliklerini, faziletlerini ortaya koyacak bağlantıların gerçekleşmesidir. Yahut mevcut olan bağlantıların da bu yönde işletilebilmesidir. Dolayısıyla mevcutları tamamlayıp en fazla 3 bin kilometrelik bir hattın son aşamada yapılması gerekir. Mevcut haliyle hızların ne olduğunu biliyoruz; 20-30 kilometre/saat düzeyinde hızlar var. Bu hızların özellikle yeni yapılan hatlarla birlikte elbette ki yükselmesi gerektiğini; 70-80 kilometre/saat düzeyine, yük olarak söylüyorum, çıkması gerekir ve uzun dönemde de yolcu taşımasıyla ilgili olarak en başta Ankara-İstanbul olmak üzere, İstanbul, Ankara, Sivas doğrultusu üzerinde diğer gelişmiş ülkelerdeki benzer şekilde hız ve zaman tasarrufu sağlayan bir bağlantının gerçekleşmesi gerektiğine inanıyorum. Bunun bir örneği. diyelim ki Tokyo ile Osaka arasında iki tane ara durak yaptıktan sonra 516 kilometrelik mesafe 3 saat 15 dakikada katedebiliyor. O zaman 210 kilometre/saat hızına göre bu söylediğim, geçtiğimiz 1985 mart ayından itibaren 240 kilometre/saate çıktığına göre bu süre daha da azalmıştır. Dolayısıyla ben belirli eksenlerde yolcu taşımacılığının buna yakın düzeylerde gerçekleşmesini düşünüyorum. Ancak diğer kesimlerde de belirli bir makul düzeye gelebilmesinin sağlanması gerekir.

Böyle bir plandan söz edildi sanıyorum. Avrupa için yüksek hızlı bir ağ planı var. Bu yüksek hız sözü, 200 kilometre ve onu aşan hızlarla ilgilidir. Bu eksenle ilgili 1978'lerde uzun boylu çalışmalar yapıldığını hatırlıyorum ve bu hat İstanbul'a kadar gerçekten geliyor ve, belki benim bilebildiğim kadarıyla, artık anlaşmalara görüşmelere mi bağlıdır yoksa bir dilek midir? Benim bildiğim, bu konu ile ilgili dergilerde Ankara-İstanbul hattı da aynı çerçeve içerisinde haritalarda var. 10 yıl öncesinin çalışmalarında var. Bana bu doğal geliyor.

Bir de AET ülkelerinin sorunu var. Doğrusu bu ülkelerin de ulaştırma açısından bir birlik, beraberlik ve temel ilkeleri var: o konuda da demiryoluyla ilgili bazı birlik beraberlik koşulları var. O çerçevede de yine İstanbul'a kadar yüksek hızlı bir ağın oluşturulması, bir hattın gelmesi ve bunun İstanbul Ankara arasındaki hatla devam etmesi söz konusudur. Bu gerçekleşmelidir, gerçekleşebilir, gerçekleşecektir diye umuyorum, diliyorum ve bunun için de boğaz geçişi problemi ortaya çıkıyor. Tabiî problemi daha geniş çapta tutarsak, Van Gölü geçişi ikinci derecede sözkonusudur.

Boğaz geçişiyle ilgili olarak birinci köprünün şansı geçmiş oldu, ikincisiyle ilgili olanı da geçtiğine göre bundan sonrasını bir tüp geçiş olarak düşünüyorum ve tüp geçiş, aynı zamanda İstanbul Metrosunun da bir parçasını oluşturacak. İstanbul Metrosu içerisinde iki yakanın bağlantısını da sağlayan bir kent içi ulaşım sistemi fonksiyonunu da yüklenmek üzere bir top geçişiyle bu kesikliğin ortadan kaldırılacağını sanıyorum.

Ulaştırma yönetimi, Ulaştırma Bakanlığı tarafından yapılmalıdır. Ben sorunların çözümünde başlangıç noktasının, en azından kimin sorumlu olduğunun tespitinde, bu sorunları çözecek kuruluşların tespitinde görüyorum buna göre. Ben Sayın Ceyhun'un sorusuna olumlu yönde cevap vererek katıldığımı belirtmek istiyorum. Bunun sorumlusu Ulaştırma Bakanlığı olmalıdır. Ulaştırma Bakanlığı, Türk ulaştırmasının tüm olarak ele alınıp tüm cepheleriyle, tüm yönleriyle değerlendirilip planlanmasından, bu planların uygulamasının izlenmesinden ve tüm planlamaların uygulamaya aktarılmasından sorumlu, bu konuda da tüm yetkilerle techiz edilmiş bir bakanlık olmalıdır. Yoksa, sorunların çözümü mümkün değildir. Sorunlar çözülmediği zaman da aslında kimden, niçin sorunlar çözülmedi diye sorulması imkânı bile neredeyse yoktur.

Bu konuyla ilgili olarak söyleyebileceklerimiz bundan ibaret.

Efendim, demiryolunun boğazı geçişi ''tüp geçitle'' olmalıdır. diyorum ben. Boğaz tüp geçidi iki fonksiyonlu olacaktır: Birincisi Türk demiryolunu bütünleştirecek, aynı zamanda transit geçişi de kesintisiz sağlayacak, ikincisi İstanbul kent ulaşımına da hizmet edecektir.

MÜNİR SEVİNÇ - Sayın Başkan, değerli arkadaşlarım : Ben sayın hocamdan bir kaç soru sormak istiyorum.

Gerçi anlaşıldı ama, transit taşımacılığı biraz daha açar mısınız diye soracaktım.

Bir de birim yükün, birim uzunluğa naklinde şartlar eşitse, yani eşit şartlarda ise denizyolu, demiryolu ve karayoluyla taşımalarında ton/kilometre olarak masraflar nasıl verilir bilemiyorum, meselâ yakıt miktarlarını söyleyebilirler mi diye soracağım.

Bir de çift hat demiryolu ile kaç şeritli otoban aynı yükü, aynı kapasitede yolcu taşıyabilir. Bunların maliyetleri hakkında bilgi verebilirler mi? Yani mukayeseli fiyat söyleyebilirler mi? Tabiî detaylar da değişebilir belki ve bunların yapımında, karayolu ve demiryolu yapımında dışa bağımlılık ne kadardır? Özkaynaklarla bunların arasındaki farklar, bilhassa karayoluyla demiryollarını mukayese ederlerse ölçü nedir?

Bir de değerli hocam lokomotif yapımının, makina yapımının Ulaştırma Bakanlığından ayrılmasında büyük yarar var dediniz. Halbuki DLH 'nin de Ulaştırma Bakanlığına gelmesinde fayda olduğunu söylediniz. Bu açıklamalarınızda bir çelişki yok mudur?

Teşekkür ederim.

GÜNGÖR EVREN - Sorulardan bazılarıyla ilgili olarak rakamsal değerlendirmeler, istenmeyen bazı yanlışlıkları getirebilir. Ben mümkün olduğu kadar global değerlendirme yapacağım : Birim yük, birim uzunluk yani, ton/kilometre; yani diyelim ki 1 ton yükün 1 kilometre uzaklığa taşınması için enerji tüketimi açısından şöyle bir değerlendirme yapmaya çalışalım : Denizyolu, demiryolu ve karayolu diye gitmek gerekiyor. Eğer uçağı da alırsak tabii ki o daha önde oluyor.

Şimdi denizyolunu (1) dediğimizde demiryolu ona yakın. Diyelim ki 1;1. Karayolu, (rivayet muhtelif) yuvarlak olarak, kaba olarak 3-4 katı diyebilirim; 8-10 katı olabilir koşullara göre. bu oran daha azalabilir ama karayolunda 3-4 katı daha fazla enerji tüketildiğini söyleyebiliriz. Bunlar çok global değerlendirmeler. Belirli şartlar altında değişen hususlardır.

Çift hat demiryolu ve otoban karşılaştırmasına gelince tabiî ki arazi kullanımı bakımından demiryolu fevkalede ekonomi olanağı sağlıyor. Maliyetlerine gelince : Benim bildiğim bir çok kaynaklarda rastladığım bir şey var, koşullara göre değerlendirme yapmak gerektiğini de göreceğiz. Bu kaynaklar diyor ki : 2 gidiş, 2 geliş izli bir otoyolun (otobanın) maliyeti, 2 hatlı bir demiryolunun maliyetiyle eşdeğerdir ve bu iki hatlı demiryolu, 200 kilometre/saat hıza elverişli olmak koşulunu da sağlayacak ve modern koşulları da yerine getirecektir. Bunun söylendiği, bu hesapların yapıldığı ülke koşullarında bu böyle. Çünkü bu rahatlıkla söyleniyor ve kimse de itiraz etmiyor.

Şimdi, özellikle çok engebeli kesimler söz konusu olmadığı zaman böyle bir ölçü verilebilir ama topoğrafik yapının bozuk olması durumlarında bu ölçünün değişeceğini ve demiryolunun daha pahalı duruma geleceğini söylemek mümkün.

Genel olarak bu konuda, rakamlara girmeden yapılan değerlendirme bu.

Karayolu ve demiryolunda dışa bağımlılık konusuna gelince : Demiryoluyla ilgili olarak yapım sırasında, sanıyorum, özellikle sinyalizasyon ve elektronik sistemlerin, tabiî olarak yurt dışından sağlanması, gereği var. Yapımın ötesinde işletme durumuna bakınca, işletmede doğrusu dışa bağımlılık çok düşük düzeyde diyebiliriz.

Karayoluyla ilgili olarak bildiğimiz hususlar var : Yakıt açısından bir ölçüde sürekli bağımlılık var. Giderek azalmakta olan yedek parça açısından bir bağımlılık var. Bu giderek azalıyor. Bu konuda da net değer vermekten kaçınmak isterim.

Son olarak lokomotif yapımının Ulaştırma Bakanlığından ayrılması ve DLHİ'nin de Ulaştırma Bakanlığı bünyesine girmesini olumlu karşılamam hususunda bir çelişkinin söz konusu ol-

duğu belirtilmişti. Ben olaya şöyle bakıyorum : Başlangıçta Sayın Ceyhun'un sorusuna cevap verirken belirttiğim gibi Ulaştırma Bakanlığı tüm ulaştırma sisteminin planlanmasının, planların uygulamaya yansımasını, bunların izlenmesini üstlenmiş, tek başına yetkili, tek başına sorumlu, gerektiğinde sorumlu tutulabilecek bir kuruluş olarak düşündüğüm içindir ki, ulaştırmayla ilgili karar yetkisini kullanabileceği, ulaştırmaya ilişkin bilgilerin bu bakanlığın bünyesine girmesinde yarar olduğunu, daha öteye giderek de zorunluluk olduğunu düşünüyorum. Bu nedenle, DLHİ Ulaştırma Bakanlığının bünyesine girmek durumundadır. Demiryolları, Limanlar, Hava Meydanları inşaatı Ulaştırma Bakanlığının dışında olursa, Ulaştırma Bakanlığı gücünden bir şeyler kaybetmiş olur. Ya da politikalarını yürütmek bakımından yeterli güce sahip olmayacaktır.

Aslında benim görebildiğim kadarıyla, bu gelişmenin daha da devamıyla Ulaştırma Bakanlığının bütünleşeceğini düşünüyorum. Dileğim de, bunun fazla uzamadan, kısa zamanda düşündüğümüz fonksiyonlarını yerine getirecek bir şekilde bütünleşmiş bir Ulaştırma Bakanlığının ortaya çıkmasıdır.

Diğer tarafa, demiryollarından lokomotif yapımının, ayrılmasına gelince : Ben TCDD'nin demiryollarının işletilmesinden sorumlu ve yetkili olmasını, bu fonksiyonun açık seçik görülmesini istiyorum. Yani, bir yanda imalat ve birtakım şeyler karışıyor, ben imalatla ilgili değilim, demiryollarının imalat yapması gerekmez. Dolayısıyla, bana göre, belki bakım onarımla ilgili birimler kendi bünyesinde olabilir; onlarla çok sıkı işbirliği içerisinde olabilir, ama imalata hayır. Demiryolunun esas fonksiyonu işletmeciliktir; pardon, TCDD'nin esas fonksiyonu işletmeciliktir. Bu fonksiyonunun yapılıp yapılmaması esastır. Bu çerçeveyi dağıtacak bir yükü üzerinden almakta fevkâlade isabet vardır, onun için yanında olduğumu belirttim.

Teşekkür ederim.

MUHİTTİN ÖZDİRİM - Sayın Bakan, sayın Müsteşarım, Ulaştırma Bakanlığında görev almış değerli Bakanlar ve Müsteşarlarım, değerli dinleyicilerim.

Konuşmamı iki bölümde yapacağım, kısa tutmaya çalışacağım. Birinci bölümde demiryolları hakkındaki görüşmelerimi bildireceğim, ikinci bölümde de kentsel ulaşımla, raylı sistemlerle ilgili olarak konuşacağım.

Önce, kendimi tanıtayım: 21 sene Karayolları Genel Müdürlüğünde çalıştım ve daha sonra 1973 yılında Ulaştırma Koordinasyon İdaresi kurulduğu zaman, büyük bir grup halinde Karayollarından ayrıldık ve Ulaştırma Bakanlığına geçtik. Bizim gayemiz. Ulaştırma Bakanlığının tüm ulaşım politikasını denetlemesi ve ona bağlı olan yatırımları ilgili kanunî müeyyideleriyle beraber yapması ve Türkiye'nin ulaşımının ülke ekonomisine en iyi şekilde faydalı olması için çalışmaktı.

1973'ten 1980'e 12 Eylül'e, kadar çalıştık. Bu arada Sayın Ceyhun'un da söylediği gibi, (kendisi zaten o koordinasyon kurulunu kurmuştu) bir çok ulaşım etüdleri yapıldı, ülkenin bütün ulaşım ihtiyacı belirlendi ve sonunda raporlar yapıldı, uygulama aşamasına gelindi. Tüm yasal çalışmalarıyla beraber hepsi hazırlandı fakat maalesef 12 Eylül'e çok yakın bir zamanda bir bakanlık değişimi olmuştu ve ulaştırma koordinasyon idaresi tamamıyla lağvedildi. Maalesef bunların raporlarını bulmak dahi kabil değildir. Aslında, Türkiye'nin ulaşımının, ben de sayın hocamla beraber aynı kanıdayım, Ulaşıtırma ile ilgili çalışmaların tek elden Ulaştırma Bakanlığı tarafından yürütülmesi ve bununla ilgili altyapı yatırımlarının bu Bakanlıkça yapılması çok sevinerek şu son 6 ay içide izlediğimize göre, Demiryolları, Limanlar, Havaalanları Yapım Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığının çatısı altına girmiş bulunuyor fakat, ben bunu yeterli bulmuyorum. Asıl en önemli nokta Karayolları Genel Müdürlüğünün de vakit geçirilmeden Ulaştırma Bakanlığı çatısı içerisine alınmasında ve bu bakanlığın genel koordinasyonu altında, ulaşım politikası içinde yer almasını temenni ederim. Bu, candan temennimdir. Karayolları yapımı çok kolaydır. Bakımı da çok daha ucuzdur ve kapıdan kapıya da taşıma olduğu için herkes tarafından süratle tercih edilir. Ama gerek üzerinde çalışan araçlar bakımından, gerek akaryakıt bakımından ülke ekonomisinin demiryollarında kalmasında yarar var. Bunu, ben son zamanlarda Cumhuriyet devrine ait yapıtığım araştırmalarımda görüyorum: Atatürk'ün başlattığı demiryolu siyaseti sayesinde 1923 senesi ile 1943 senesi arasında tam 5700 km. demiryolu yapılmıştır. 1943 yılından 1983 yılına kadar olan döneme baktığımızda, bunun yarısı performansı görüyoruz, 3700 km'dir.

O dönemlerler ülkenin ekonomisinin en zayıf olduğu bir dönemdir çünkü harpten yeni çıkılmıştır. En basit aletlerle, kazma küreklerle tünel açmak şartıyla ve Ülkenin Doğusunda bu başarıyı göstermiştir.

Özellikle benim düşüncem, Ulaştırma Bakanlığının kendi ulaşım planlarını yapmasıdır. Bu planların DPT tarfından değil de, Ulaştırma Bakanlığı tarafından yapılması gerekmektedir. Aksi halde, bundan bir ay kadar evvel olduğu gibi, kazalarla ilgili toplantılarda gördüğümüz tablo elimize çıkmaktadar. Ulaşımın mutlaka bir koordinasyon ve bir planlama içinde gözönüne alınmasında yarar var. Yoksa, Kars'tan kalkan bir aracın kabak lastiklerle İstanbul'a kadar yük ve insan taşıması Türkiye'nin ulaşımına yakışmayacak bir manzaradır.

dar yük ve insan taşıması Türkiye'nin ulaşımına yakışmayacak bir manzaradır.

Demiryollarını sübvanse edeceklerdi. Devlet mutlaka sübvanse edecektir. Bu hemen hemen her ülkede öyledir. Geçenlerde yabancı bir dergide gördüğüme göre, Alman Demiryolları Genel Müdürü, zararı bir sene içinde yüzde 10 azaltmakla başarılı olduğunu iddia edebilmektedir. Yani yine zarardır, ama daha az zarar. Genel ülke ekonomisi olarak düşünürsek bunda vazgeçilmeyecek yararlar var.

Biraz önce bir konuşmacının sorduğu suale değinmek isterim. Bir kitapta gördüm. Kapasite bakımından 100 bin kişiyi bir yönde taşıyabilmek için otoyol yaptığımız takdirde 210 metrelik bir şerit ister. Eğer bunu metro veya raylı sistemle taşırsak, sadece 8 metrelik bir genişlik kâfi gelmektedir. O halde 3 veya 4 şeritli bir otoyol düşündüğümüzde, iki şeritli demiryolları ile her arazi şartında masraf bakımından başa baş gelmese bile, yakın sayılır. Demir yollarının altyapısı ve işletme tesisleri, sinyalizasyon bakımından ağırlıklı olması nedeniyle biraz pahalıya mal edilebilir.

Şimdi, bir miktar da kentsel raylı sistemlere değinmek istiyorum. Kentlerin sorunları mutlaka raylı sistemle çözülebilir. Yalnız, özellikle büyük kentlere, İstanbul ve Ankara'da bu yöne gitmede birtakım çalışmalar yapılmıştır. Ama kanımca sorunun odak noktasına değinmekten çok uzaklardır. Bir kere kentlerin sorunu, kentin merkezindedir. Bir kentin merkezi ne planlama ile kentin dışına çıkarılabilir, ne de öldürülebilir. Kent merkezi, uzun tarihi gelişmeler içinde oluşmuştur. O halde, gerek Londra, Paris ve bütün büyük şehirlerde olduğu gibi, raylı sistemi, en yüksek kapasiteli sistemi kentin merkezinden başlatmak lazım gelir. Yoksa Batı'ya yahut Doğu'ya yönelteceğim şeklinde değil.

İkincisi, sorunlar muhtelif metodlarla çözülebilir. Raylı sistemin yanında, mutlaka motorlu araç sistemi de olacaktır. Kentin içine kadar ekspres yolları götürmektedir yabancılar. Kentin dışından getirip bırakıp, ondan sonra arabalar nasıl giderse gitsin diye düşünmek olmaz. Bir ara gayet garip bir teklifle karşılaşmıştık: Türkiye'nin trafik sorununun halledilmesi için bir kongrede bir sayın konuşmacı, otomobil fabrikalarının üretiminin kısılması gibi acaip teklifle ortaya geldi. Otomobil fabrikalarının üretimi hiçbir şekilde kısıtlanmaz. Zaten Türkiye'deki otomobil adedi o kadar azdır ki biz bunu doğru dürüst kullanamıyorsak kabahat bizimdir.

Tekrar ediyorum: Kentlerin sorunları, Raylı sistem modeli ile çözülür ve ulaşım ağı kentin merkezinden dışarıya doğru yayılır. Kentin dışarısına yöneltip, kentin trafik ve ulaşım sorununu hafifletmek rüyaları düşünülemez.

Teşekkür ederim.

RAYEGÂN KENDER - Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, sayın dinleyiciler: Ben kısa konuşacağım, fazla vaktinizi almayacağım. Öncelikle Sayın Profesör Göngör Evren'in burada bize vermiş olduğu kıymetli bilgiler için çok teşekkür ediyorum. Çok aydınlatıcı bir tebliğ sundular. Fikirlerine aynen katılıyorum. Gerek tebliğlerinde ileri sürdüğü fikirlere, gerekse soru soran arkadaşlara verdiği cevaplardaki fikirlerine aynen katıldığımı belirtmek istiyorum.

Şimdi, prensip olarak, bu bir Şura Toplantısı olduğuna göre, bazı ilkelere varmamız gerektiğini dün söylemiştik. Ancak, benim kanaatimce, ileriye dönük bir ulaştırma planı hakkındaki genel ilkeleri yarınki toplantının sonunda Denizyolları ve Havayolu sektörlerinin de sorunlarının konuşulmasından sonra en son, herhalde, şuranın burada ileriye dönük ulaştırma politikası veyahut planı hakkında bir öneri, tabiî bir tavsiye mahiyetinde ilke kararına varması lüzumludur kanaatimce.

Bundan ayrılması gereken diğer bir nokta, ileriye dönük ulaştırma planının tespitinde acaba yetkili makam hangisi olacak? Bizim şuramızın vereceği karar tamamen istişaridir. Bir öneri niteliğinde olacaktır. Ulaştırma planının tespitinde yetkili makamın koordinasyon merci olarak da Ulaştırma Bakanlığı olması gerekir. Ancak burada tabiî ülkemizin genel ekonomi politikası ilkelerinin çizdiği bir çerçeve vardır. Bu çerçeve içinde, bütün ekonomik sektörlerde olduğu gibi, ulaştırma sektöründe de ülkenin genel ekonomi politika ilkesi çerçevesi içinde, fakat somut olarak ulaştırma plan ve programının Ulaştırma Bakanlığımızca bir koordinasyon makamı olarak yapılması gerektiği kanaatindeyim. Bu noktayı da tespit ettikten sonra, üçüncü nokta, yine hukukî bakımdan ulaştırma organizasyonu yani denizyolları, demiryolları, karayolları organizasyonu yeni mevzuatla düzenlenmiştir.Malûm kanun kuvvetinde kararnamemiz var, tarifeler var. Ancak ulaştırmanın sadece idari organizasyonunun da düzenlenmesi yeterli değil hukukî bakımdan. Ulaştırmanın içinde bulunan, ondan ayrılması imkânı olmayan bir hukukî konu var ki, o da belirli bir ulaştırma tipinde meydana gelen zararların tazmini, yani mesuliyet problemleridir. Demiryolları konusundaki mesuliyet problemlerinin düzenlenmesinde bir noksanlık var ve ben onu arz etmek istiyorum. Bu konuda elimizde çok eski bir kaynak var. Bu kaynağın da yürürlükten kalktığına dair bir şeye rastlayamadım. Bu tabiî bakanlık makamının malumudur, eski bir nizamnamedir, 18/5/1872 tarihli Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi. Bu demiryolu ile yolcu, bagaj ve eşya taşıması hakkındadır. Mesuliyet problemlerinin düzenlenmesi o halde günümüzde yetersizdir.

Bemin önerim, tavsiyem, bu konuda da bir iç hukuk bakımından düzenleme yapılmasıdır. Çünkü ülkemiz, enternasyonel hukuk alanında demiryolları ile yük ve yolcu taşıması hususundaki konvansiyonlara katılmıştır. Bunu memnuniyetle karşılamak lazım. O halde, yapılması gereken, bu uluslararası konvansiyonlardaki prensiplere uygun olarak, onlarla ahenkli biçimde iç hukukumuzda da demiryollarındaki mesuliyetin düzenlenmesi gerekeceğidir. Burada bir parantez açmama izin verin, Tabiî, demiryolları bugün devletin bir işletmesi olduğuna göre, meydana gelen zararlardan sorumluluk devlete karşı olacak, yani bu mesuliyete muhatap olacak, ki idarî kazaya,gitme problemleri var tartışılır hep, bu konuda bugün gelişme vardır. Bir hususi hukuk problemi, yani bir yolcuyu taşıyorsunuz, taşıma esnasında bir zarar meydana gelmişse bunun tazmini meselesi bunun da artık hususi hukuk kurallarına göre halli gerektiği yolunda bir gelişme vardır. Bu gelişmeye uygun olarak konunun çözümlenmesi gerektiği kanaatindeyim.

Son olarak, arkadaşımız sayın Göngör'ün görüşlerine katıldığımı söyledim. Tabiî demiryolları meselesinde biz belki biraz subjektif davranıyoruz ama, İstanbul'da yaşayan kişiler olarak, İstanbul'da şehir içi ulaşımının düzenlenmesi bakımından Haydarpaşa ve Pendik arasındaki banliyö trenlerinin işletmesinde eskiden daha muntazam iken, o treni uzun zaman ben kullandım, son yıllarda daha çok düzensizlikler ortaya çıkmaktadır. Genel hatlarıyla değinmek istiyorum. teferruata girmek istemiyorum, son söyleyeceğim de herhalde şehirlerarası demiryolu taşımacılığında ön plana İstanbul-Ankara arasındaki mesafeyi almamız gerekir. Bu trafik bütün ülkenin herhalde en yoğun hattıdır. Sayın Göngör belki bu konuda beni aydınlatırlar. Çok kimse de trenle İstanbul'dan Ankara'ya gelmeyi tercih etmektedirler.

Son bir nokta, zannediyorum benden evvel konuşan bir sayın milletvekili değindiler, ben de onu düşünüyordum, kendilerinin sorusu üzerine bunu daha dar bir sahaya inhisar ettiriyorum, Sayın Güngör'den rica ediyorum, acaba ülkemizde bugüne kadar belirli bir mesafe 10 km, 5 km, her neyse karayollarının yapımı ile demiryollarının yapımı-sırf yapım mahiyeti bakımından bir araştırma yapılmışmıdır? bu maliyetin hesabında benim kanımca sadece yolun açılmasını gerektiren masraflar değil, aynı zamanda yine hukukî olarak düşündüğüm va yaklaştığım için, karayollarında meydana gelen kazalarda uğranılan zararların da bu maliyet çerçevesi içinde düşünülmesini ve bunun makro açıdan geniş bir görüşle hesap edilerek tam bir sonucun sorulması gerektiği kanısındayım, buna göre genel ilkenin alınması gerekecektir.

Efendim çok teşekkür ederim.

GÜNGÖR EVREN - Teşekkür ederim.

Tabiî Ankara-İstanbul arası Türkiye düzeyinde en yoğun trafiğin bulunduğu bir koridor ve herhalde demiryolu olmadan fizikî olarak karayolu ile o bağlantının trafiğinin yüklenilmesi mümkün değil. Bir cümlede belirttiğim gibi, ortada bir fizikî imkânsızlık var. Fiziken hesaplara dayalı olarak böyle bir şey mümkün değil. Hakikaten en yoğun bağlantımızın başında geliyor.

Maliyet meselesine gelince, demin de söyledim. Eğer kapasite ile karşılaştırınca, kapasite başına deyince, kesin olarak söylenilecek bir şey, yapım maliyeti de dahil demiryolu ucuz. Eğer kapasite başına düşen, diyelim ki yolcu başına düşen, demiryolu maliyeti yolcu başına düşen karayolu maliyeti dersek burada kesin olarak kapasite bazında demiryolunun ucuz olduğunu söyleyebiliriz. Öbür taraftan eğer demiryolunu tünele sokan bir handikap yok ise, topagrafik bir handikap yok ise, sanıyorum ki o demin söylediğim yaklaşım doğudur; iki gidiş iki dönüş bir otoyolun maliyeti ile yüksek hızlara elverişli iki hatlı demiryolunun maliyeti atbaşı beraberdir. Kapasite açısından da, tabiî, iki hatlı demiryolu çok daha büyük kapasiteye sahiptir.

Ben Sayın Kender'e katılıyorum, zaten ülkeye maliyeti derken onu kastetmiştir. Bir doğrudan doğruya harcamalar var, yatırım maliyeti, işletme maliyeti olarak. Bir de bunun dıştan etki dediğimiz etkileri var. Bu çevre kirlenmesinden, hava kirlenmesinden tutunda, kazalara kadar uzanan bir durum. Elbetteki böyle bir değerlendirmede trafik kazalarını göz önüne almamak mümkün değil. Demin kentler bazında söyledim, trafik kazalarının en çok olduğu kesim, Ankara-İstanbul kesimi ve dolayısıyla buradaki kazaların demiryolu taşımacılığını etkinleştirmek, karayolunu bir şekilde hafifletmek suretiyle azaltılmasından ülkenin kazanması söz konusudur. Yani benim sürekli kastettiğim bu gerçek maliyetler artı kaza maliyeti, zaman maliyeti, çevreye uyumsuz etkilerden doğan maliyetleri içine alan ve ''Sosyal Maliyet'' diyebileceğimiz bir maliyet. Biz, bu maliyeti esas almak durumundayaz. Yani onun için ''Ulaştırma planlanmalıdır'' diyorum. Sadece belli bir mekanizmaya göre kendi kendine gelişemez. Bu nedenle planlanması gerekir ve aynen katılıyorum esas olarak alınması gereken sosyal maliyettir ve o maliyeti göz önüne aldığımızda da tablo değişmektedir.

Söyleyeceklerim bu kadar efendim, teşekkür ederim.

TÜLİN CANDIR - Sayın Bakan, değerli konuklar; ben de Profesör Sayın Evren'e çok önemli değerlendirmeleri için teşekkür etmek istiyorum. Ancak kendisine bir noktada katılmadığımı söyleyeceğim. Dediler ki; Ankara-İstanbul arasındaki demiryolu bittiğinde çok modern ve yüksek standartlı bir demiryolu olacak. Bu ancak şu koşulla doğrudur: Türkiye'nin demiryollarındaki ortalama hızı bugün için geçerli hızı 34 km olarak, veri olarak kabul edilir ve bunun da böyle sürüp gideceğini varsayarsanız gerçekten o iki nokta arasındaki demiryolu özelliklere sahip olacaktır. Ancak, dünya demiryolları çok hızlı bir gelişme içindedir. Japonya geçenlerde 400 km. hız trenini denedi. Şu anda elimde; geçen hafta çıkan bir derginin ekinde, trende hedefin saatte 1000 km hız olduğu açıklandı. Buna ilişkin çalışmalar, araştırmalar yapıldığı söylendi. Bu haliyle baktığımızda biz eğer bu demiryolunu gelecek 10 yıl içinde tamamlayabilersek kuşkusuz bizim için modern yüksek standartlı bir demiryolu olacaktır ama dünya ile karşılaştırdığımızda biz yine dünya demiryolu taşımacılığının gerisinde kalmış bir ülke olacağız.

Ayrıca Sayın Evren'e bir ufak soru sormak istiyorum: kendileri de açıkladılar, demiryolu yapım maliyetleri gerçekten çok yükselmiştir. Otoyollarla karşılaştırdığımızda hemen hemen aynı km. maliyetler içindedirler ama karar vericiler için bu maliyetler ürkütücü maliyetler olarak görülmektedir. Sizin önerdiğiniz ve gerçekten Türkiye'nin geleceği için yapılması gerekli demiryollarının ortaya çıkaracağı maliyetlerde karar vericiler için ürkütücü olacaktır. Bunların finansmanı konusunda önerileriniz var mı, bunu öğrenmek istiyorum?

Teşekkür ediyorum.

GÜNGÖR EVREN - Teşekkür ederim efendim.

Ankara-İstanbul hattı, modern bir hat olacaktır dedim. Bunu söylerken, hangi kapsamda söylediğimi ifade etmem gerekir. Bir defa bir demiryolu hattının temel özelliklerinden birisi hızıdır. Bu hızı belirleyen de güzergâhıdır. Yani siz bir defa demiryolu güzergâhını geçirdikten ve inşaa ettikten sonra kendi hızınızın tavanını belirlemişsiniz demektir. Ama bu tavana yaklaşan bir uygulamayı yaparsanız veya yapmazsanız, o ikinci konudur. Yalnız bu imkânınız vardır. Ankara-İstanbul hattı, eğer diğer koşulları yerine getirirsek, 250 km/saat'e varan hızların sağlanmasına elverecek geometrik standartlara sahiptir diyorum. Ama bu hattı yaptık, ondan sonra bunun üzerinde bu hızın yapılması ikinci problem.

Burada, elbetteki sadece hattın yapılması yeterli değil. Hattın yapılmasıyla birlikte diğer, taşıt işletme ve sinyalizasyon koşullarının tabiîki yerine getirilmesi gerekli. Yatırımların içinde bunları da kastediyoruz, yatırımların içinde bunlar da var, o da yetmez, bunu işletecek yetişmiş in-

san ve bir organisazyon gerekli, Şimdi ben hiçbir zaman bugünden yarına bu hat üzerinde 200-250 km hızın uygulanacağını gerçekçi olarak ifade etmiyorum, düşünmüyorum, böyle bir şey yok. İlk aşamada 150 km, 160 km hızların uygulanması bir başarıdır. Esas olan, belirli bir planlama ile aşamalı olarak, o tavan dediğiniz sınıra doğru hızları yükseltmektir ve belli bir noktadan sonra da onun uygulanmasıdır.

Dünya koşullarına gelince, bu dünya koşullarında modern bir demiryoludur. Ama bu demiryolu, sonuçta klasik bir demiryoludur. Balast, travers, ray sisteminden oluşmaktadır. Sayın Candır'ın belirttikleri o 450-500 kilometreler bu klasik demiryolları ile değil herhalde. Ya hava yastıklı trenlerdir, ya manyetik alanlı dediğimiz trenlerdir. Onlarla ilgisi yok. Ancak, bugün benim bilebildiğim, en yüksek hız düşünülebilen klasik demiryollarında 300 km/saattir. Makul ölçülerde uygulanabilecek, uygulanması düşünülebilecek tavan 300 km/saattir ve bunun uygulanabilir sınırı da ticarî olarak, 270 km/saattir. Bizim hattımız da 270 km/saate olanak veriyor. Ve şunu da söyledim: Ankara-İstanbul arasında, tutun ki 250 km hızlı değil diyerek, 300 km'ye çıkardınız. Küçük bir hesap yapabiliriz hemen, hızın 250 km'den 300 km'ye çıkması, hatta 350 km'ye çıkması bize fazla bir imkân sağlamaz. Ama hızı 100 km'den 160 km'ye çıkarırsanız birden çok kazanç elde edersiniz. 160'tan 200'e çıkarırsanız yine dişe dokunur, değerlendirmeye kayda değer bir süre kazanırsınız. Ama 200'ü 250'ye çıkardığınız zaman 400 km'lik bir mesafede bir şey kazanamazsınız. Kazancınız olabilmesi için, bunu binlere varan kilometreler uzunluğuna götürmeniz gerekir. İşte o zaman, hızın 200'den 250'ye çıkmasında bir yarar olabilir. Bu açıdan ben net olarak ifade ediyorum, planlanan Ankara-İstanbul hattı bugünün koşullarında modern teknolojinin, çağdaş teknolojinin gereklerine uyum sağlayacak bir hattır. Bu görüşümde ısrarlı olduğumu belirtmek istiyorum.

Yapım maliyetine gelince, bu maliyetler yüksek. Demin de metro ile ilgili olarak bahsettim, 1950'lerde kilometrik maliyet 15 milyon dedim, şimdi diyelim 10 milyar, arada büyük farklar var, rakamlar korkutucu. Bu konuda finansman maliyeti ile ilgili olarak, finasman sağlanması ile ilgili olarak benim doğrusu özgün, belli iddiası olan bir görüşüm yok, olması da söz konusu değil, benim uzmanlık alanımla ilgili değil. Yalnız sorun, kaynakların kullanımıdır. Elde, şöyle ya da böyle sağlanmış kaynaklar vardır ve bu kaynakların kullanılmasında tercihler vardır ve ben diyorum ki; sırasında ulaştırmamızın sorunları; bunu sağlığa kavuşturucu önlemler nedeniyle bu kaynakların kullanımında dağıtımda dikkatli olunmalıdır. Ama kaynak sağlanması için birtakım önlemler de olabilir. Bu konuda benim özel bir görüşüm olmadığını belirtmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

RÜŞTÜ YÜCE - Sayın Bakan, değerli konuklar; Ben önce Ulaştırma Bakanlığı yetkililerine, üniversitelerimizin ulaştırma ana bilim dalında çalışan öğretim üyelerini böyle bir şuraya davet ettikleri için, gösterdikleri incelik nedeniyle teşekkürlerimi sunmak istiyorum.

Efendim, Ulaştırma Ana Planı, bizim öğrencilerimize iftiharla sunduğumuz bir ana plan. Dolayısıyla böyle bir planı hazırlayan arkadaşlara şükranlarımı belirtmek isterim. Tabiî öğrencilerimize ülkemizin sorunlarını ve gereklerini aksettiren bu planı savunduğumuz kadar bu planın hedeflerine erişmesini de beklemek isteriz. Dün Sayın Kenan Kutlu Hocamın da söylediği, ve bugün de Evren Hocamızın söylediği gibi, bu planın hangi hedeflere eriştiğini şu anda kimse bilmiyor. Nitekim Sayın Evren, her 3 yıllık periyotlarda incelenecekti dedi. Bunun incelendiğini de biz bilmiyoruz, belki bizim dışımızda inceleniyor. Son iki yıl içerisinde İstanbul Teknik Üniversitesinde yapılan ulaştırma ile ilgili sempozyumlarda ben özellikle yük taşımaları açısından demiryollarına gerçekten yüzde 72'den yüzde 36'ya inişi sağlayan bir kayış var mı diye yetkililere sorduğumda herhangi bir cevap alamadım. Başka bir deyişle 72 olan yük taşımaları yüzde 72, 36'ya 10 yıl sonra inecek, lineer bir yaklaşımla devreye girsek, o zaman her yıl 3,6 inmesi demektir., 4 yıl geçtiğine göre şu anda yüzde 72'nin yüzde 15 azalımı ile bir noktaya gelmiş olması demektir ki, biz böyle bir hususu ne yetkililerden öğrendik, ne de böyle bir çalışmanın yapıldığını biliyoruz.

Şimdi, bu hedeflere ulaşmada bir önemli engel daha geçenlerde devreye girdi, Onu Sayın Şura üyelerine aktarmak istiyorum. Biliyorsunuz, 2918 sayılı yasa, dingil yüklerinin karayollarında yasal olan ben 8 ton diyorum, aslında 10 ton ama, tek dingilde 13 tona, önce 16'ya çıktı, şimdi 19 tona çıkardı. Bunun fiilen anlamı şudur; fiilen biz, alınan bir kararla karayolu taşımacılı-

ğını teşvik ediyoruz. Çünkü taşıyıcılara diyoruz ki; sen daha fazla yük taşıyabilirsin. Bu şartlar altında yüzde 72'lik yük taşımalarının yüzde 36'ya inme olasılığı bana göre daha da ertelenmiştir. Bu tehlikeli bir gidiştir, plan hedefleri açısından.

Bir diğer çalışmayı, karayolları yetkililerivle yüksek düzeyde yapıyoruz. Şu anda Sayın Evren'in bahsettiği transit taşımacılığının yapıldığı güzergâh, karayolları tabiriyle TEPEK projesi denilen Türkiye Transit Karayolculuğu hattıdır, Bunun tûlu 3200 kilometredir ve bu 3200 kilometre, şu anda değil 19 tona, 14,5 tona hatta 8 tona göre bile tasarlanmamıştır. Şimdi TEPEK projesi, 50'şer kilometrelik kesimler halinde çeşitli firmalara veriliyor ve amaç yük taşımalarının 8 ton dingil yüküne göre taşıyacak şeklinde üst yapının projelendirilmesi ve karayollarından aldığım bilgiler o kadar ilginç ki, mevcut altyapıyı 25 cm. civarındadir bu altyapı, bunu 8 ton dingil taşıyabilecek hale getirmek için yaklaşık 45 cm. (karayolcularının tabiriyle) asfalt kaplama altı dedikleri kaplama seriliyor. Şimdi 45 cm. kalınlığı 3200 kilometre ile çarpın maliyetleri koyun, ortaya öyle bir kaynak sorunu geliyor ki, acaba biz dingil yüklerini artırmak yerine artırmasaydık da bu kaynağı acaba demiryollarına mı kaydırsaydık diye önümüze çok ilginç bir sorun çıkıyor ve bu dingil yükleri artırılırken maalesef bu araştırma yapılmamıştır. Bunu bilgilerinize arz etmek isterim.

Sayın Evren'in şu görüşüne katılıyorum: Uzun yük taşımalarında mutlaka demiryolu, denizyolu kullanılmalıdır. Zira terminal giderleri bunlarda fazla olduğu için kısa mesafelerde ekonomik olmuyorlar. Bunu dile getirmek isterim.

Bir de Sayın Evren'e küçük bir sualim var: Dış ülkelerde herkes yük taşımacılığını demiryollarına kaydırmanın çarelerini bulmuş, acaba bunlar iyi hizmet getirerek mi bulmuşlar, yoksa birtakım devlet politikaları, birtakım yatırımlar mı getirmişler? Bu konuda lütfen beni aydınlatırsanız memnun olurum.

Bir de kapanırken, her zaman benzer konuşma yaparak kapama istiyorum. Sayın Bakanım, ben Karayolları ile ilgili toplantılara daha çok katılıyorum, Karayol orijinliyim, ben ülkemizde şu eksikliği görüyorum: Üniversite, sanayi işbirliği yahut üniversite devlet işbirliğini ben yeterli düzeyde görmüyorum. Ulaştırma konusunda bu benim katıldığım ikinci Şuradır 10 yıl içerisinde, Ama gönül istiyor ki yurt dışında olduğu gibi, böyle devletin uzmanları ile üniversite adamları zaman zaman daha sık bir araya gelsinler, teknik düzeylerde sorunları tartışsınlar, bize araştırma projeleri gelsin, biz öğrencilerimizi yönlendirelim. Bu işbirliğini, bu dayanışmayı bu kadar verimli çalışan bir bakanlık olarak daha iyi düzeye getireceğimiz inancıyla saygılarımı sunuyorum.

GÜNGÖR EVREN - Sayın Yüce'ye teşekkür etmek istiyorum. Özellikle bu dingil yükleri ile ilgili söylediği konunun fevkalade önemli olduğunu belirtmek istiyorum. Bana yönelttikleri soruya gelince: Nasıl oluyor da diğer ülkelerde yük taşıması daha çok demiryollarına kayabiliyor? Bu tabiî ki iyi hizmet sunulduğu, gerekli hizmetler sunulabildiği için ama, bu hizmetleri sunabilecek koşullarda devlet tarafından ve belli planlar uyarınca sağlanıyor. Bunlar sağlanmadığı sürece, demiryollarının böylesine bir hizmeti sağlama olanağı da zaten yok. Yani tavuk mu yumurtadan çıkar, yumurta mı tavuktan sorunu var buruda da.Belli planlama, belli hedef uyarınca ülke koşullarına göre yapılan planlarda belli bir sisteme ne görev düşüyorsa o görevin gereklerine göre bakıyorsunuz yatırımlar yapılmış. Japonya'da diyelim ki yük taşımasında demiryolunun payı yüzde 10'lar düzeyinde, ama yolcu taşımasında yüzde 50'lerin üstünde. Yani diğer ülkelerde hiç olmayan bir şey. Yük taşımasını denizyollarıyla yaptıkları için demiryollarının payı yok. Ama öbür taraflara geldiğinizde görüyorsunuz ki yolcu taşımacılığında demiryollarının daha az payı varken yük taşınmasında yüzde 70'ler dolayında bir pay alıyor ve bu payın alınmasını sağlayan koşullar devlet tarafından sağlanıyor belli bir plan çerçevesinde ve dolayısıyla da bu sitemlerde gerekli nitelikteki hizmeti de sağlayabiliyorlar ve mekanizma rahatsızlık vermeden yürüyüp gidebiliyor.

Teşekkür ederim efendim.

FEYYAZ TOKAR - Sayın Bakan, değerli üyeler. Bilindiği gibi çağımız, zamanla mücadelenin, unsurlarını tartışmakta ve bunu özellikle birinci planda konu olarak ele alarak o yoldan gitmektedir. Tabiî ulaştırma bunların en önemlilerinden bir tanesi. O bakımdan ulaştırmanın zaman mefhumunu büyük bir dikkatle ele alarak gelişme sürecini tamamlaması lazım. Burda hemen küçük bir vurgulama yapacağım: Çok değerli heyet üyeleri bilirler, özellikle konuşurken da-

hi zamanı kaybettiğinizi bize bir bilim gösterir, adı da Semantik'tir. Sayın üyeler bilirler, bu 1883'te bulunmuştur ve yapılan incelemede tesçil edilmiştir ki, insanlar konuşurken dahi zekânın dile getiriliş unsurlarını toplayan dili kullanmaları anında yüzde 25 boşa konuşmaktadırlar. Yani zaman kaybetmektedirler. Ben bu tür konuşmaları yaparken, hep yüzde 25'in zaten onu varsayıyorum-gradosunu artırmamaya özen gösteririm, bilmiyorum geçecek miyim?

Efendim, şimdi ben Sayın Evren'in söze girerken üstünde durduğu bir noktadan bu yaklaşımda bulundum. O da, İstanbul'daki son olaylarda kaybettiği zamanı dile getirmesiydi. Orada kent ulaşımı konusu ve daha sonra da çeşitli vesilelerle üstünde durulduğu. Çok süratli dile getirmek istiyorum. Metro, tüp geçit ve İkinci Boğaz Köprüsünün de yeterli olmayacağı konusu. Acaba, İstanbul'un iki yakası arasında örneğin batıdaki nehirlerin büyük mesafe katettiği ülkelerde görüldüğü gibi, çok sık feribot sistemlerinin kurulması, bu ulaşımı İstanbul'da rahatlatabilir mi? Bu soruyu cevaplandırmalarını rica ediyorum. Zira metro ve yeraltı tüpü konusu yıllardan beri dile getirilmekte ve eyleme konulamamaktadır. Bu gerçekleşinceye kadar acaba kısa süreli olarak böyle bir ihtiyacın giderilmesi imkânı bulunur mu? Zira buna müsait altyapı da vardır gibi geliyor bana. Çünkü İstanbul'da bugün insan taşımacılığında kullanılan iskelelerden büyük kısmı kapatılmış, terkedilmiş vaziyettedir. Bundan küçük feribot iskeleleri olarak kullanılma imkânına sahip olunabilir. mi?

Çok teşekkür ederim.

GÜNGÖR EVREN - Teşekkür ederim efendim.

Bir defa konuyu diğer uzman arkadaşlarım daha yetkiyle cevaplandırabilirler. Ben Boğaz geçişinin tüp geçişini İstanbul'un ulaşımı ve metro açısından ve de genelde demiryolu açısından değerlendirdim. Sanıyorum feribot geçişleri herhalde kent içi fonksiyonu bakımından mümkün değil. Ancak bu açıdan düşünülebilir. Esas olan burada hangi eşiğe kadar bize bir imkân sağlanabilir. Kesin olan bir şey var ki, belli bir eşikten sonra bu olanak yeterli olmayacaktır. Bu eşik konusunda da şu anda bir bilgi, net bir rakam vermek durumunda değilim.

Teşekkür ederim.

YILMAZ BÜYÜKERŞEN - Sayın Bakan, değerli konuklar; Evvela şunu belirtmek istiyorum. Ben, ulaştırma sektörü ile doğrudan ilgili bir bilim dalı mensubu değilim. Burada kısaca bir konuya değinmek ve de onunla ilgili sayın konuşmacıya soru yöneltmek istiyorum.

Şimdi, öyle anlaşılıyor ki, Boğaz geçidi de halledildikten sonra, İstanbul-Ankara arasındaki mesafeyi Bolu üzerinden kısaltacak demiryolu ile gerek İstanbul, dolayısıyla Avrupa Anadolu'nun göbeğine kadarki mesafeyi hem zaman hem de sürat nedeniyle zaman yönünden kısaltacaktır. Önemli bir proje. Ancak bu poje, Ankara'dan sonra Güney, Güneydoğu ve Doğu Anadolu'yu da dolayısıyla Ankara-İstanbul mesafesi kısaldığı için kısaltmış olacak. Bana öyle gelir ki, bu proje Anadolu'nun Batı kesmindeki demiryolu ağını aynı kolaylığa kavuşturma şansını pek taşımıyor. Örneğin, Kütahya, Afyon, Denizli üzerinden Eğe Bölgesi, Balıkesir üzerinden Ege Bölgesi bu kısalmanın dışında kalan bir proje.

Düşünürüm ki, acaba aynı hat saatte 200-250 km. sürat yapabilecek teknolojiye sahip lokomotiflerin veyahut trenlerin hareket edeceği bu hat, tüneller, coğrafi yapı nedeniyle maliyet yüksekliği çok olan güç bir hat yerine, halen mevcut Arifiye'den Bilecik-Eskişehir-Ankara hattı olarak, bir alternatif proje olarak düşünülse idi, mesafe bu suretle kısaltılmış olsa idi, Ankara göbeğine kadar, Eskişehir'den itibaren de Kütahya, Afyon-Denizli hattı veya Balıkesir hatları da o nispette dolayısıyla Anadolu'nun batı kesimi de aynı kısalığa kavuşturulmuş olmaz mıydı? Bilemiyorum bunun daha evvel Ankara-İstanbul projesi hazırlanırken alternatif bir proje olarak üzerinde duruldu mu? Böyle bir projenin yapımında da mevcut demiryolu nakliyelerde kullanılmak suretiyle maliyet düşüklüğü sağlar mıydı? Bu soruyu soruyorum, baştan söylediğim bu sektörle ilgili, doğrudan ilgili bir ana bilim dalı veya bilim dalı mensubu değilim, yanlış yapmış olabilirim, bu bakımdan da bağışlanmamı arzu ediyorum.

Teşekkür ederim Sayın Bakan.

GÜNGÖR EVREN - Efendim, alternatif üretmek gayet yararlı. Hiçbir sakıncası yok; alternatifler geçerli olabilir, olmayabilir. O ayrı; ama ben mümkün olduğu kadar fazla alternatif üretmekte geniş ufuklu düşünmekte yarar görenlerdenim. Benim kişisel görüşüm, Sayın Büyüker-

şen'in söylediği konu ile Ankara-İstanbul hattının amaçları ve hedefleri bakımından farklılık olduğu noktasında. Şimdi Ankara-İstanbul hattının Ege Bölgesine ilişkin demiryolu bağlantılarını kısaltıp etkinleştirmediği açık. Çünkü bu doğrudan doğruya Batı-Doğu yönünde bir eksenle ilgilidir. Oysa, enine birtakım eksenler söz konusu. Özellikle Ege Bölgesiyle de ilişiği yok. Bu hatla amaçlanan nedir? Bir defa bugün 6 milyonu bulmuş nüfusu ile bir İstanbul ve Türkiye sanayinin ağırlığını üstünde tutan bir İstanbul, öbür tarafta yine büyük bir yerleşim merkezi ve Türkiye'nin başkenti olarak Ankara. Bu iki büyük merkezin en kısa yoldan demiryolu ile bağlanmasıdır. Artı, bu demiryolu sayesinde Türkiye'yi Batı'dan Doğu'ya kateden bir esas eksen, ana eksen oluşturulmasıdır. Candamarı. Üç, yine bu eksenle Avrupa, Türkiye, Ortadoğu olarak, Türkiye'nin demiryolu açısından köprü olması ve bağlantıyı etkin bir biçimde yerine getirmesidir. Bu hedefler göz önüne alındığında Sayın Büyükerşen'in ileri sürdüğü alternatifin kişisel görüşüm olarak geçerliliği kalmıyor.

Teşekkür ederim.

MUHiTTİN YILMAZ - Sayın Bakanım, değerli izleyiciler Hepinize teşekkür ediyorum. Gerçekten böyle bir Şura düzenlemek suretiyle bize de katkıda bulunma fırsatı verdiğiniz için teşekkür ederim.

Sayın Evren, konuşması sırasında imalatçı kuruluşların Demiryollarından ve özellikle Ulaştırma Bakanlığından alınmasından bahsettiler. Türkiye'de bildiğiniz gibi, 1970'lerden itibaren lokomotif üretimine başlandı. 17 yıllık bir tecrübe var, bir deneyim var. Şimdi gördüğümüz kadarıyla Amerika ile Japonya ile yeni bir takım anlaşmalara girilmek isteniyor. 17 yıllık bir deneyimden sonra 1970'lerden sonra özellikle Fransa ile siyasî bakımdan meydana gelen hadiselerden mütevellit münasebetler belli ölçüde kopmuştu. Ancak şu sıralarda hükümetin enerjik girişimleriyle Fransa ile münasebetler iyileşmeye başladı. Şu anda yaklaşık 400 tane lokomotif üretildi. Bu 400'ü bu memleketin kaynağı ile ürettik Ayrıca beşeri bir kaynak var. Bunları yeni teknolojiye adapte etmek, özellikle kalkınmakta olan Türkiyemiz açısından, bir de süper güçlerin dümen suyu vermesi açısından, ki 1974'deki Amerikan ambargosu bunu gösterdi, devletin demiryollarının Ulaştırma Bakanlığında kalması açısından görüşü nedir? ilk olarak bunu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

GÜNGÖR EVREN - Efendim ben, vagon ve lokomotif imalâtının, TCDD'nin işletme fonksiyonlarından TCDD'den ayrılmasından yana olduğumu belirttim. Ama Ulaştırma Bakanlığından ayrılması konusunda bir görüş belirtmedim. Kişisel görüşüm olarak, TCDD ile ilgili durum saklı kalmak üzere Ulaştırma Bakanlığının içinde kalmasıdır. Benim kısaca ifade edebileceğim görüşüm bundan ibaret.

Teşekkür ederim.

"DENİZCİLİĞE TÜRKÜN MİLLİ ÜLKÜSÜNÜ DÜŞÜNMELİ VE ONU EN AZ ZAMANDA BAŞARMALIYIZ"

ULAŞTI

Doç. Nihat TEKİN
İstanbul Yıldız Üniversitesi
Gemi İnşa Bölümü Öğretim Üyesi

ÖZGEÇMİŞ

Doç.Nihat TEKİN 11.1.1946 tarihinde Balıkesir ilinin Şamlı bucağında dünyaya gelmiştir. İlkokulu bu Bucakta, orta tahsilini ise Balıkesir Erkek Sanat Enstitüsünde tamamlamıştır. Yüksek tahsil öncesi 2 yıl Almanya'da yabancı işçi olarak çalışıp, dönüşte İstanbul Yıldız Teknik Okulunda öğretime başlamıştır.

1970 yılında daha sonra İ.D.M.M. Akademisi olarak isim değiştiren kuruluşta master yaparak eğitimini tamamlamıştır. 1971 yılından bu yana Yıldız Üniversitesi Gemi İnşaatı Mühendisliği Gemi Makineleri Anabilim Dalında görev yapmakta olup, 2 yıldan bu yana Bölüm Başkanlığını yürütmektedir.

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ SORUNLARI VE ÇÖZÜMLERİ

Sunan

Doç. Nihat TEKİN

Ülkemizde yıllardır yetersizliği hissedilen deniz tiaret filo kapasitesi, ekonomik imkânların azami derecede kullanılması sayesinde ve özellikle 1977 - 1985 yıllarında devlet teşvik ve himaye tedbirleri neticesinde çok önemli gelişmeler göstermiştir. 80 li yıllardaki gelişmeler özellikle dikkat çekicidir. Plan hedeflerinin de üstünde gerçekleşen bu gelişme, deniz taşımacılığı yönünden olumlu gelişmeler yaratırken beraberinde bazı yeni sorunları da getirmiştir. Taşımalarımızın büyük bir kısmının Türk bayraklı gemiler ile yapılması dövizli navlun ödemelerinde önemli azalmalar meydana getirmiştir. Planlı dönemde olmamıza rağmen sağlam bir deniz politikamızın olmaması nedeniyle filo artışı yaşlı gemiler ve ithal yoluyla sağlanmıştır. Dünya deniz taşımacılığındaki kriz nedeniyle kullanılmış gemilerin fiatlarındaki büyük düşüş gemi ithalini daha da cazip hale getirmiştir. Sürekli kur değişiklikleri dışardan temin edilen geminin iç piyasada değer kazanmasını sağlarken, yurt içinde yapılan ve uzun bir zamana yayılan gemi inşaatı dış girdileri değerinin sürekli artışına neden olmuştur. Dolayısiyle, bu dönem içerisinde uygulanan teşvik tedbirleri yurt içinde gemi inşaa ettirmekten çok, yurt dışından gemi ithalini zorlamıştır.

Yukarıda kaba hatlarıyla gelişmesi açıklanan deniz dicaret filomuz ve deniz taşımacılığı sorunlarının önce genel ulaşım içerisinde incelenmesinde fayda vardır. Ulaştırmanın genel sorunlarının aşağıda sıralanan aksamalardan kaynaklandığını söyleyebiliriz.

a) Ulaşım politikamızdaki aksamalar,

b) Para - kredi ve yatırım sorunları,

c) Ulaşım araçlarındaki sağlıksız gelişmeler,

d) Mevzuatların yarattığı sorunlar,

e) Eğitim ve teknoloji sorunları,

f) Uluslararası sözleşmeler ve yarattığı sorunlar.

Sorun gurublarını ortaya koyduktan sonra, bunları kendi içerisinde analize tabi tutarak, kısaca açıklamaya çalışalım.

a) Ulaşım çok yönlü bir mekanizmadır. Bu mekanizmanın bir ahenk ve uyum içerisinde çalışması gerekir. Mekanizmanın bazı kısımlarının korunması ve diğer kısımların ihmali, genelde, mekanizmanın sağlıklı çalışmamasına yolaçar. Kararsız ve kısa ömürlü hükümetler zamanında sorunlara çözüm getirmek mümkün olamamış, zayıf olan ekonomi nedeniyle de en az kaynak gerektiren kısımlara yatırımların kaydırılmasıyla bazı ulaştırma ögeleri ihmal edilmiştir. Ulaştırma bir plan çerçevesinde ve bir bütün olarak ele alındığı takdirde çözüme kavuşabileceğinden, çoğu kez dile getirilmiş olmalarına rağmen, problem üzerine kesin olarak gidilememiştir. Ulaştırmayı oluşturan bütün faktörleri bir denge halinde bulundurmak bunların arasındaki bağların iyi bilinmesiyle mümkün olabilir. Planlı dönem içerisinde bu yönde çalışmalar yapılmış, istatistiki bilgilerin yetersiz ve sağlıksız olması nedeniyle uygun bir planlama yapılamamıştır. Geçici çözümlere gidilerek problemin ortadan kaldırılmasına çalışılmıştır. İktidarların güçsüz ve kısa ömürlü oluşları, gerek teknokratların ve gerekse bürokratların sık sık değişmeleri nedeniyle daha önce belirlenen politikalar da uygulanamamıştır. Politikalar çoğu kez revizyona tabi tutulmuş ve bu tür davranışlar zayıf olan imkânların iyi şekilde kullanılmamasına yolaçmıştır. Belirlenen politikanın uygulanması süreklilik ve titizlikle yapılmalıdır.

b) Para - kredi ve yatırım ulaşım politikasının en önemli unsurlarını oluşturur. Bu unsurlar da oluşturulan milli politikalara göre belirlenen program içerisinde uygulanmalıdır. Ulaştırmayı oluşturan sektörlerden herbiri, değişik şartlar karşısında bazı tedbirlerin alınmasını gerekli kılabilir. Yerine göre teşvik unsurları çalıştırılıp korumacılık yapılmalı, fakat en önemlisi, devlet yatırımları politikası çerçevesinde yönlendirmelidir. Teşvik ve korumacılığın uzun süre devam etmesi sektörün dinamizmini yok edebileceği gibi rekabet faktörünü de ortadan kaldırır. Ulaşım, sektörleri itibariyle büyük yatırım istemektedir. Bu yatırımlar başlangıçta devlet tarafından yapılmalı, öncülük işlevi, bilgi ve teknoloji birikimi gerçekleştikten sonra diğer sektörlere de kaydırılmalıdır. Programlanan hedeflere ulaşmak, para - kredi ve yatırım uygulamalarının gerçeklere ve şartlara uygun şekilde yapılmasına bağlıdır. Bu konu sürekli gözden geçirilmeli ve zamanın şartlarına uydurulmalıdır.

c) Ulaşım araçlarındaki sağlıksız gelişmelere baktığımızda temel ve uygulanabilir bir programın yapılmamış olması ve yine daha önce belirtildiği gibi, ulaştırmanın bazı sektörlerine zaman zaman teşvik ve önceliğin yapılmış olmasından kaynaklanan sağlıksız gelişmeler, araçların kötü kullanımına yol açmaktadır. Planlanan hedefler ya gecikmekte veya çoğu kez geri kalınmaktadır. Böyle durumlar ulaştırmaya ayrılan kaynakların iyi şekilde kullanılmadığını gösterdiği gibi geri kalınması halinde açığın kapatılmasını da zorlaştırmaktadır. Ulaşım alt yapısının devlet tarafından kurulmuş olması nedeniyle, hükümetler bu konuya çok önem vermek zorundadır. Ulaştırma hizmetleri birbirlerine bağlı çeşitli alanları kapsadığından, bunların birindeki aksamalar, genelde ulaşımda aksamaya neden olmaktadır. Ulaşım araçlarının bir bütün içerisinde ele alınıp sağlıklı politikalar ile gerçekleştirilmesi zorunludur.

d) Mevzuatın yarattığı sorunlara gelince, bir taraftan devletin gelir kaynağını teşkil eden unsurları, diğer taraftan da sık değişen ve yüklü bürokratik engelleri karşımızda görmekteyiz. Tabii olarak devlet harcamalarını yapabilmek, yatırımları gerçekleştirebilmek ve hizmet verebilmek için maddi kaynağa ihtiyaç duyar. Bu kaynağın azalması işlevlerin aksamasına da yol açar. Mevzuat büyük tepki almadan adaletle uygulanmalı ve dozun ayarı çok iyi bilinmelidir. Ulaştırma ev-

rensel olduğundan mevzuatlar gelişen şartlara göre düzenlenmeli, milli politikaya uygun ve teşvik edici bulunmalıdır.

e) Eğitim ve teknoloji, ulaşım problemimizin çözümünde anahtar rol oynamaktadır. Ulaştırma sektöründe olduğu gibi eğitim sektöründe de mevcut bazı sorunlar nedeniyle, ulaşım politikamız gereği ve düzeydeki elemanların yetiştirilmesi mümkün olamamıştır. Sektörler arasındaki koordinasyon eksikliğinden meydana gelen aksaklık, ulaşım sektörümüze ilerde daha büyük zararlar verebilecektir. Ulaşım araçlarının yapımında kaynak israfına neden olmayacak teknolojilerin uygulanması ve yeni teknolojilerin geliştirilip uygulamaya sokulmasıyla yeni teknolojilerin transferi hükümetlerin ulaşım politikalarındaki en önemli görevleri olmalıdır.

f) Uluslararası sözleşmeler ve bunlardan doğan problemler öncelikle gelişmekte olan ülkelerin kısıtlı olan imkânlarının daha da zayıflamasına ve rekabet güçlerinin azalmasına neden olmaktadır. Güçlü ülkelerin adeta empoze ettiği sözleşmeler çoğu kez kendilerinin korumacılığından kaynaklanmaktadır. Evrensel boyuttaki bu sözleşmelerden kaçınmamıza elbette imkân yoktur. Fakat, elimizdeki imkânları akılcı şekilde kullanırsak bu probleminde altında kolayca kalkmak mümkün olabilir.

Genel ulaştırma sorunlarımızı kısaca belirttikten sonra, özellikle deniz taşımacılığı sorunlarını ve bunların çözümlerini belirtmek için denizyolu taşımacılığının önemli faktörlerini incelemek yerinde olur. Ekonomide diğer sektörlerin tamamlayıcısı ve ayrılmaz bir parçası olan ulaştırmanın aksaması diğer sektörleri de etkiler. Üretim ve pazar içerisinde bir girdi olan taşımacılığın maliyeti artmakla rekabet gücümüz düşmekte ve paramız daralmaktadır. Bu nedenle taşımacılık en ekonomik bir biçimde yapılmalıdır. Bilindiği gibi deniz taşımacılığı en ekonomik bir ulaşım yöntemidir. Bunun yanında üretim genelde karada yapıldığından diğer ulaşım sistemlerinin de tamamlayıcısıdır.

Deniz taşımacılığında etken olan faktörleri kabaca beş gurup içersinde inceleyebiliriz. Bunlar :

I — Liman faktörü,
II — Araç faktörü,
III — Personel faktörü,
IV — İşletmecilik faktörü,
V — Deniz araçları üretim faktörüdür.

I — Liman Faktörü

Limanlarda karadan gelen ve karaya gidecek mallar emniyetli bir şekilde ve seri olarak elleçlenebilmeli ve muhafaza edilebilmelidir. Yükün gemiye yüklenmesi ve gemiden boşaltılması çok kısa süre içerisinde ve mala zarar vermiyecek tarzda yapılmalıdır. Bu işlemlerin gerçekleştirilmesi limanda bazı teçhizatların bulundurulması sayesinde mümkün olur. Diğer bir deyişle, elleçleme işleminin seri olarak yapılabileceği bir kaldırma ve iletme sisteminin mevcudiyetiyle, limanda yeterli depolama ve muhafaza tesislerinin bulunması gerekir. Liman özellikleri mal akışı yoğunluğuna göre uğrayacak gemi boyutlarına da müsait olmalıdır. Gemi yol aldığı sürece yük taşınabileceğinden, limanda yükleme ve boşaltma süresi minumuma indirildiğinde daha az sayıda araç ile ayni yükü taşımak mümkün olabilir. Üç tarafı dört denizle çevrili olan ülkemizde limanların sayısı ve nitelikleri yetersiz bulunmaktadır. Yatırımların aksamasıyla günün taşımacılık şartlarına uyum sağlanamamaktır. Limanların uygun techizatlarla donatılıp iyi hizmet verilmesi durumunda hem iç ticaret ve hem de dış ticarette bir gelişme kaydedilecektir. Türkiye Ortadoğu için köprü vazifesi oynadığından tedbir alındığı takdirde taşımacılığın artışı temin edilebilir.

II — Araç Faktörü

Deniz araçları, taşıyacakları yükün özelliklerine bağlı olarak, yükün emniyetli bir şekilde ve ekonomik olarak taşınabileceği kapasite ve yapıda olmalıdır. Optimum araç kapasitesi, yükün taşınacağı limanlar arasındaki mesafeye, araç hızına, taşımadaki girdi miktarına, taşınan malın cins ve özelliklerine, limanlar ile deniz yollarının fiziksel özelliklerine bağlı olarak belirlenir. Yapı şekli ise, taşınacak yükün şekline göre, en kolay ve kısa sürede yükleme ve boşaltmaya imkân verecek özellikte olmalıdır. Deniz aracı işletme masraflarının deniz taşımacılığı masrafları içeri-

sinde önemli paya sahip olması nedeniyle, ekonomik işletme sağlıyacak makine ve ekipmanlarla aracın techiz edilmesi zorunludur. Ülkemizde filo yaş ortalamasının yüksek oluşu nedeniyle kapasite tam olarak kullanılamamakta, ayrıca görünen kapasite ile aktif kapasite arasındaki fark her geçen gün artmaktadır. Bu durum hükümet tarafından takip edilerek, milli deniz politikasının oluşturulmasında esas alınmalıdır. Araç cinsinin seçim ve bunun taşımacılık sektörlerine empozesi de yine hükümetlerce ve bir program çerçevesinde gerçekleştirilmelidir.

III — Personel Faktörü

Deniz taşımacılığında gerek kara ve gerekse denizde çalışan personelin ekonomik bir taşımacılığın icablarına uygun şekilde eğitilmiş ve ehliyetli kişilerden meydana gelmesi gerekir. Liman personeli ise, ekonomik olarak, liman hizmetlerini verecek tarzda yetişmiş olmalıdır. Denizde çalışan personelin eğitimi ise çok daha önemlidir. Ekonomik taşımacılığı sağlıyacak etkenlerin herbirini bir optimum içerisinde birleştirecek ve kararlar verebilecek yapıda elamanların yetiştirilmesi zorunlu olup, özellikle, dünya ticaretinden daha fazla pay alabilmek için, uluslararası ilişkilerde başarı sağlayacak insan konusuna büyük önem verilmelidir. Deniz ticareti konusunda eksikliği gördüğümüz kişilerin yetiştirilmesi için de en kısa süre içerisinde çare aranmalıdır.

IV — İşletmecilik Faktörü

Yükün bağlanmasıyla ilgili çalışmaları, acenta ve temsilcilikleri ile diğer kuruluşlarla bir ahenk içerisinde, rasyonel bir koordinasyonu yaparak, araçların mümkün mertebe yüksek doluluk oranlarıyla seyrini temin edecek, uluslararası ilişki ve bağlantılar kurabilecek bilgili ve becerili kadronun ve sistemin bulunması deniz taşımacılığının belkemiğini oluşturur. Deniz araçlarının bakım, onarım ve donatım hizmetlerinin bir program çerçevesinde ve aksatılmadan yürütülmesi deniz ulaşımının ana ilkesidir. Çoğu gemilerimizin yurt dışında havuz işlemlerini yaptırmak zorunda kalmaları zor kazandığımız dövizin israfı olarak görülmelidir. Bu propleme bir an önce çözüm bulunmalıdır.

V — Deniz Araçları Üretim Faktörü

Deniz araçlarının zamanın taşımacılığına ve üretimlerinin bu taşımacılık şartlarına uygun olması ekonomik ulaşım yönünden çok önemlidir. Deniz araçlarının ülkemizdeki üretimi çeşitli nedenlerle uzun bir süreyi kapsayabilmekte, kapasiteler hiçbir zaman tam olarak kullanılamamaktadır.

SONUÇLAR-ÇÖZÜMLER

Planlı dönem başlangıcından bu yana elde edilen tecrübe ve sonuçlar ışığında, önce, gerçekçi ve uygulanabilir milli bir ulaştırma planı hazırlamamız gerekir. Bu plan kombine taşımacılık esası üzerine oturturmalıdır. Ulaşım ekonomik taşıma imkanı veren yol ve araçlara doğru kaydırılmalıdır. Ulaşım yoğunluğu ve mal çeşidine bağlı olarak filoların nicelik ve nitelikleri belirtilmelidir. Sağlıklı bir büyüme ihtiyaçlara cevap verecek özellikte araçların filoya katılmaları ile mümkündür. 1980 sonrası hükümetlerin uygulamalarında bariz bir süreklilik görülmekte ve problemlere daha iyi yaklaşdığı gibi çözümler de üretilmektedir. Ancak bütün problemlerin kısa süre içerisinde çözülebileceğide beklenmemelidir.

Deniz taşıtlarının üretimini yapacak tersaneler büyük yatırım ve çoğu zaman destek isteyen kuruluşlardır. Bu yatırımların genelde kâr amacı güden özel sektör tarafından yapılması beklenilmemelidir. Ancak imkânların toparlanıp birleştirilmesi teşvik edilmeli ve devlet, yönlendirmesini etkili bir biçimde sürdürmelidir. Gemi yapımcılığını, yeni teknolojik imkânların devreye sokulmasıyla kısmen hızlandırmak mümkün ise de, tersanelerin ihtisaslaşmaya ve standarda gitmesi yoluyla, daha büyük ilerleme kaydedilebilir. Ülkemiz için büyük sorun araçların yaşıdır. Yaşlı araçlar ile ekonomik taşıma ve rekabet mümkün değildir. Bir yandan gemi inşaa sanayiini geliştirmek ve bu maksatla kamu ve özel sektör tersaneleri açmak ve diğer taraftan yurtdışı gemi ithalatı ile deniz ticaret filomuza uygun olmayan tip ve boyutlarda yaşlı gemilerin alınmasıyla deniz ticaret filomuzun plan hedeflerinin de üzerinde büyümesine neden olmak doğru ve gerçekçi bir politika olmamalıdır. Bu nedenle deniz araçları üretiminde bir hamle yapmamız zorunludur. Bu hamle ile hem yeni teknolojilerin yurda getirilmesi ve hem de içerde mevcut birikimin iyi değerlendirilmesi mümkündür. Bakanlıkların öncülüğünde yapılacak çalışmalar ile yıllara göre imal veya temin edilecek araç tipleri ve boyutları belirlenmeli ve buna uygun olarak gerçekçi politikalar türetilmelidir. Gemi yapımında uygulanan teşvik ve subvansiyon doğrudan tersanelere yapılmalı, bu sayede tatbik edilebilecek yeni yatırım ve teknolojiler ile sorunun çok daha kısa sürede çözülebileceği unutulmamalıdır.

Akılcı bir yönlendirmeyle, emek yoğun bir işletme olan ulaştırma sektöründe daha fazla istihdam ve üretim sağlanabileceği gibi, ulaşımın üretim içerisindeki payı azalacağından rekabet gücümüzün artması nedeniyle deniz ticaretimizde önemli gelişmeler kaydedebiliriz.

GAP projesi sonuçlarının alınmasından sonra çıkacak yurt içi taşıma sorunu şimdiden düşünülerek gerekli tedbirlerin alınması yönüne gidilmelidir.

Tutarlı uygulamaları ve konuya iyi yaklaşım göstermesi nedeniyle Bakanlığın bundan sonraki uygulamaları bizleri iyimser bir bekleyiş içersine atmaktadır.

Prof. Dr. Reşat BAYKAL
İ.T.Ü. Gemi İnşaatı ve Deniz
Bilimleri Fakültesi Dekanı

ÖZGEÇMİŞ

1938 yılında Ardahan'da doğmuştur. 1956 yılında Ankara Atatürk Lisesi'ne ,1961 yılında İ.T.Ü. Makina Fakültesinin Gemi Bölümü'nü bitirmiştir. 1961-1963 yılları arasında Deniz Kuvvetleri komutanlığı Taşkızak Tersanesi ve Ankara Teknik Daire Başkanlığında yedek subay hizmetini yapmıştır. 1 Ekim 1963 tarihinde Makina Fakültesi Gemi İnşaatı Kürsüsü'ne asistan olarak girmiş ve Mart 1968 tarihinde doktor ünvanını almıştır. 1969-1971 yılları arasında Glasgow Strathclyde Üniversitesinde ''Gemi İmalat Teknolojisi'', konulu bir yıl süreli kursu bitirerek sertifika almış, daha sonra aynı Üniversite'de ve Upper Clyde Tersanesi Araştırma ve Geliştirme Merkezi'nde Bilgisayarla Gemi Dizyanı ve İmali konusunda araştırmacı olarak çalışmıştır.

1973 yılında Eylemli Doçentliğe atanan Dr. Baykal, 1975-1976 yıllarında Hannover Üniversitesinde Bilgisayarla Gemi Dizaynı konusunda çalışmış, 11/3/1980 de profesörlüğe atanmış ve 5/8/1980 tarihinden beri Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi'nin Dekanı olarak Üniversite'de görevini sürdürmektedir.

Prof. Dr. Reşat Baykal'ın 5'i telif, 5 çeviri olmak üzere 10 adet kitabı, 2'si yabancı dilde olmak üzere toplam 36 bilimsel yayını vardır.

DENİZ TİCARET FİLOMUZ VE GEMİ SANAYİMİZİN UYUMLU GELİŞMESİ TÜRK DENİZCİLİK POLİTİKASININ ANA HEDEFİ OLMALIDIR.

Sunan

Prof. Dr. Reşat BAYKAL

I — GİRİŞ

Denizcilik dendiği zaman; gemi, tersane, gemi yan sanayii ve deniz ticaret filosu bir bütün olarak anlaşılmalı ve ülke yararları açısından bunların birbiri ile uyumlu bir şekilde geliştirilmesi planlanmalıdır. Deniz'den hangi amaçla yararlanmak isterseniz isteyin, öncelikle amacınıza uygun gemiye ihtiyacınız olacaktır. O halde belirli tip ve tonajda gemi yaptıracak şahıs ve kuruluşlar; gemi projelerini yapacak mühendislere, modern teknolojileri ve uluslararası kuralları uygulayarak gemi imal edecek tersanelere ve bu işleri yaptırabilmek için kendi özkaynak sermayelerine ilave olarak kredi ve teşvik şeklinde desteğe gerek duyacaklardır. Bu tanıma göre denizciliğimiz için gerekli elemanların yetiştirildiği ve araştırmaların yapıldığı üniversite ve yüksek okul gibi eğitim kurumlarına, gemi yapımını gerçekleştiren tersanelere, yan sanayi kuruluşlarına ve gemi işletmecilerine ve bunlara eğitim, gemi yapımı ve işletme safhalarında gerekli planlama, yatırım ve teşvik olanakları sağlayan devletin yetkili kurumlarına gereksinim vardır.

Tersanede doğup, denizde yaşayan ve limanlarda yükleme boşaltma işlemlerini sürdüren değişik tip ve tonajdaki gemilerden oluşan dünya deniz ticaret filosu, 1970 li yıllarda ham petrol fiyatlarındaki artışla başlayan ekonomik kriz nedeni ile, deniz taşımacılığındaki azalma eğiliminden etkilenmiş, gündeme gelen tonaj fazlalığı, taşıma ücretlerini düşürmüştür. Bu ana nedene

Süveyş kanalının açılması ve gemi yapım teknolojisindeki gelişmelerin de eklenmesi ile dünya deniz ticaret filosu son yıllarda tonaj ve yapısal olarak önemli ölçüde değişmiş ve bunun doğal sonucu olarak yeni gemi inşaatı da azalmıştır. Bu nedenle öncelikle Dünya ve Türkiye'nin deniz ticaret filolarının ve gemi inşa sanayilerinin durumunu inceliyelim.

II — DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU ve GEMİ İNŞAAT SANAYİİNİN DURUMU

Dünya Ticaret Filosu azalma eğilimine 1985 yılında da devam ederek, 1984 yılına göre 2,4 milyon gross ton (MGT) azalarak; 416 268 534 gros tonla (673 691 787 DWT) 1980 yılındaki seviyesine inmiştir. Yıl içinde hurdaya ayrılan gemi tonajının 20 MGT inşaatı tamamlanan gemi tonajından (18 MGT) fazla olması bu azalmanın başlıca nedenidir. 1980 yılından itibaren artan ve 1982 yılında yaklaşık 44 MGT la maksimum değerine erişen bağlı gemi tonajı, bu yıldan itibaren azalmasına devam etmiş ve 1985 yılında 26,5 MGT seviyesine inmiştir. Bağlı gemi tonajının yarısından fazlası, çoğunluğu tanker olmak üzere 10 yaşından küçük gemilerden oluşmaktadır. 1985 yılı içerisinde yeni gemi siparişleri bir yıl evveline göre % 17 azalarak, 15,6 MGT dan 13 MGT değerine düşmüş buna karşılık yıl içinde inşaatı tamamlanan gemi tonajı yaklaşık 18 MGT ile aynı seviyede kalmıştır.

Son beş yıl içerisinde dünya ticaret filosunun yapısı önemli ölçüde değişti. Tankerlerin dünya filosu içerisindeki % 42 lik payi % 33'e düşerken; dökme yük gemilerinin filodaki yaklaşık 1/4 lük payı 1/3'e yükseldi. Bu arada sıvı gaz taşıyıcıları ve konteyner filoları artarken, kuru ve özel yük filolarının geliştirilmesi önem kazandı. (Tablo 2.1) Bu dönemde yaş bakımından da filoda önemli değişiklikler oldu. Büyük tankerlerin erken hurdaya ayrılmasının etkisi ile, 1980 de dünya ticaret filosu tonajının % 60'ı on yaşından küçük gemilerden oluşurken, 1985 de bu oran % 45'e düştü. 1970 yılı sonlarında en büyük değerine erişen dünya tanker filosu bu tarihten itibaren sürekli azaldı. On yaşından küçük tankerler filosu bu tarihten itibaren sürekli azaldı. On yaşından küçük tankerler 1980 de tonajın % 68 ni oluştururken, 1985 de % 40 a kadar azaldı. Buna karşılık dökme yük gemilerinin tonajı sürekli artarak yaklaşık tonajın yarısı on yaşından küçük gemilerden oluşacak şekilde gelişme gösterdi.

TABLO-2.1 DÜNYA TİCARET FİLOSUNU OLUŞTURAN BAŞLICA GEMİ TİPLERİ

Gemi Tipi	1985 Yıl.Ton. MGT	1984'e göre Tonaj Farkı MGT	Dünya Filosundaki Tonaj Yüzdesi % 1983	1984	1985
Tanker (Petrol/kimyasal tanker dahil)	138,449	—9,015	37,2	35,2	33,3
Dökme yük ve Mad.Cev.	133,983	+5,648	29,4	30,7	32,2
Yük Gemileri	75,789	—1,451	18,8	18,4	18,2
Diğer Gemiler	68,048	+2,418	14,6	15,7	16,3
TOPLAM	416,269				

Dünya ticaret filosunun, % 45 den azı on yaşın altında, % 5'i ise 25 yaşından büyük gemilerden oluşmaktadır. Tonajın % 65'i on yaşından küçük gemilerden oluşan Brezilya en modern filoya sahip ülke olup bunu % 64 oranı ile Batı Almanya ve Danimarka takip etmektedir. Buna karşılık filosunda 20 yaşından büyük yaşlı gemilerin oranı fazla olan ülkeler sırası ile Malta % 46, Kanada % 43, Amerika % 34, ve Arjantin % 33 dür. Petrol/Kimyasal tankerler dahil dünya tanker filosunun tonaj olarak % 59, sayı olarak % 62 si on ve daha yukarı yaştaki gemilerden oluşmaktadır.

1985 yılında, bir evvelki yıla göre deniz ticaret filosunu önemli ölçüde arttıran ülkeler sırası ile Panama 2,4 MGT, Çin Halk Cumhuriyeti 1,6 MGT (% 29 Tayvan + % 71 Çin), Kıbrıs 1,5 MGT, Filipinler 1,2 MGT, Hong Kong 1,6 MGT dur. Buna karşılık filosundaki büyük azalma olan ülkelerin başlıcaları Yunanistan 4,0 MGT, Liberya 3,8 MGT, Norveç 2,3 MGT ve 1,5 MGT la İngilteredir.

1985 yılında 416.3 milyon gros tonluk dünya deniz ticaret filosunu oluşturan değişik gemi tipleri ve 1984 değerlerine göre artış ve azalmalar Tablo-2.2 de verilmiştir.

TABLO - 2.2. DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSUNU OLUŞTURAN GEMİ TİPLERİ

Gemi Tipi	1000 gros ton olarak 1985 değeri	1984'e göre fark
Petrol Tankerleri	134861	—9520
Petrol/Kimyasal Tankerler	3588	505
Kimyasal Tankerler	3422	31
Sıvı Gaz Taşıyıcılar	9965	76
Dökme Yük/Petrol Taşıyıcılar	23726	—928
Maden Cevheri ve Dökme yük	110257	6576
Yük Gemileri	75789	—1384
Konteyner (layter taşıyıcılar dahil)	18364	1451
Diğer Gemiler	4568	—26
Toplam	384540	—3218
Ticari olmıyan gemiler	31729	+804
Dünya Toplamı	416269	—2414

1985 yılı sonu itibari ile sipariş edilen toplam gemi tonajının % 48'i maden cevheri ve dökme yük gemileri, % 22'si tankerler, % 9'u konteyner gemileri ve geri kalan % 21'i ise diğer tip gemilerden oluşmaktadır.

1985 yılında alınan 13 MGT luk gemi siparişi, 1978 yılından sonra en düşük değerdir. Gemi siparişlerinde Batı Avrupa Ülkelerinde görülen azalmaya karşılık Uzak Doğu Ülkeleri önemli gelişmeler göstererek, yeni gemi inşa pazarında büyük ölçüde pay sahibi oldular. Japonya yaklaşık % 50 ile ilk sırasını korurken, bunu % 11 ile Güney Kore ve % 6 ile Çin Halk Cumhuriyeti (Tayvan'la birlikte) izlemektedir. Avrupa Ülkeleri Ekomomik Topluluğunun % 13, 52 ve Comecon ülkelerinin toplam payı % 9,29 dur. Bu tablo bize dünya gemi yapım merkezlerinin batıdan doğuya kaydığını ve emek yoğun olan bu iş kolunda şartları bize benzeyen Güney Kore Tayvan gibi uzakdoğu ülkelerinin gemi inşaatında önemli paylar aldığını görüyoruz.

31 Aralık 1985 tarihi itibari ile siparişi bağlanmış toplam 26 MGT luk gemi tonajını paylaşan başlıca ülkeler ve bu tonajın gemi tiplerine göre dağılımları Tablo 2.3 ve 2.4 de gösterilmiştir.

TABLO - 2.3. SİPARİŞE BAĞLANMIŞ GEMİ TONAJININ ÜLKELER ARASI DAĞILIMI

Siparişi alan ülke	Japonya	Güney Kore	Çin	Brezilya	Almanya	Diğer Ülkeler	Toplam
Siparişe bağlanan gemi tonajı MGT	9,7	4,7	1,9	1,1	1.0	7,6	26
Tonaj yüzdesi %	37,3	18,1	7,3	4,2	3,9	29,2	100

TABLO - 2.4. SİPARİŞE BAĞLANAN TONAJIN GEMİ TİPLERİNE GÖRE DAĞILIMI

Siparişe bağlanan gemi tipi	Maden Cev. Dökme Yük	Tanker	Yük Gemisi Konteyner	Diğer Tipler	Toplam
Tonajı MGT	12,3	5,6	4,4	3,7	26
Tonaj yüzdesi %	47,3	21,6	16,9	14,2	100

159 ülkenin oluşturduğu 416.269 MGT luk dünya deniz ticaret filosunun; tonaj olarak % 78,4 ü adet olarak % 96,5 u diesel motorlu, geri kalan miktarları ise buharlı gemilerden oluşmaktadır.

Dünya deniz ticaret filosunun 1985 yılında durumunu yansıtan yukardaki değerler, 1986 yılında % 2,7 (11.4 mgt) azalarak, 404,910 milyon gros'ton değerini almıştır. 1986 yılında deniz ticaret filosunda önemli artma veya azalma olan ülkeler, 1985 yılındaki ülkelerin aynısı olup durumları Tablo - 2.5'de gösterilmiştir.

TABLO - 2.5 FİLOSU ÖNEMLİ ÖLÇÜDE DEĞİŞEN ÜLKELER

Filosunda artma olan ülkeler (mgt)			Filosunda azalma olan ülkeler (mgt)		
Ülke Adı	1985	1986	Ülke Adı	1985	1986
Panama	3.4	0.6	Norveç	2.3	6.0
Çin Halk Cumhuriyeti	1.3	1.0	Liberya	3.8	5.5
Kıbrıs	1.5	2.4	İngiltere	1.5	2.8
Filipinler	1.2	2.3	Yunanistan	4.0	2.6
Hong Kong	1.1	1.3			

Türkiye'de 1986 yılı istatistiklerinde tonajı azalmış olarak, 825 gemi 3.423.745 GRT (5.712.544 DWT) la dünya 25.si olarak gözükmektedir.

III — AET ve AET DIŞINDA DİĞER ÖNEMLİ ÜLKELERDE SEKTÖRÜN DURUMU

III. 1. AET ÜLKELERİNDE GEMİ İNŞA SANAYİİNİN DURUMU

Petrol şoku ve bundan sonra ortaya çıkan ekonomik durgunluk, yaklaşık on yıldan bu yana dünya gemi inşa sanayinin üretim seviyesinde önemli düşüşlere neden olmuştur. Deniz taşımacılığındaki azalma ve kapasite fazlası tonajın ortaya çıkması bir çok tersanenin kapanmasına, önemli bir miktarının da atıl kalmasına sebep olmuştur. Birkaç istisna dışında, gemi inşa sanayiinin, diğer endüstrilerin aksine, çok uluslu yerine ulusal yapıya sahip olmaları, korumacılık, sübvansiyon ve millileştirme politikalarının bu sanayide stratejik öneme sahip olmasına neden olmaktadır.

1984 yılında dünya gemi sanayiinin toplam üretimi 18.3 milyon GRT (14.4 milyon CGRT) dır. Bu miktarın 2.4 milyon GRT (% 13.1) ve 2.2 milyon CGRT'nu (% 15.3) AET ülkeleri tarafından üretildi.

Son on yıl içinde AET ülkelerindeki tersanelerin kapasite indirimi, ülkeden ülkeye değişiklikler göstermektedir. Hükümet destekleri bile tersanelerin üretim seviyelerini yükseltmekte doğrudan doğruya bir etki sağlayamamıştır. Aşağıda Tablo III.1 de 1975-1985 döneminde, AET ülkelerinde gemi inşa sanayiinin inşa kapasitesi verilmiştir. (CGRT olarak).

TABLO - III. 1 AET ÜLKELERİNDE GEMİ İNŞA KAPASİTELERİ (Cgrt)

Ülke	1975/76	1984/85
Belçika	140.000	85-90.000
Danimarka	560.000	380.000
F.Almanya	1.500.000	825.000
Fransa	670.000	370-400.000
Hollanda	700.000	350.000
İngiltere	985.000	350.000
İtalya	500.000	400.000
Yunanistan	X	100.000
Portekiz	X	100.000
İspanya	1.200.000	730.000
	6.255.000	3.725.000

(x) Veri mevcut değildir.

Tablodan görüldüğü kadarıyla 1975-85 arasında AET tersanelerinin kapasitelerinde % 40.4'lük bir indirim yapılmıştır.

Son 8 yıl için AET tersanelerinin toplam dünya üretimindeki payı Tablo III.2 de (% Cgrt) olarak gösterilmiştir.

TABLO - III.2 AET TERSANELERİNİN DÜNYA ÜRETİMİNDEKİ PAYLARI (% Cgrt)

	1977	1980	1981	1982	1983	1984
Belçika	0,4	1,0	0,7	0,6	1,3	0,7
Danimarka	2,3	3,0	2,6	2,3	2,5	2,7
F.Almanya	6,4	4,7	6,4	5,1	6,0	4,6
Fransa	2,9	2,1	3,5	2,5	2,6	2,5
Hollanda	2,6	×	2,5	2,7	3,1	1,7
İngiltere	3,7	3,6	1,8	2,6	2,3	2,1
İtalya	2,2	×	2,6	1,1	1,6	1,3
Yunanistan	×	×	×	0,4	0,3	0,2
Portekiz	0,4	0,3	×	0,2	0,9	0,1
İspanya	5,6	3,5	4,2	4,0	3,6	2,5
	26,6	23,0	24,4	21,5	24,3	18,4

(×) Veri mevcut değildir.

Gemi inşa sanayiinin istihdam seviyesi, kapasiteden daha fazla bird düşüş göstermiştir. Aşağıda Tablo III.3 de AET ülkelerinde gemi inşa sektöründe direkt olarak faaliyette bulunan çalışanların sayısı verilmektedir.

TABLO - III.3 AET ÜLKELERİNDE GEMİ İNŞA SEKTÖRÜNDE ÇALIŞANLAR

	1975	1980	1984	1975 - 84 arasındaki değişim %
Belçika	6.586	5.980	4.060	—38.35
Danimarka	15.600	10.400	9.200	—41.03
F.Almanya	46.839	22.961	22.189	—52.63
Fransa	24.938	16.500	12.000	—51.88
Hollanda	20.850	8.267	7.800	—62.59
İngiltere	41.000	17.600	16.900	—58.78
İtalya	21.460	14.500	10.450	—51.30
Portekiz	7.000	9.600	7.100	—1.43
İspanya	37.103	28.475	25.966	—30.02
	221.376		115.665	—47.75

Mart 1986 sonu itibarı ile AET tersanelerinde inşa halindeki gemiler Tablo III.4'de gösterilmiştir.

TABLO - III.4 MART 1986 SONUNDA AET TERSANELERİNDE İNŞA HALİNDEKİ GEMİLER

	Adet	GRT	Toplam Dünya inşaatındaki payı %
Belçika	12	103.310	0.70
Danimarka	26	222.525	1.51
Fransa	23	197.610	1.34
F.Almanya	64	511.083	3.46
Hollanda	62	116.299	0.79
İngiltere	37	284.721	1.93
İtalya	60	391.924	2.65
İspanya	85	378.571	2.56
Portekiz	31	54.987	037
Yunanistan	16	51.341	0.35
	416	2.312.371	15.64

III.2. AET DIŞINDA DİĞER ÖNEMLİ ÜLKELERDE SEKTÖRÜN DURUMU

AET dışında kalan ve gemi inşa sanayinde dünya çapında söz sahibi olan bazı ülkelerin durumları ise şöyledir.

Uzak Doğunun ekonomik atılım içindeki ülkeleri G.Kore, Tayvan ve Çin Halk Cumhuriyeti inşa kapasitelerini toplam % 100 den daha fazla arttırmışlardır. Doğu Avrupa ülkeleri mevcut kapasitelerini korurken, Batı Avrupa ülkelerinde % 46 ve Japonya'da % 37'lik bir düşüş kaydedilmiştir. Dünya gemi inşa kapasitesindeki değişmeler hakkında Tablo III.5 kaba bir fikir vermektedir.

TABLO - III.5 1975 YILLARI ARASINDA DÜNYA TERSANE KAPASİTELERİ (Milyon Cgrt)

	Tesis Kapasitesi (milyon GGRT)		İnşa		Kapasitesi
	1975	1982	1975	1982	1985
Batı Avrupa	8.9	6.9	8.2	5.6	4.7
Japonya	9.8	8.0	9.0	7.2	6.2
Doğu Avrupa	3.2	3.2	2.9	2.9	2.9
A.B.D.	1.2	1.3	1.0	1.0	1.0
Güney Kore	0.9	1.2	0.5	0.8	1.6
Diğer Ülkeler	1.2	1.4	09	1.4	1.6
TOPLAM	25.2	22.0	22.5	18.9	18.0

1977 - 1984 arasında AET dışında önemli gemi üreticilerinin toplam dünya üretimi içinde aldıkları pay ise Tablo III.6 da gösterilmiştir.

TABLO - III.6 1977-84 YILLARINDA AET DIŞINDAKİ ÜLKELERİN ÜRETİM PAYLARI (% Cgrt)

	1977	1980	1981	1982	1983	1984
Finlandiya	1.9	3.0	3.4	3.0	3.7	3.1
Norveç	3.3	2.5	2.6	3.1	2.1	1.1
İsveç	4.3	2.6	3.2	1.7	2.2	1.6
Brezilya	1.2	3.3	3.1	2.7	1.3	1.4
G.Kore	2.4	3.5	3.5	6.2	7.3	7.4
Japonya	39.5	41.6	41.2	39.8	36.2	46.5
A.B.D.	3.2	4.2	3.3	2.9	3.2	0.7
COMECON	11.7	9.6	7.0	10.5	12.1	12.3
Diğer Ülkeler	5.9	7.1	7.9	8.5	7.6	7.5

Tabloda görüldüğü gibi, son yıllarda AET ülkelerinin tersanelerinde görülen üretim düşüşünün aksine, Batı Avrupa dışında kalan tersanelerin toplam dünya üretimi içindeki aldıkları pay artmaktadır.

Gemi inşa sanayiinde en son durumu görmek için 1986 Mart sonunda değişik ülkeler tarafından inşa edilen gemi sayı ve tonajları Tablo III.7'de belirtilmiştir.

TABLO - III.7 MART 1986 SONUNDA AET DIŞINDAKİ TERSANELERDE İNŞA EDİLEN GEMİLER

	Adet	GRT	Toplam Dünya İnşaatındaki Payı (%)
Japonya	257	5.671.857	38.36
G.Kore	85	2.471.129	16.71
Brezilya	32	674.519	4.56
Polonya	58	626.430	4.24
Finlandiya	32	395.404	2.67
Tayvan	9	391.860	2.65
Yugoslavya	23	386.379	2.61
Hindistan	53	287.467	1.94
A.B.D.	44	282.980	1.91
Cin Halk Cumhuriyeti	15	195.690	1.33

AET ülkelerinin aynı dönemde tersanelerinde bulundurduğu inşa halindeki gemi tonajı 2.3 milyon GRT, dünya üzerinde aldığı pay ise % 15.64'tür. Yani AET içindeki 10 ülkenin şu andaki tersane üretim miktarlarının toplamı, Japonya ve G. Kore'nin altında kalmaktadır.

TABLO III.8 1984 ve 1985 YILLARINDA GRT OLARAK AET VE OECD ÜLKELERİNİN DENİZ TİCARET FİLOLARINDAKİ DEĞİŞİMİ

Ü l k e	1984	1985
Türkiye	3.124.784	3.684.357
Belçika	2.406.714	2.400.292
F.Almanya	6.242.467	6.177.032
Danimarka	5.211.262	4.942.175
Hollanda	4.585.891	4.301.324
İtalya	9.157.867	8.843.181
İsveç	3.520.352	3.161.939
Japonya	40.358.479	39.940.135
Fransa	8.945.046	8.237.418
İspanya	7.004.852	6.256.188
İngiltere	15.874.062	14.343.512
Norveç	17.662.916	15.338.557
Yunanistan	35.058.593	31.031.544
Portekiz		1.436.892

AET ve OECD ülkelerinin deniz ticaret filolarının 1985 yılındaki durumunun bir evvelki yıla göre değişimi Tablo III.8'de verilmiştir. Tablodan görüldüğü gibi Türkiye dışında filosunda artma olan ülke yoktur. Bunun başlıca nedenlerinden biri de Türkiye dışındaki ülkelerin mevcut filolarından ekonomik ömrünü tamamlamış gemileri çıkararak genç bir filoya sahip olma çalışmalarından kaynaklanmaktadır.

IV — TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU VE GEMİ İNŞAATININ DURUMU

Büyük kapasitede yük taşıma özelliği ve diğer taşıma türlerine kıyasla taşıma maliyetinin çok düşük olması,deniz taşımacılığının önemini artırmaktadır. Ülkemiz coğrafi konumu ve 8333 kilometrelik kıyı uzunluğu ile denizcilik için çok elverişli olduğu ve ulaşım sorunumuzu denizyolu ile çözme şansını vermektedir. 1985 yılı istatistiklerinde 817 gemi ve 3684357 Gros tonla dünya 24.sü olarak gözüken Türk Deniz ticaret filosunun son yıllardaki ani dalgalanmaları nedeni ile tonajı kısa sürelerde önemli değişiklikler göstermektedir. Filonun adet ve tonaj olarak 1970 yılından beri son 16 yıllık gelişimi Tablo IV.1'de gösterilmiştir.

TABLO IV.1 TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU

Yıl	Adet	Gros Ton
1970	324	696,824
1971	328	713,767
1972	340	743,071
1973	353	756,807
1974	369	971,682
1975	387	994,668
1976	405	1,079,347
1977	448	1,288,282
1978	460	1,358,779
1979	475	1,421,715
1980	508	1,454,838
1981	532	1,663,679
1982	631	2,127,921
1983	687	2,524,374
1984	776	3,124,784
1985	817	3,684,357
1986	825	3.423,745

Türk deniz ticaret filosu, 1981 yılından itibaren dünyada navlun krizinin olduğu bir dönemde satın alınan gemilerle filo tonajı planlanan hedefleri geçecek şekilde arttırmış olmasına rağmen, gelişme şansını iyi kullanamamıştır.

Ülkemizin ihtiyacı olan gemilerin, ticari gelişme ve taşıma ihtiyaçlarımızı esas alarak yapılacak hat, tonaj ve tip inclemelerine dayalı olarak temini yerine, büyük ölçüde ekonomik yaş sınırını aşmış veya aşmak üzere olan yaşlı gemilerin plansız bir şekilde satın alınması sonucunda deniz ticaret filosunda gözüken büyüme hızının yanıltıcı olduğu görülmüştür. Körfezde saldırılar sonucu filodan çıkan büyük tonajlı tankerlerle, yaşlanan ve rantabilitesini kaybederek hurdaya ayrılan gemiler nedeni ile son yıl içinde filo bir milyon DWT azalmıştır.

Filomuzun ülke ihtiyaçlarına ve günün taşıma tekniklerine uygun tip ve tonajda modern genç gemilerle gelişmesini sağlamak, ithalat ve ihracat yüklerimiz ve dünya deniz taşımasından yeterli pay almasını kolaylaştıracaktır.

Türk ticaret filosunu oluşturan gemilerin tonaj, tip, yaş ve benzeri özellikleri hakkında güvenilir bir bilgi kaynağı bulmak oldukça zor olduğu gibi, bulunan değerler çok kısa süreler içinde önemli değişiklikler göstermektedir. Filonun Temmuz 1986 tarihindeki tip, tonaj ve yaş gurupları Tablo IV.2 de verilmiştir. Tablonun incelenmesinden görüleceği gibi; kuru yük gemileri tonajın % 24,2 sini, dökme yük gemileri % 37,4 ünü, tankerler ise % 30,5 unu oluşturmaktadır. Tanker yüzdelerindeki azalmaya karşın dökme yük ve kuru yük gemilerinde artma eğilimi devam etmektedir. Türk deniz ticareti filosunun tonaj olarak % 36,2 si on ve daha aşağı yaşta, % 31,6 sı 11-15 yaş, % 32,2 onbeş yaşından büyük gemilerden oluşmaktadır. Gemi tiplerinin adet olarak ekonomik yaş sınırının üstünde olan yaş ortalaması tonaj esas alınarak hesaplandığında daha da artacaktır. Deniz Ticaret Filomuzu oluşturan gemilerin tip, yaş grupları, yük kapasiteleri, yerli inşa ve ithal durumlarına göre dağılımı bilgisayar çıkışlı olarak yapılmaktadır. Tablo IV.3'de 12/1/1987 tarihi itibari ile gemi tiplerinin DWT, GRT, yerli ve ithal durumları verilmektedir. Bu hususta yapılacak iş bilgisayara verilen bilgilerin geminin hakiki değerlerine (tonaj, hız, makina vb.) uygunluğu kontrol edilmelidir.

Türkiye'de gemi inşaat sektöründe çelik, ahşap, fiber glas ve alüminyum tekneler konularında faaliyet sürdürülmektedir. Çelik gemi inşaat kuruluşlarının Marmara Bölgesinde toplanan en büyük kesiminden başka, Karadeniz ve İzmir'de de üniteleri bulunmaktadır. Ahşap inşaat; Karadeniz, Ege, Marmara ve Akdeniz kıyılarında mevcuttur. Fiber glas tekne inşaatı ise İstanbul ve İzmir civarında sürdürülmektedir. Önceleri küçük teknelerde üst bina yapımı şeklinde görülen alüminyum uygulaması şimdi yat tipi teknelerin ihraç amaçlı olarak yapımı şeklinde az da olsa uygulamaya girmiştir.

Sektörün en önemli faaliyet konusu olan çelik gemi inşaat üniteleri üç grupta toplanmaktadır.

1 — Türkiye Gemi Sanayii Tersaneleri

2 — Özel Sektör tersaneleri

3 — Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tersaneleri

Bunlardan Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı tersaneler kuruluş ve görev amaçları nedeni ile sivil tersanelere kıyasla farklılıklar göstermekte olup, öncelikle askeri amaçlı görevleri yerine getirmekle beraber, Donanma desteğinden artan iş güçlerini döner Sermaye Kanunu çerçevesinde kamu ve özel sektörün gemi inşa ve onarım taleplerini karşılamakta kullanmaktadırlar.

Türkiye Gemi Sanayiine bağlı olarak dördü İstanbul'da ve biri Izmir'de olmak üzere toplam beş tersaneye (Tablo - IV. 4) ilave olarak Pendik'te lisans ile çalışan bir adet gemi motor fabrikası mevcuttur. Sayıları 30 civarında olan özel sektör tersaneleri Tuzla grubu başta olmak üzere Marmara, Karadeniz ve Ege bölgesine dağıtılmışlardır. (Tablo - IV.5)

Ülkemizde modern işletmecilik usulleri uygulanmamakta ve özellikle özel sektör tersanelerinin büyük bir çoğunlunun teknolojik seviyesi çok düşüktür. Bu yüzden yapılan gemilerin kalitesinde teknoloji yönünden önemli fark görülmektedir. Bugün iç piyasada ithalata yönelik eğilim nedeni ile yeni gemi inşaatında yetersiz taleple sıkıntılı bir dönem geçiren sektörün, alınacak işlerliği olan önlemlerle ülke ihtiyacına uygun gemiler yapmayı teşvik yanında, dışa açılabilmesi de teknolojik yönden geliştirilmesi ve modern işletmecilik yöntemlerini uygulamaları ile mümkündür.

Gemi yapım ve donatımında kullanılan malzeme ve cihaz imalatçıları gemi yan sanayii olarak dikkate alındığında; yüzer bir sanayi sergisi, konut ve taşıma aracı niteliğindeki gemi, diğer hiçbir sanayi dalında rastlanılmıyacak ölçü ve sayıda yan sanayi ürününe gereksinim duymaktadır. Yeni inşaat ve tamir tersaneleri özellikle standarlarla belirlenmiş, uluslararası şartlara uygun kaliteleri kontrol altına alınmış gemi yan sanayi ürünlerini kolayca temin edebilmelidir. Türkiye'de gemi sanayiine yardımcı olabilecek bir yan sanayi mevcut olmakla beraber kalite ve standartlara uygunluğu yeterli olmayıp, gelişmesi gemi inşaatına ve yapılacak teşviklere bağlıdır.

Denizciliğimizi geliştirmek amacı ile gemi inşaatı, yurt dışı gemi alımı ve tersanecilik alanlarındaki yatırımlar birinci derece teşvik görmesine karşı, özellikle son beş yıl sonunda elde edilen sonuç beklenen düzeyde olmamıştır. Durumu kısaca özetlemek gerekirse, bir yanda ismen sayıları artmış gözüken ve büyük bir yüzdesi yetersiz durumda olan özel sektör tersanelerine karşın, ciddi yatırımlarla tesis kuran ve modern teknolojilerden yararlanmaya başlamış genelde yeterli sipariş alamadığı için kriz içinde olan kamu ve özel sektör tersaneleri, diğer yanda ise, bir taraftan 1980'den sonra sayı ve tonaj olarak plan hedeflerini aşan ölçüde en büyük gelişmeyi gösterdiği söylenmesine karşın diğer taraftan ortalama yaşı ekonomik sınırı aşması nedeni ile iş bulmakta zorluk çektiği için modern dizayn ve imalat teknolojilerine göre imal edilmiş, yakıt sarfiyatı az, genç gemilerle güçlenerek rekabet şansı elde etmek isteyen ve genelde uygun tip ve tonaj gözetilmeksizin, ekonomik ömrünü doldurmuş veya kısa dönem sonra dolduracak, veyahutta güncelliğini kaybetmiş nitelikte gemilerin yurt dışından alımı sonucu oluşan Türk deniz ticaret filosu vardır. Bu durumdan hem hakiki gemi inşaatçıları hem de ciddi gemi işletmecileri rahatsız olduğuna göre, gemi inşaat sanayii ve deniz ticaret filomu zun uyumlu bir gelişmesini gerçekleştirme nasıl sağlanır bunu objektif bir şekilde inceliyelim.

V — GEMİ İNŞAAT SANAYİİMİZ VE DENİZ TİCARET FİLOMUZUN UYUMLU GELİŞMESİ

Türk deniz ticaret filosunun gerek adet, gerekse tonaj olarak ortalama yaşının ekonomik sınırları aşarak yaşlı hale geldiği, dünya deniz ticareti içinde daha etkin bir hale gelebilmesi, yakıt giderleri az, modern, genç ve rekabet şansı olan gemilerle yenilenmesi gerektiği gerek armatörler, gerekse gemi inşaatçılarınca ileri sürülmekte ve aynı görüş eğitim kurumları başta olmak üzere denizcilikle ilgili kamu ve özel sektör kuruluşları tarafından da paylaşılmaktadır. Filonun yenilenmesini planlı hedefler çizilerek, ileriki yıllara bir bakış açısı getirecek ciddi bir çalışma doğrultusunda yapmak gerekir. Bunun için son beş yıl içinde uygulanan politikalar sonucunda oluşan Türk deniz ticaret filosunun bugünkü yapısını bilmek gerekir. Tablo - IV.2 de deniz ticaret filosu incelendiğinde,tonajın % 24,2 sini kuru yük, % 37,4 ünü dökme yük, % 29,4 ünü petrol tankerleri ve % 7 sini obo tipi gemiler olmak üzere, toplam tonajın % 98'i bu dört tip gemilerden oluşmaktadır. Bu dört tip kendi içlerinde yaş gruplarına göre incelendiğinde; (0-56) yaş grubundaki en genç gemilerin, kuru yük gemilerinde % 23, dökme yük gemilerinde % 4,7 petrol tankerlerinde % 2,5, obo'larda % 0 oranında olduklarını görüyoruz. Bu yaş grubundaki 286236 DWT kuru yük, 91360 DWT dökme yük ve 37770 DWT petrol tankerleri olmak üzere toplam 415366 DWT luk 97 adet gemi kamu ve özel sektöre ait Türk

tersanelerinde yapılmışlardır. Böylece kamu ve özel sektöre ait tersanelerde yapılan bu gemiler sayesinde filonun ortalama yaşı azalmıştır. Bu tablo bize Türk gemi inşa sanayi olmadan deniz ticaret filomuzun istenen gelişmeyi güvenli ve sağlıklı bir biçimde yapamıyacağının en gerçekçi bir kanıtı olmaktadır.

Belirgin bir konuya değişik kesimler tarafından verilen değişik görüntüler yerine, karşılıklı suçlama - savunma ve olayları gerçek görüntülerinden saptırma politikaları yapmadan, problemin ön yargısız ve tarafsız bir şekilde ele alınarak; aceleye getirilmiş ani kararlardan kaçınarak, ülke yararları doğrultusunda ekonomik değerlendirmeler yapacak şekilde incelenip çözüme kavuşturulması gerekir.

Gerek gemi inşaatı, gerekse deniz taşımacılığı ülkemiz açısından vazgeçilmez ve birbiri ile ilişkili olup gerçekçi bir biçimde desteklenmelidir. Filomuzu gençleştirmek ve gemi inşaat sanayimizi kalkındırarak krizli dönemden kurtarmak için izlenecek yol ve alınacak önlemleri aşağıdaki gibi özetliyebiliriz:

1 — Kalkınma ve ulaştırma ana planları hazırlanırken Türkiye'nin ithal ve ihraç ürünleri ve bunlarla ilgili taşıma tahminlerini sağlıklı bir şekilde yaparak, bunlardan hedeflenen pay ve transit taşımalar esas alınarak filo için gerekli ilave ve ikame tonajları, çalışacağı hat, taşıyacağı yük esas alınarak gemi tip ve tonajı olarak belirlenerek, bir plan dahilinde yıllara göre temini planlanmalıdır. Filomuzun yeni yapım ve günün taşıma tekniklerine uygun genç gemilerle takviye edilmesi gerekli olup, bu özellikte olmıyan gemilerle tonaj artımına gitmenin yanıltıcı bir gelişme olduğu son beş yıl içinde görülmüştür. Bu dönemde gelişerek artan ihracatımıza ve filoda sağlanan tonaj artımına karşın Türk Bayraklı gemilerin ithal, ihraç ve transit yüklerden aldığı pay azalmış, yük bulmaları zorlaşmış, artan yaş ortalaması nedeni ile giderek ekonomikliğini kaybederek etkinlikleri azalmıştır. Yaşlı gemilerin sigorta primleri, yakıt sarfiyatları, bakım tutum ve işletme masrafları fazla, uluslararası kurallara uygun hale getirilmeleri zordur.

2 — Gemi inşaatı ve taşımacılığın milli ve uluslararası nitelikli olduğu dikkate alınarak; gemi inşaat sanayimiz, filomuzun uluslararası sularda rekabet edecek uygun tip ve tonojdaki gemilerle takviyesi bakımından armatöre ve tersaneye sağlanacak teşviklerle kesinlikle desteklenmelidir.

3 — Deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve gemi inşa tesislerinin desteklenmesi konusunda hemen hemen aynı veya çok az farklı teşvik şartları da Türkiye'de gemi inşa yerine yurt dışından gemi alımını cazip kılmaktadır. Yeni gemi yapımında yaygın kanı, özellikle inşaat süresinin uzun oluşu nedeni ile ilk yıllarda ödemelerde dar boğaza neden olmasıdır. Bu görüş yatırımlarını ön görülen şekilde yapmayıp kalafat yeri modeli tersaneciliği sürdürmek isteyen kesim için doğru olup, bunlara devlet teşviklerinin yapılmayarak, istenilen gelişmeyi yapıp modern anlamda tersanecilik yapanlar desteklenmeli ve sadece çelik tekne yapımı yerine komple tekne yapımı ile ihtisas tersanelerinin oluşturulması tercih edilmelidir. Genelde gemi yapım süresi yurt dışına kıyasla biraz uzun olmakla beraber, gelişen teknoloji ve zamanında yeterli olarak verilecek kredilerle azalacaktır. Gemi yapımı değişik kategorilere ayrılarak tip ve büyüklüğüne göre teşvikler farklı olmalı. Konteyner, RO/RO gibi özel tipler daha çok desteklenmelidir. Bugün gemi yapımında en büyük etken inşa kredisidir. Bugünkü uygulamada ödemede özellikle ilk yıllarda zorluklar çıkıyor. Bu nedenle gemi inşaatı döneminde alınan faiz, kredinin ödemesiz döneminden sonra tahsil edilmeli ve kredinin üç yıllık ödemesiz dönemi geminin tesliminde başlamalıdır. Gemi maliyetlerinin milyarlarca liraya ulaştığı gözönüne alınarak üç kat artırılmış olan öz kaynak oranı teşvik edici nitelikte düşürülmelidir. Son yıllarda serbest bırakılmadığı için işlerliğini kaybeden GİSAT Fonu, İhtisas Bankasına ödenmek üzere serbest bırakılmalı ve yurt içinde inşa edilecek gemilere yetecek seviyeye çıkarılmalıdır.

4 — Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu'nun "Türk Denizciliğinin, İhracatın Türk bayraklı gemilere yapılan taşımacılığın ve gemi inşa sanayinin" geliştirilmesi amacı ile 19/7/1984 tarihinde aldığı 152 sayılı kararın maddelerine işlerlik kazandırılmalıdır.

5 — Denizciliğin kalkınması için sağlanan kredi ve teşviklerde kişi ve kuruluşlar tarafından başka amaçla kullanılan girişimlerini önlemek açısından kısıtlayıcı süreler konarak sıkı bir denetim yapılarak en az ticari kredi şartlarının uygulanması gibi bu tür girişimleri caydırıcı zorunluklar getirilmelidir. Bugüne kadar ihtiyaç olan filo gerçekçi bir şekilde belirlenmediği için, acil ihtiyaç gerekçeleri ile yurt içinde üretilebilecek gemiler yurt dışından ithal edilerek, devletin kendi planlarına göre kurulmuş ve kurulmasına destek verdiği yeni tersanelerin işsiz kalmasına neden olmuştur.

6 — Ticaret filomuzun ihtiyaçlarının gerçekçi bir biçimde belirlenmesinden sonra, yurt içi tersanelerinde inşa edileceklerin yurt içinden, yurt içinde inşa edilemiyecek büyüklükler ile özellik gösteren teknelerin yurt dışındaki alımı için yıllara göre planlı bir temin politikası saptanarak devletçe armatör ve tersaneler desteklenmelidir.

7 — Armatörlerin Türkiye'de yeni gemi yaptırarak filonun desteklenmesini sağlamaları konusu, gemi satın alınmasından çok farklı oranda desteklenmelidir. Yurt dışından alınacak gemileri kredilendirmede gemi yaşına bağlı genç gemilerde kredi yüzdeleri daha fazla olmak üzere farklı oranlarda uygulamalar yapılmalıdır. Türkiye'de yapılamıyan gemi tip ve tonajları dışında, yurt dışından gemi alımı dış kredi ile sağlanmalıdır. Gerek gemi yapımında gerekse gemi satın alınmasında denizciliğin gelişmesinden çok, bir finans imkanı yaratmayı amaçlıyan girişimler önlenmelidir.

8 — Ülkemizde yapılacak her gemi için model deneyleri mecburi kılınmalı ve deniz tecrübe sonuçları ile mukayese edilmelidir. Ayrıca devlet kredisi ile Türkiye'de inşa edilecek veya satın alınacak gemilerin, ülke ihtiyaçlarına uygun tip, tonajda olup olmadığı yanında proje, işletmecilik ve uluslararası kurallar bakımından uygun olup olmadığı, başta ilgili üniversite olmak üzere konuyla ilgili uzmanların veya bunlardan oluşturulacak heyetin görüşleri alınarak verilmelidir.

9 — Uluslararası nitelikte yapılan toplantılarda alınan kararları izleme ve ülke yönünden takip edilecek politikayı belirleme açısından, konu ile ilgili uzmanlardan yararlanarak ciddi bir şekilde katılım sağlanmalıdır.

10 — Kalkınma çabası ve hızlı gelişme içinde olan ülkemizde, uzun süreli planlar ve organize edilen çalışmalarla Türk denizciliğini yönlendirecek, gerçekçi biçimde hazırlanmış kalkınma planları hedefleri doğrultusunda gelişmesini sağlayacak kararları oluşturmak ve gerçekleştirmek; konu ile ilgili Üniversite - Endüstri ve Devlet Kuruluşlarının uyumlu ve birbirini tamamlayıcı çalışmaları sağlanmalıdır. Gemi İnşaat Endüstrisi için ileri teknolojilerin seçiminde ve uygulanmasında üniversiteler ve araştırma kurumlarında mevcut potansiyelden danışmanlık hizmetleri şeklinde yararlanmak, ileri teknolojileri birlikte izleyip tartışarak teori ve pratiği birleştirip ülke ve kurum için en uygun çözüm şekillerini birlikte bulmak gerekir. Böylece araştırıcı bilim adamı ve kaliteli mühendis sayısı arttırılabildiği gibi kompüter yardımı ile gemi dizayn ve imali CAD/CAM sistemleri uygulamak da mümkün olacaktır.

11 — Modern tesisler kurmayı planlayıp gerekli işbirliği ve mali destekleri sağlarken, bunları işletip gelişmelerini sağlamanın insangücü ile olduğu hatırlanınca, bunların yetişme ortamlarını ve geleceklerini sağlam bir şekilde düzenlemek gerekir. İnsanlara bilgi ve beceriyi kazandırma ve yeteneklerini geliştirmenin eğitimle olduğu unutulmamalıdır. Yabancı dil ve bilgisayar bilgileri yeterli teorik ve uygulamaya yönelik bilgi ve becerisi olan ve bunları ülke koşullarında etkin bir şekilde uygulayan teknik elemanlarla özlenen gelecek hazırlanabilecektir. Özellikle uygulamalı konularda, sanayinin deneyimli elemanlarından eğitim proğramlarında yararlanılarak üniversite ve endüstri bilgi ve deneyimlerini birleştirilip eğitimin içeriği ve kalitesini düzeltici ve kalkınma planı hedefleri doğrultusunda gelişmesini sağlayıcı önlemler alınmalıdır.

12 — Özel sektör tersaneleri başta olmak üzere, tersanelerimizde yetersiz olan teknik eleman sayısı arttırılmalıdır. Aslında ileri teknolojileri kullanmak için eğitim düzeyi yüksek personel kullanmak zorunludur.

13 — Gemilerin barınma ve yanaşma yeri olmanın ötesinde, araç, gereç, kapasite, işletmecilik ve yükleme - boşaltma işleri ile deniz taşımacılığının temel unsuru olan limanlarımızı modern, ucuz ve kısa sürede iş görür bir hale getirmeliyiz.

14 — Deniz ticaret filosunun ülke ihtiyaçlarına uygun tip ve tonajdaki gemilerle yenilenmesi çalışmalarında, yurt içinde yapılabilecek, ülke ihtiyaçlarına uygun tip ve tonajdaki gemilerin ülkemizde üretimi ve gemi inşa sanayinin ihracata yönelik olarak gelişmesini teşvik edilmesi ile, hem ticaret filomuzun hem de gemi inşaat sanayimizin uyumlu gelişmesi sağlanmış olacaktır.

VI — YARARLANILAN KAYNAKLAR

1 — Türkiye'de Gemi İnşaatı Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu DPT 1982 Ankara

2 — ''Denizyolu Taşımacılığı ve Türk Ticaret Filosunun Durumu'' R. Baykal - Gemi İnşaatı Teknik Kongresi - 1984 İstanbul

3 — Yatırım Malları Sanayii Yönlendirme Planı Çerçevesinde Gemi Sanayii Sektörü Hakkında Görüş ve Öneriler'' R. Baykal-M.Ş. Turgut - C.Çiçek; Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Yatırım Malları Sanayii Çalışma Grubu - 1986 Ankara

4 — Merchant Shipbuildring Return, March 1986 Lloyd's Register of Shipping
5 — The Restructired West European Shipbuilding Industrytitue of shipping economics and logistics; Bremen Book series 11, Bremen 1985 Rother
6 — World Shipbulding, Lloyds Register Annual Report, 1985
7 — Statistical Tables 1985 and 1986 Lloyd's Register of Shipping
8 — Avrupa Topluluğu (AET) Karşısında Türk Sanayiinin Durumu - İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İKV 13 - Eylül 1985 İstanbul
9 — Deniz Ticaret Filomuz ve Gemi Sanayimizin Uyumlu Gelişmesi Prof. Dr. R. Baykal, Sosyal ve Ekonomik Gelişmemizde Ulaştırma Sempozyumu, İTÜ - 1986 İstanbul
10 — Dünya gemi yapım merkezleri batıdan doğuya kayıyor R. Baykal Deniz Ticareti Ocak/Şubat 1987
11 — Raporda yer alan sektöre ilişkin bilgiler ilgili komisyon üyelerince Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. Özel Sektör Tersaneleri ve Deniz Ticaret Odasından sağlanarak değerlendirilmiştir.
12 — İstatistik pozisyonlarına bölünmüş gümrük tarife cetveli genişletilmiş 2. baskı DİE yayını 1985
13 — I.T.Ü.'de Gemi inşa endüstrisine hizmet amaçlı deneysel çalışmalar ve geliştirilen kompüter programları - Reşat Baykal Türk Loydu Konferansları No. 4 24 Aralık 1986
14 — Türk Sanayiinin AET karşısındaki rekabet imkanları Özel İhtisas Komisyonu - Deniz Ulaşım Araçları Komitesi Çalışma Raporu R. Baykal, L. Gülmen, Z. Arkan, V. Adal, DPT Ocak - 1987.

Hilmi SÖNMEZ

İstanbul ve Marmara Bölgesi
Deniz Ticaret Odası Yönetim
Kurulu Başkanı

ÖZGEÇMİŞ

1949 Karadeniz Ereğli doğumludur. Orta ve Lise öğrenimini Saint George Avusturya Lisesi'nde ve Eseniş Lisesi'nde tamamladı. Lise öğreniminden sonra devam ettiği West Londun College'den Higher National Diploma (HND)'nin Management Studies; bilahare de İngiltere Plymouth Polytechnic'te gördüğü eğitim sonucu ''Diploma In Management Studies (DMS) in Shipping (Gemi İşletmeliciği Sevk ve İdaresi Diploması) aldı. Yurda döndüğü 1973 yılı sonundan itibaren gemicilik dalında çeşitli kademelerde çalıştı. 1980 yılından itibaren Sönmez Şirketler Grubu'nun Yönetim Kurulu Başkanıdır.

Halen İstanbul ve Marmara Bölgesi Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini sürdürmektedir.

İngilizce ve Almanca bilen Sönmez, evli ve iki çocuk sahibidir.

DENİZCİLİĞİMİZİN BUGÜNKÜ DURUMU VE GELİŞTİRİLMESİ YÖNÜNDE ÖNERİLER

Sunuş

Hilmi SÖNMEZ

1 — GENEL DURUMU

1.1 — 1986 Yılında Dünya'da Deniz Sektörünün Durumu

Bilindiği gibi Dünya Denizciliği 1970'lerin ortalarından itibaren önemli yapısal değişimler geçirmektedir.

1965 - 74 yılları arasındaki on yıllık dönemde bir misli artış göstererek 3.304 milyon tona ulaşan uluslararası ticaret hacmi dünya'da ortaya çıkan petrol krizinin sonucu olarak 1974 yılından itibaren önemli sayılabilecek bir gelişme gösterememiştir. 1985 yılında erişilmiş olan 3.300 milyon tonluk ticaret hacminin, aşağı yukarı 1974 yılındaki ticaret hacmi düzeyinde kaldığı anlaşılmaktadır.

Dünya ticaretinin büyük bir bölümünün (yaklaşık % 90'ının) denizyolu ile gerçekleşmesi nedeniyle uluslararası deniz taşımacılığının da 1974 yılında itibaren bu krizden etkilenmesi kaçınılmaz olmuştur. Nitekim 1970 yılından 1.440 milyon ton olarak gerçekleşen tanker taşımaları dönem içinde bazı iniş çıkışlara rağmen 1985 yılında da hemen hemen aynı miktarda (1.459 milyon ton) kalmış kuru dökme yük taşımaları ise aynı dönemde 1.165 milyon ton'dan 1.871 milyon tona çıkabilmiştir.

Talepte ortaya çıkan bu daralma karşısında tonaj arzındaki genişlemeyi durdurmak ve arz-talep dengesini korumak mümkün olmamıştır. Bunda, inşa edilmekte olan ve siparişi alınmış gemilerin yapımının durdurulamamasının rolü olduğu gibi, dünya denizcilik çevrelerinin uluslararası ticaretteki bu daralmanın geçici olduğu kanısını taşımaları ve düşen yapım ve satınalma fiyatlarından yararlanarak filolarını genişletmek istemeleri de etkili olmuştur. Böylece talepte hızlı bir düşme gerçekleşirken tonaj arzının sürmesi, tonaj arz ve talebinde süreklilik kazanan bir dengesizliğe yol açmış bulunmaktadır.

1986 yılı sona ererken dünya denizciliğinin içinde bulunduğu durum, bu arz talep dengesizliğinden kaynaklanan son derece ciddi bir kriz olarak nitelendirilebilir. Geride bırakmakta olduğumuz yıl içinde bu krizin aşıldığına dair önemli bir gelişme maalesef kaydedilememiştir. Gerçi 1985 yılında 161.5 milyon dwt olan arz fazlalığının 1986 Temmuz ayı itibariyle 123 milyon dwt'a gerilediği görülmekteyse de bu gelişmenin özellikle petrol fiyatlarında ve tanker taşımacılığında ortaya çıkan olumlu gelişmelerden kaynaklandığı, bu durumun ise ne kadar devam edeceğinin belirsiz olduğu ileri sürülmektedir. Dünya armatörlerinin kapılacağı aşırı bir iyimserliğin yeni siparişler ve satın alımlarla tanker tonajını sunî bir şekilde arttırarak düzelmeye başlayan arz-talep dengesizliğini yeniden bozmasından korkulmaktadır.

Derlenebilen bilgilere göre Temmuz 1986 itibariyle dökme yük taşıyıcılarında 42.4 milyon dwt, tankerlerde 72.3 milyon dwt, genel kargo taşıyıcılarında 4.2 milyon dwt fazlalık (surplus) mevcuttur. Bu rakamlar 1985'in ayni dönemine göre tonaj fazlalığının biraz azaldığını göstermekteyse de önümüzdeki yıllar için iyimserliğe kapılmayı gerektirmemektedir.

Dünya denizciliğinin içinde bulunduğu bu kritik dönemde dünya ülkeleri krizin yarattığı olumsuz etkilerden korunmak için çeşitli tedbirlere baş vurmaktadırlar. Özellikle gelişmiş ülkelerde filo tonajının azaltılması 1986 yılında da devam etmiş, hemen hemen tüm OECD ülkelerinin filolarında bir gerileme kaydedilmiştir. Ancak bu ülkeler filolarını azaltırken rasyonalizasyona önem vermeyi ihmal etmemekte, genç ve teknolojik yeniliklerle donatılmış bir filo oluşturarak rekabet güçlerini arttırmak yoluna gitmektedirler. Buna karşılık gelişmekte olan ülkeler piyasa koşullarından yararlanarak ikinci el gemi alımları ile filolarını genişletme ve kendi yüklerini kendi filoları ile taşıma yoluna başvurmaktadırlar. Ancak bu ülkelerin filoları biraz artmakla beraber uluslararası deniz taşımacılığından aldıkları pay bir artış göstermemiştir.

İster gelişmiş isterse gelişme yolunda olsun, tüm dünya ülkeleri ulusal ekonomi için deniz taşımacılığının önemini idrak ettiklerinden bu sektörü korumak ve geliştirmek amacıyla çeşitli devlet desteklerine başvurmaktadırlar. 1986 yılında bu korumacı tedbirlerin yaygın biçimde sürdüğü görülmektedir. Bu tedbirler arasında dolaylı veya doğrudan mali teşvikler, krediler sübvansiyonlar, vergi indirimleri ve istisnaları, yük ayırımları, ikili anlaşmalar gibi deniz taşımacılığı ve gemi inşa sanayisine sağlanan destekler sayılabilir. Sadece gemi inşa sanayiine 1983 yılında sağlanan maddi desteklerin dünya genelinde beş milyar dolara eriştiğini ortaya koyan bir araştırma, bu desteklerin kapsamı hakkında bir fikir vermektedir.

Bu tür teşviklerin sonucu olarak ortaya çıkan tonaj fazlalığının dünya ekonomisine maliyeti 50 milyar dolar civarında tahmin edilmektedir.

Öte yandan navlun piyasasındaki olumsuz gelişmeler 1986 yılında da devam etmiştir. 1985 yılında bir önceki yıla göre hızla düşen navlun indeksleri 1986'nın ilk yarısında da tanker navlunları dışında düşmeye devam etmiştir. Özellikle kuru dökme yük navlunlarındaki düşme dikkat çekici bir niteliktedir. Buna karşılık petrol fiyatlarındaki düşmeye paralel olarak tanker navlunlarında Mayıs ayından itibaren bir artış kaydedilmiştir.

1986 yılındaki bütün bu gelişmeler, mevcut dünya filosunun yaklaşık yüzde 25'ini oluşturan tonaj fazlalığının 1987 yılında da, biraz azalma gösterebileceği ihtimaline rağmen, devam edeceğini göstermektedir. Arz ve talep dengesini sağlamak için değişik alanlarda tüm hükümetlerin katılımı ile olduğu kadar hükümetlerarası kuruluşların, armatörlerin ve diğer denizci kuruluşlarının, gemi inşacılarının, sendikaların ve finans kuruluşlarının da katkılarıyla mevcut krize çözüm yolları aranması ve gerekli işbirliği ve koordinasyonun sağlanması gerekmektedir.

1.2 — 1986 Yılı Sonunda Türkiye'de Deniz Sektörünün Durumu

Bilindiği gibi, Türk Deniz Ticaret Filosunun özellikle 1980 sonrasında gösterdiği hızlı gelişme, 1985 yılı içinde durmuş ve 1985 yılı sonunda bir önceki yıla göre filo tonajında yüzde 4 oranında bir azalma kaydedilmişti. 1986 yılında bu gerilemenin sürdüğü anlaşılmaktadır. 1985 yılı sonunda 5.8 milyon dwt ve 803 gemiden oluşan filo, 1986 yılı sonunda yüzde 10 oranında tonaj kaybederek 5.2 milyon dwt'a düşmüştür. Bu azalmada, Körfez'de saldırılar sonucu kaybedilen tankerlerin filodan düşmesi önemli bir etken olmuştur.

Filoyu oluşturan gemilerin tiplerine göre incelemesi yapıldığında, bir önceki yıla göre 1986 yılında kuru yük gemilerinde yüzde 3, dökme yük gemilerinde % 8, obo gemilerinde yüzde 45 oranında bir artış göze çarpmaktadır. Buna karşılık, tankerlerde önemli bir azalma görülmektedir. Bu azalma, petrol tankerlerinde yüzde 66, kimyasal madde tankerlerinde yüzde 6.5, LPG tankerlerinde ise yüzde 8 civarındadır. Böylece 1986 yılı tanker tonajı, planda öngörülen tanker tonajının yaklaşık bir milyon dwt gerisinde kalmıştır. Tankerlerin toplam filo tonajı içindeki payı da yüzde 27.3'e düşmüştür.

Toplam filo tonajı içinde en yüksek pay yüzde 36.7 ile dökme yük gemilerindedir. Kuru yük gemilerinin payı ise yüzde 25'e yükselmiştir.

Buna göre 1985 yılı sonunda ;

	Toplam Gemi Adedi	Toplam GRT	Toplam DWT
Kamu Sektörü	272	903.728	1.197.772
Özel Sektör	531	2.541.547	4.606.624
TOPLAM	803	3.445.275	5.804.396

olan filomuzdan, 1986 içinde HALİM METE, SALİM AKSOY, VADİ isimli gemilerin batması ve ATLAS-1 adlı tankerimizin Basra Körfezinde saldırıya uğraması ve daha sonra satılması, ayrıca altı geminin hurdaya verilmesi vb. sebepler sonucu toplam 501.047 GRT ve 970.139 DWT kapasitede 10 gemi filomuzdan çıkmıştır.

Öte yandan ülkemiz tersanelerinde inşa edilen gemilerden çeşitli tonaj ve tipte toplam 38.612 GRT kapasitede 29 gemi ile yurt dışından ithal edilen toplam 260.197 GRT ve 489.173 DWT kapasitede 15 gemi filomuza katılmıştır. Bu arada Tonaj Sözleşmesi uyarınca açık şelterdek'ten kapalı şelterdek'e tecil edilmek suretiyle tonaj değişikliği yapan gemilerimizle filomuz 31 Aralık 1986 itibariyle;

	Toplam Gemi Adedi (300 GRT ve üzeri)	Toplam GRT	Toplam DWt
Kamu Sektörü	215	897.849	1.261.873
Özel Sektör	479	2.284.819	4.212.381
TOPLAM	694	3.182.668	5.474.254

olmuştur. Gemi adedindeki artışa mukabil GRT ve DWT tonaj kapasitelerinde düşmeler olmuştur.

Taşımalara baktığımızda ise, filo ile ilgili olumsuz gelişmelere paralel olarak, özellikle uluslararası deniz ticaretimizde de başarılı bir yıl geçirdiğimizi söylemek mümkün olmamaktadır. Gerçi şu ana kadar, 1986 yılına ait taşıma istatistikleri elimize geçmiş değildir. Bilindiği gibi resmi taşıma istatistikleri konusunda ülkemizdeki çalışmalar yeterli değildir. Bu konuda en ayrıntılı ve kapsamlı çalışma, Başkanlık Deniz İşleri Başkanlığı tarafından hazırlanan ''Liman Faaliyetleri ve Deniz Taşımacılığı'' istatistikleridir. Ancak bu istatistikler yılda bir kez hazırlanmakta ve oldukça geç açıklanmaktadır.

Bu istatistiklerden, 1986 yılının ilk yarısında yabancı limanlara 5.545.858 ton yükleme yapıldığı, yabancı limanlardan ise 12.322.286 ton mal geldiği, böylece toplam ihracaat ve ithalat taşımalarının 17.868.144 ton olarak gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Bu rakamlara Botaş kanalıyla gelen Irak petrolü dahil değildir.

Taşımaların Türk ve yabancı bayrak olarak ayrımı, Türk Bayraklı gemilerin bu taşımalardan yeterli payı alamadığını açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Türk Bayraklı gemiler toplam yükün yüzde 41.6'sını taşırlarken yabancı gemilerin payı yüzde 58.4 olmuştur.

İhracatta Türk Bayraklı gemilerin payı yüzde 33.75 ithalatta ise yüzde 45.42 civarında gerçekleşmiştir.

Yük cinsleri itabariyle incelendiğinde ise karışık eşya, hububat, maden cevheri, maden kömürü ve akar yakıt şeklinde 5 ana grup yükün Türk ve yabancı bayrak olarak ayırımda şu noktalar göze çarpmaktadır :

a) Karışık eşyanın ancak yüzde 30'u Türk Bayraklı gemilerle taşınmıştır.

b) Dökme yük niteliğinde olan hububat, maden cevheri ve maden kömürü taşımalarında Türk Bayraklı gemilerin payı yüzde 48.2'dir. Bu yüklerin büyük çoğunluğu kamu yükü olduğu için, filomuzun kamu yüklerinden bile yüzde 50 oranında pay alamadığı söylenebilir. Hububat yüzde 77.5 oranında Türk Bayraklı gemilerle taşınırken, maden cevherinde Türk gemilerinin payı yüzde 32.5 civarında kalmıştır. Maden kömüründe ise bu pay yüzde 65.5'dir.

c) Bugüne kadar daha büyük oranlarda Türk gemileriyle taşınan akaryakıtta ise Türk Bayraklı gemilerin payı ithalatta yüzde 60.4 ihracatta 23.3 olmak üzere toplam yüzde 47.1 olarak gerçekleşmiştir.

Yukarıdaki rakamlar 1986 yılının ilk yarısına ait rakamlardır. Yılın ikinci yarısındaki durumu gösteren kesin verilen henüz açıklanmamış olduğu için yılın tamamı hakkında ayrıntılı bir değerlendirme yapmamız bu aşamada mümkün olmamaktadır. Buna rağmen bu veriler 1986 yılının Türk Denizciliği için hiç de parlak bir yıl olmadığını göstermektedir.

2 — DENİZCİLİĞİMİZİN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

2.1 — Deniz Ticaretinin Türk Ekonomisi Açısından Önemi

Ülkemizin bir taraftan hızlı enflasyonla mücadele, öteyandan milli gelirin arttırılması ve ihracatımıza yeni pazarlar aranması yolundaki gayretlerinde ulaşım faktörünün önemi ve etkisi, özellikle deniz ulaşımında mevcut potansiyel, dikkatlerin bu konuda yoğunlaşmasına neden olmaktadır. Ne kadar iyi mal üretirsek üretelim yeterli ulaşım imkanları yok ise, mallarımızı iyi değerlendirebileceğimiz pazarlara ulaştıramıyorsak üretim gayretlerimizden beklenen sonuç alınamıyor demektir.

Güçlü bir deniz ticaret filosuna sahip olmak işte bu sorunun çözümünde önemli bir etkendir. Hele ülkemizin dış ticarete konu mallarının % 80'ninden fazlasının denizyolu ile taşındığı gözönünde bulundurulursa deniz ticaret filomuzun önemi bir kat daha ortaya çıkmaktadır.

Bugün resmi istatistik kayıtları henüz mevcut olmamakla birlikte sadece deniz taşımalarında navlun olarak yabancı bayraklı gemilere her yıl takriben bir milyar ABD Doları civarında bir ödeme yapıldığı sanılmaktadır. Bu ise, bir milyar Doların ülkeden çıkması, yabancı filoların finansmanında kullanılması ve daha güçlenmelerine neden olunması demektir. Deniz ticaret filomuzun güçlenmesi ise bu miktarın önemli bir kısmının ülkemizde kalması demektir.

Güçlü bir deniz ticaret filosunun ülke ekonomisine sağlayacağı pek çok yararlar vardır. Bunlardan, istihdama katkısı, ülkemiz bayrağını dünya denizlerinde dolaştırması ve ülkemizin tanıtılmasında etkin bir rol oynaması ve yabancı limanlar arasındaki taşımalardan da pay alacak güce erişmek suretiyle ülkemize direkt döviz girdisi sağlaması gibi çeşitli yararları dikkate alındığında deniz ticaretimizin geliştirilmesinin gereği bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

Ancak, bütün bu katkıların daha iyi biçimde sağlanabilmesi için deniz ticaretimizin halledilmesi gereken sorunları vardır. Bunlar aşağıda özetle belirtilmiştir.

2.2 — Sorunlar ve Öneriler

2.2.1 — Ülkemiz ithal-ihraç yüklerinin Türk Bayraklı gemilerle taşınmasının sağlanması, bu meyanda Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulunun 19/7/1984 gün 152 sayılı Kararındaki ana görüş ve düşüncelere işlerlik kazandırılması.

Güçlü ve etkin bir deniz ticaret filosunun ülkenin genel ekonomisine yapacağı fevkalade olumlu katkı yanında gerek donanma gücünün tamamlayıcı önemli bir unsur olması, gerekse dünya denizlerinde bayrak gezdirmek suretiyle ülke itibarının daha da yüceltilmesi yanında ekonomik ve politik bir güç oluşturması, ihraç mallarımızın daha kolaylıkla pazarlar bulabilmelerini ve ithal taşımalarında etkili olunmasını sağlayacağından büyük önem arzetmektedir. Güçlü bir filo yabancı limanlar arasında taşımalar yapmak suretiyle döviz sağlamak, işsizliğe karşı çalışma imkânları yaratmak, yan sanayi ve ticareti konularını geliştirmek gibi sayılamayacak yararları bün-

yesinde toplayan önemli bir milli servettir. Nitekim Atatürk ''Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak dünüşmeli ve onu kısa zamanda başarmalıyız'' diyerek bu hususlara dikkatleri çekmek istemiştir.

Bu gerçeği gören ileri ve gelişmiş ülkeler milli filolarını geliştirmek için dolaylı ya da dolaysız, çeşitli teşvik tedbirleri uygulamaktadırlar. Nitekim ülkemizde de Gümrük Resmî ve bazı vergi kolaylıkları yanında bir kısım yatırım teşvikleri'de tanınmıştır. Ancak deniz ticaretimizin geliştirilmesi bunu, Atatürk'ün belirttiği, gibi, milli bir ülkü olarak, deniz ticaretiyle uzaktan yakından ilgisi olan herkesin ve her kuruluşun benimsemesi ile mümkün görülmektedir. Dünya'da etkinliğini sürdürmekte olan navlun krizi karşısında sefer maliyetlerini düşürücü tedbirler yanında ve özellikle gemilerimizin ağır rekabet koşulları karşısında yük temini çabalarının desteklenmesi gerekmektedir.

Daha ucuz navlunla taşıma yapıyor diye Kıbrıs Rum Bayraklı bir geminin tercih edilmesi, Türkiye'den sağlanan navlunla Kıbrıs Rum filosuna ilâve edilecek yeni bir gemiye imkân sağlamak olduğunun dikkatlerden kaçmaması lâzımdır.

Bu itibarla deniz ticaret filomuz yeterince güçleninceye ve modern gemilerle teçhiz edilip güçlü yabancı filolarla rekabet edecek düzeye erişinceye kadar milletçe desteklenmesi gerekmektedir. Filonun güçlenmesinin yükünü sadece armatörün omuzlarına yüklenmesi yeterli olmamaktadır. Bu hususta denizden yararlanan herkesin, özellikle ithalatçılarımızın, ihracatçılarımızın ve sanayicilerimizin, olanaklar elverdiğince katkıları gerekmektedir.

Yabancı bayraklı gemilere nazaran yüksek navlun ödemek sözkonusu olsa dahi, bunun Türk armatörünün yüksek kazanç sağlamak düşüncesinden kaynaklanmadığının bilinmesi, sefer maliyetlerini, yabancı gemilere oranla önemli ölçüde arttıran vergi, rusum, faiz ve kısıtlamaların zorladığı mecburiyetten doğduğunun dikkate alınması ve Türk Bayraklı geminin tercih edilmesi armatörün yükünü hafifletecek, filonun gelişmesine doğrudan etki edecektir.

Nitekim bu gerçekleri, dikkate alan Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu 19/7/1985 gün, 152 sayılı kararında bir dizi teşvik tedbirleri uygulanmasını uygun görmüş, ancak bugüne kadar bu tedbirlerin pek çoğu gerçekleşememiştir.

Bu sebeple bir taraftan maliyeti düşürücü uygulamalara yönelirken diğer taraftan mevzuatda kolaylıklar getirilmesi ve en önemlisi ithal ve ihraç taşımalarımızda özellikle Türk gemilerinin kullanılması bunu temin için ithalatın FOB vb. ihracatın, olanaklar elverdiğince CIF esasına göre yapılmasının milli bir politika olarak benimsenmesi, kamu ve özel sektör ithalatçılarının taşıma programlarını bu ana ilkeye göre düzenlemelerinin sağlanması gerekmektedir.

2.2.2 — İhraç Mallarımızın Taşınmasında İhracatçıya Ödenmekte Olan Uzakyol Priminin Doğrudan Armatöre (Taşıyana) Ödenmesi

İhracatımızın geliştirilmesi ve yeni pazarlara girilmesini sağlamak üzere teşkil edilen uzakyol priminin ihracatçıya ödenmesi gemilerimizin taşıma potansiyelini arttırmakla beraber, armatörlerin uluslararası alanda rekabet etmelerini temin edici seviyeye ulaşamamıştır. Bunun nedeni söz konusu primden armatörlerin hiç bir pay almamasıdır. Bu da bir milli hedef olan bayrak gezdirme ve tanıtma hedefini engellemektedir. Bu nedenle, armatörlerin söz konusu primden kara nakliyecilerinde olduğu gibi direkt olarak belli bir oranda yararlanmasına imkân tanınması yerinde olacaktır.

2.2.3 — Deniz Yolu ile İthal Edilen Emteadan Alınan Rıhtım Resmı Uygulamalarına Ya Son Verilmesi Veyahut Oranının Düşürülerek Karayolu, Demiryolu ve Havayolu ile Gelen Eşyalara da Teşmili

2/2/1967 tarihli Resmî Gazete'de yayınlanan 827 sayılı Rıhtım Resmi yasası denizyolu ile taşınan ithal mallarının CIF bedelleri üzerinden % 5 oranında Rıhtım Resmi'nin ithalatı yapanlarca ödenmesini gerektirmektedir.

Karayolu, demiryolu ve havayolu taşmalarında alınmayan bu resim deniz taşımacılığının gelişmesini önemli ölçüde engellemektedir. Rıhtım ve liman yatırımlarında kullanmak ve bu işlerde hazinenin yükünü azaltmak amacıyla konulan bu resim umulan gelişmeyi sağlayamadığı gibi önemli sakıncalar yaratmıştır. Ezcümle;

— Denizyoluna nazaran kara taşımacılığına üstünlük kazandırmış denizyolu ile gelecek bir kısım yüklerin Yunanistan limanlarına boşaltılması ve oradan karayolu ile ülkemize girişlerine ne-

den olmuştur. Bu suretle ülkemiz bir taraftan bu rıhtım resmini almadığı gibi deniz navlundan da tasarruf sağlamamakta, ayrıca yabancı limana ve keza TIR kamyonlarına döviz ile ödeme yapmak zorunda kalınmaktadır.

— İthal girdilerinin dahildeki fiyatlarını yükseltmekte ve bir ölçüde enflasyonu artırıcı etki yapmaktadır.

— Denizyolu taşımacılığı aleyhine haksız rekabet ortamı yaratmaktadır.

— Nitekim bu nedenlerle yasa'da bir ölçüde gerekli değişiklik yapılmış ve bu resmin sıfıra kadar indirilmesi hususunda Bakanlar Kurulu yetkili kılınmıştır. Hatta Ro/Ro taşımacılığında bu resim tamamen kaldırılmıştır. Bütün deniz taşımalarında kaldırılması ve mevcut haksız rekabet ortamının tashihi gerekmektedir.

Bu resmin tamamen kaldırılmasının sağlanamaması halinde oranın düşürülerek karayolu, demiryolu ve havayoluna da teşmil edilmesi gerekli görülmektedir.

2.2.4 — Döviz İkamesi Niteliğindeki Navlun Gelirlerine Kurumlar Vergisi Dış Navlun İstisnasının Uygulanması

Denizciliğin tamamen dış rekabete açık ve çalışmalarını dış rekabetle içi içe sürdürmek zorunluluğu olan bir sektör olması, bu sektörde faaliyet gösterenlerin gerek yapı ve teknoloji, gerekse işleyiş ve mahiyetlerinin oluşumu yönlerinden dış rekabet koşullarına eşit şartlara kavuşturulmasını zaruri kılmaktadır.

Bu eşitliğin sağlanabilmesindeki önemli unsurlardan biri de vergilemede bunun sağlanmasıdır. 1981 yılından sonra yapılan vergi kanunları değişiklerinde bazı teşvik edici hükümlere yer verilmiş ise de, bu teşviklerin dolaylı ve kâr elde edilebilmesi halinde etkili olabilecek yapıda bulunmaları umulan faydayı sağlayamamıştır. Bu arada, Kurumlar Vergisinde taşımacılık ile ilgili istisna hususunda bir başka sorunumuzu da belirtmek gerekir.

Bilindiği üzere Kurumlar Vergisi Kanununun, 8 inci maddesinin, 8 numaralı bendi hükmüne göre, dış navlun hasılatının % 20'si kurum kazancından istisna olarak indirilebilmektedir. Ancak, bu Türkiye'ye fiili döviz olarak getirilen dış navlun hasılatlarına uygulanabilmektedir. Oysaki Türk Deniz taşımacılığı daha çok navlun ikamesi sağlayabilecek yapıdadır. Yani, tamamen yabancı limandan, yabancı limana taşıma yaparak fiili döviz getirmekten başka, yabancı ülkelerden ülkemize ve ülkemizden yabancı ülkelere Türk firma ve kuruluşlarınca mal taşınmakta ve navlunu da Türkiye'de döviz karşılığı fakat Türk Lirası olarak alınmaktadır.

Çoğu kez uluslararası ihaleler neticesi elde edilen bu ikame dövizler, hernekadar fiili döviz girdisi sağlamakta ise de, buna eşdeğerde fiili dövizin yabancı armatörlere ödenmesine neden olmaktadır.

Yine bilindiği gibi mal ihracatında, uluslararası ihaleye çıkılan emtea'nın yurt içi teslimi ihracaat sayılmakta ve bedelleri Türk Lirası olarak tahsil edilmesine rağmen, Kurumlar Vergisi'nin İhracat istisnasından yararlandırılmaktadır.

İhracatı teşvik mevzuu açısından ihracat sayılan Türk Lirası karşılığı dış navlun gelirlerimizin, Kurumlar Vergisi açısından da aynı şekilde mitelendirilerek Kurumlar Vergisi istisnasından yararlandırılması, sektörümüzün ihracaat sektörüne paralel şartlardan yararlanmasına imkan verecek ve aynı zamanda ihracatı teşvik mevzuatı, KDV mevzuatı ve Kurumlar Vergisi uygulamaları içinde bir mantık ve uygulama birliği sağlanabilmiş olacaktır.

Bu zaruri düzenlemenin de biran önce gerçekleştirileceğini talep ve ümit etmekteyiz.

2.2.5 — Çevre Fonu İçin Gemilerden Para İstenmesi

2872 sayılı Kanun ve bu kanunun bazı maddelerini değiştiren 3301 sayılı kanun ile Çevre Fonu için Gemi Siciline tescil edilen bütün Türk Ticaret gemilerinden her yıl gros ton başına bin lira hesabı ile bir para istenmektedir. Groston başına bin lira çok yüksek bir rakkam olup gemi ister kâr etsin, ister zarar ve ister hiç Türkiye'ye gelmeden çalışsın, ister zarar ediyor diye çalıştırılmayıp bağlansın armatör bu Fon'a her yıl ödeme yapmakla yükümlü tutulmaktadır. Bu ise altmış bin gros tonluk bir gemi için, armatörün her yıl sadece bu Fon'a altmış milyon lira ödemek mecburiyetinde bırakılması demektir. Bu fon için Türk gemi sahip ve işletenlerinden ödenmesi istenen meblağ üç buçuk milyar lirayı bulmaktadır. Bu ise sektörün kaldıramıyacağı kadar ağır bir külfettir. Bu fon'un ticaret kanununa göre gemi sicilen tescil edilen Türk Ticaret gemilerinden alınması, Türk gemilerinin yabancı bayraklı gemiler karşısında sefer maliyetlerinin yükselmesine neden olmaktadır. Dünya navlun piyasasında bütün şiddetiyle devam eden navlun krizi

karşısında kıran kırana rekabet ortamında yabancı ülkeler dolaylı ya da dolaysız kendi bayraklarını korurken Türk yüklerinin dahi bu şartlar altında yabancılara kaptırılması bir kez daha kolaylaştırılmaktadır.

Bu Fon için yabancı gemilerden herhangi bir tahsilat yapılması yoluna da gidilmemelidir. Zira bu, yabancı limanların derhal mukabelei bilmisil uygulamasına geçmelerine ve sadece Türk bayraklı gemilerden ve hem de döviz olarak tahsilat yapılmasına neden olacaktır.

Dünya limanlarında genel uygulamada gemilerden böyle bir Fon için katkıda bulunmaları istenmemekte, fakat denizi kirletmeleri halinde yüksek cezalar talep edilmektedir.

Bugün uluslararası sözleşmelerle (MARPOL 73/78) gemilerin denizi kirletmelerine mani olacak bir takım hükümler ve uygulamalar gemilerde yeni yatırımlarla ve masraflar ihtiyar edilerek yağ separatörleri, monitor'lar, alarm cihazları, kirli su tankları gibi ek techizat konmasını gerektirdiğinden armatörler esasen buvecibeyi yerine getirmekle yükümlü iken ve bu techizatlarla, artık denizleri kirletmeleri ihtimali çok azalmış iken böyle bir Fon'a gemilerin Groston'u üzerinden katkıya zorlanmaları navlun krizi ortamında Türk gemilerini saf dışı bırakmak anlamına gelmektedir.

Bu itibarla 3301 Sayılı Yasanın 1 inci maddesinin (b) paragrafında gemilerden Gros ton başına alınması öngörülen katkı payının tamamen kaldırılması, bunun yerine aynı maddenin (d) paragrafında fabrika, tesis vb. durumdaki kuruluşlar için öngörüldüğü üzere gemilerin armatörü ya da işleten kuruluşlarından, ödeyecekleri Gelir Vergisi veya Kurumlar Vergisinin binde üçü oranında bir katkı payının alınması ve bunun sağlanması amacıyla girişimlerde bulunulması gerekli görülmektedir.

2.2.6 — Sigorta Şirketlerinin Murakebesi Hakkındaki 7395 Sayılı Kanun Günümüz Şartlarına Uygun Biçimde Değiştirmelidir.

Bilindiği üzere armatörlerimiz, mevzuatımıza göre, gemilerini sigorta ettirmek için bir Türk Sigorta Şirketi ile anlaşmak zorundadırlar.

Yüksek meblağlı değerler ihtiva eden gemilerin sigortalanmasında Yerli Sigorta Şirketleri, riski yabancı sigorta şirketleriyle paylaşmaktadırlar. Hatta, Yasal sorumluluk içerisinde % 25'lik kısım Milli Reasüransa ayrıldıktan sonra, çoğu sigorta şirketlerimiz % 75'lik riskin çok büyük bir kısmını da yabancı sigorta şirketlerine yükleyerek sadece bir komisyoncu durumunda kalmaktadırlar. Bu ise tatbikatta;

a) Dış rekabetten yoksun olarak iç piyasa sigorta primlerinin yükselmesine neden olmakta ve dünya piyasalarında ağır rekabet şartlarına muhatap olan armatörlerimiz bu tür yüksek primler nedeniyle rekabet gücünü kaybetmektedirler.

b) Armatörün hasar neticesinde sigortadan beklediği tazminat genellikle çok geç ödenmekte bu da maliyeti arttırıcı bir etken olmaktadır.

c) Yurt dışında meydana genel deniz kazasından ötürü armatörün karşı tarafa vermek durumunda olduğu teminatı yerli sigorta şirketlerimiz mevcut mevzuat muvacehesinde, verememekte ve dolayısıyla armatör müşkül durumda kalmakta, bu da maliyeti arttırıcı ve itibar kırıcı bir etken olmaktadır.

Bu nedenlerle, Türk Bayraklı gemilerin yurt dışında daha ehven şartlarda sigortalanmalarının sağlanması ve bu suretle iç piyasadaki primlerin dengelenmesinin temini yanında yerli ve yabancı sigorta şirketleri arasında doğacak rekabet nedeniyle diğer bayraklı gemi armatörleri ile armatörlerimiz aynı şartlara getirilecektir. Her halükârda bu konuda döviz yurt dışına çıktığına göre doğrudan yabancı sigorta şirketine sigorta ettirmenin sağlanması yolunda gerekli yasal düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

2.2.7 — Gemi İthalinde Uygulanan Kısıtlamaların Kaldırılması Gemi İhracının Kolaylaştırılması

Ticaret gemilerinin ülke ekonomisine ve döviz girdilerine katkısının gerçekleşmesi ve artması ticaret gemilerinin sayı ve tonajı ile doğrudan ilgilidir. Hal böyle olunca gemi tonajımızın arttırılmasının teşvik edilmesi gerekir. Bu ise;

a) İhtiyacımız olan gemilerin yurt içinde inşa edilmesi,

b) Veya yurt dışında inşa ettirilmesi veya hazır olarak satın alınması suretiyle mümkündür.

Şüphesiz, ihtiyacımız olan gemilerin yurt içindeki tersanelerde inşa edilerek sağlanması ideal ve arzu edilen bir hususdur. Ancak, gerek yurt içinde gemi yapımının çok uzun zaman alması ve gerekse ithal yolunun ülke ekonomisine avantajlar sağlaması durumlarında hazır gemi alınmasının da teşvik edilmesi veya buna mani olunmaması gerekli görülmektedir. Bu arada şüphesiz yurt içinde gemi inşasının teşvikine devam edilmeli ve bu konudaki teşvik tedbirleri arttırılmalıdır. Ancak bu yapılırken, ithaldeki sınırlamalar da kaldırılmalı veya en azından hafifletilmelidir. Şöyle ki, halen uygulanmakta bulunan 15/10/1986 tarih ve 86/11103 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'na ekli "1987 Yılı programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair Bakanlar Kurulu Kararı'nın", "Yatırımların ve Döviz Kazandırıcı Hizmetlerin Teşviki ve Yönlendirilmesine Ait Esaslar" kısmında ithali teşvik edilmeyen gemiler;

a) Özel amaçlı gemiler hariç 5.000 Gros ton veya 7.500 DWT'un altındaki gemiler,

b) 495 Gros ton'un altındaki özel maksatlı ve özel yapılı gemiler (balıkçı fabrika gemileri, soğuk hava ve frigorifik techizatlı gemiler kimyevi madde gemileri vb.)

c) Kuruyük gemileri ile özel maksatlı ve özel yapılı gemilerde 9, tankerlerde 5 yaşından büyük olanlar, şeklinde belirlenmiştir.

Gemi ithalinin kolaylaştırılması ve bu yolla ticaret filomuz tonajının arttırılabilmesi için bu sınırlamaların kaldırılması en azından hafifletilmesi gerekir. Zira bu sınırlamalar deniz ticaretini engellemekte, iyi nitelikli olmakla beraber çok ucuz ve elverişli koşullarda gemi satın alınabilmesi olanaklarını ortadan kaldırmaktadır.

Ezcümle, bir Türk armatörü Kuzey Avrupa Türkiye hattı için, hesaplarına göre kârlı çalışacağını düşündükleri bir konteyner gemisini, tonajı bu sınırlamaların altında olduğu için alamamıştır. Gemi yaşlarını ve tonajlarını ticari gerekler sınırladığı için ayrıca mevzuat ile sınırlamanın gerekli ve uygun olmadığı mütelaa edilmektedir. Kaldı ki, aynı kararname'nin eki olan esaslarda "Madde 20. Teşvik belgesine istinaden Gümrük muafiyetinden istifade ile ithal edilen yatırım mallarını DPT'nin uygun görüşü alınmadan 10 yıl süreyle ahara devri, temliki, satışının yapılması yasaktır. Bu hükme aykırı davrananlardan Gümrük Vergi ve resimleri kanuni faizi ile birlikte tahsil edilir." hükmü bulunduğundan bu da ithal edilecek geminin 10 yıldan önce hurdaya çıkarılmasını önleyebilir. Gerekirse bu amaçla başka önlemler alınabilir.

Sonuç olarak, ülkemizde uygulanmakta olan tonaj ve yaş sınırlaması ithalatı zorlaştırıcı ve iyi nitelikli gemilerin ehven şartlarla temini imkânlarını engelleyici etki yaptığından kaldırılması cihetine gidilmesi, ülke yararları bakımından uygun bulunmaktadır.

Gemi ithalini zorlaştıran bir diğer husus da, ithalinde Gümrük muafiyeti uygulanan gemiler ve makine ve techizatın CIF bedellerinin % 5'i tutarı İhracatı Teşvik Fonuna ödeme yapılması zorunluluğudur. Bu zorunluluğun, gemiler makina ve teçhizatı bakımından kaldırılmasının, ithalatın teşviki ve kolaylaştırılması yönünden, olumlu etki yapacağı tabiidir.

Ayrıca Ro/Ro, tren ferisi, feribot ve fulkonteyner gemileri için öngörülen % 100 yatırım indiriminin, tüm gemilere teşmil edilmesi de uygun olacaktır.

Diğer taraftan, gemi ihracı da kolaylaştırılmalı, "1987 yılı teşvik tedbirlerindeki Teşvik Belgesi çerçevesinde gerçekleşmiş yatırımlardan gemiler ile yatırım malı makina ve teçhizatın ihracı veya yurt içinde satışına Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığınca müsaade edilebilir" şeklindeki 21. madde hükmü açıklığa kavuşturularak uygulamada aksaklıklara mahal verilmemelidir. Ezcümle DPT nin hangi şartlar yerine getirildiğinde müsaade vereceği açıklıkla belirtilmelidir.

2.2.8 — Deniz Sektörü Kredi Faizlerinin daha makul orana indirilmesi ve temerrüde düşmüş yatırım kredisi faizlerinin orta vadeli deniz kredisi şekline dönüştürülmesinin sağlanması

Deniz Sektöründe yatırım kredisi faizleri, sektörün içinde bulunduğu kriz dönemi ile uyum sağlamamaktadır. Gerek ithal ve gerekse dahilde inşa hallerinde halen % 33 oranında faiz uygulaması bulunmaktadır. Bu oran, diğer masraflarla birlikte yılık % 37 civarına ulaşmaktadır.

Bu ise, toplam gemi fiyatının 1/3'ünden fazlasının her yıl faiz olarak ödenmesi anlamındadır. Bu meblağ, anapara ödemeleri ile birleştiğinde ya yatırım fikrinden vazgeçilmekte, ya uygun nitelikte olmayan gemi edinme mecburiyeti doğmakta veya ilkin uygun ortamda edinilen gemilerin daha sonra kriz ortamından etkilenmesi sonucu zor durumlarla karşı karşıya gelinerek ödeme güçlüğüne düşülmektedir.

Son zamanlarda filonun gençleştirilmesi konusu yoğun biçimde işlenmeye başlanmıştır. Genç filo edinme uygun kaynak sorunu yanında temin edilecek kaynağın yükleyeceği yük ile ilgilidir.

Bu nedenlerle, gemi ithal ve inşasında kredi faizleri 1982 yılı teşviklerinde olduğu % 21 - 22 dolaylarında tesbit edilmeli, özkaynak oranı azami % 10 civarında tutulmalı krediler ise % 90 itibariyle T.C. Merkez Bankası kaynaklarına dayandırılmalıdır. Gemi ithallerinde 3 yılı ödemesiz toplam 8 yıl vadenin devamı, gemi inşasında ise, 3 yılı ödemesiz toplam 10 yıl vade uygulaması getirilmelidir.

Denizcilik sektörü, kullanmış bulunduğu yatırım kredilerini, uzun süreden beri etkisini sürdürmekte olan Navlun krizi nedeniyle geri döndürememe ile karşı karşıya gelmiştir. Özellikle kredi faizleri büyük oranda temerrüde düşmüştür. Temerrüd faizleri ise % 90'ın üzerinde uygulanarak sektörün ayakta kalmasını tehdit eder hale gelmiştir.

Denizcilik sektöründe temerrüde düşmüş yatırım kredisi faizlerinin mutlak suretle orta vadeli kredi haline dönüştürülerek, içinde bulunan huzursuz çalışma ortamının ortadan kaldırılması gerekmektedir.

2.2.9 — Liman Tarifeleri Sorunları

Liman ücret tarifelerinin Dolar Bazına oturtulmuş olması, özellikle kabotaj seferi yapan armatörlerimiz için tarifelerin her gün zam görmesi şeklinde tecelli etmekte dolayısıyla taşıma ihalelerinde kararsızlıklara neden olmaktadır. Ayrıca navlun ve kira ücretleri de Türk Lirası olarak tesbit edildiğinden liman tarife ücretlerinin kabotaj hattı için Türk Lirası olarak tesbit ve tahakkuk ettirilmesi gerekli görülmektedir.

Öteyandan, liman tekel tarifelerinin aksaklıkları konusunda Ulaştırma Şura'sını teferruatlı işgal etmemek düşüncesiyle bu tebliğde belirtilmeyen Ulaştırma Bakanlığı, TCDD ve T.D.İ.'ne iletilen hususlara çözüm bulunması büyük önem taşımaktadır.

3 — SONUÇ :

1980'li Yıllara gelmeden önce kamuoyunda sürekli Türkiye'nin petrol ve gübreden sonra en çok döviz ödemelerinin navluna yapıldığı ifade ediliyor ve acilen deniz ticaret filomuzun büyütülmesi gereğinden bahsediliyordu.

1980 Yılında deniz ticaret filomuzun geliştirilmesi amacıyla meydana getirilen teşvik tedbirleri filonun büyütülmesi için önemli ölçüde imkânlar sağlamıştır.

1981 Yılından itibaren filoda hızlı bir büyüme başlamıştır. Bu büyüme 1984 yılına kadar devam etmiş, daha sonra Juraklama hatta gerileme dönemine girmiştir.

1980 Yılında oluşturulan filo geliştirme programı üzerinde sonraları çok değişken tenkitler geliştirilmiştir. Bunlardan yapılan planlamanın yanlışlığı nedeniyle yaşlı gemilerin ithal edildiği hususu başta gelmektedir.

Bu hususun açıklığa kavuşturulmasında ve dolayısıyla gerek zamanın planlamacılarının ve gerekse de yatırımcıların kusurlu olmadıklarının ortaya konulmasında yarar görmekteyiz.

Şöyleki;

Bilindiği üzere gemi yatırımları pahalı yatırımlardır. Gemi fiyatları, yeni gemi ile (0 - 5 yaş arası) eski gemi (10 yaşın üzeri) arasında yaklaşık 8 - 10 kat farketmektedir. 10 yaş üzerinde bir gemiyi 3 milyon dolara alabilirken bu geminin yeni olması halinde fiyat 25 - 30 milyon dolara çıkabilmektedir.

Ayrıca, gelişmiş ülkeler yeni gemilerini değil eski gemilerini ucuz fiyatlarla satışa çıkarmışlardır.

Türkiye'de; gerek banka mevzuatı, gerek bankaların finansman durumu ve gerekse de armatörün finasman durumu zaten yeni gemi alımlarına imkân veremeyecek durumdaydı. Bunu açacak olursak; Gemi ithal yatırımlarında (1980 yılı teşviklerine göre) : % 10 özkaynak % 90 kredi uygulaması yapılmaktaydı. % 90 kredinin % 65'i T.C. Merkez Bankası kaynaklarından % 35'i ise aracı banka kaynaklarından finanse edilmekteydi T.C. Merkez Bankası kaynaklarından bir firmaya banka özkaynaklarının (6 milyar TL.) % 10 undan (600 milyon TL) fazla verebiliyordu. Bu durum, aracı bankalar için de geçerli idi. Dolayısıyla bu kısıtlama zaten tek başına yeni gemi alımını engelliyordu. Üstelik, diğer yatırımcılarımızdan farklı yapıda olmayan armatörlerimizin fi-

nansal güçleri de daha fazla özkaynak sağlama ve kredilerin teminatlarına yeterli durumda değildi. Tabiatıyla, mevcut filo bu şartlar altında edinilmiştir.

Edinilen filo için, 1985 yılı sonuna kadar ödenen toplam döviz 350 milyon dolar olup, bu filonun dört yılda sağladığı döviz ve döviz ikamesi yaklaşık 2 milyar dolar civarındadır. Bu durumda bakılırsa planlamanın yanlış yapılmadığı ve armatörlerin dışarıya ödenen dövize karşılık 6 kat döviz getirdikleri ve sonuçta yine de kazançlı çıkıldığı muhakkaktır. Ancak, filo bugün daha da yaşlanmış 15 yaşın üzerindeki gemiler sigorta açısından sürprime girmişlerdir. Ayrıca 15 yaşın üzerindeki gemiler bazı Orta Doğu limanlarına da kabul edilmemektedirler. Bu durumda artık filonun yenilenmesi ihtiyacı da belirmiştir. Dahilden inşa edilebilecek gemilerin dahilden inşası için, ithal edilecek gemilerin ise ithali için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

Yukarıda 2. Bölümde ayrıntılarıyla belirttiğimiz Denizciliğimizin Sorunlarının çözüme kavuşturulması, filomuzun kendi imkânlarıyle ayakta durabilmesine imkân sağlıyacaktır.

Bu sağladıktan sonradır ki, AET'ye müracaat arifesinde olan ülkemiz filosunun, hızla yenilenmesi, gençleştirilmesi ve rekabet gücüne kavuşturulması hayati önem taşımaktadır.

Bu gün için; T.C. Merkez Bankasının bir firmaya varlıklarının ancak % 10'nuna kadar kredi açma limitinin kaldırıldığı, bankanın Sermayesinin arttırıldığı ve ayni durumun aracı bankalar için de söz konusu olduğu göz önünde tutulursa filonun yenilenme ihtiyacı açısından uygun bir ortam olduğu söylenebilir.

Yapılması gereken inşa ve ithal edilecek gemilerin kredi maliyetlerinin yeniden gözden geçirilmesidir.

Deniz taşımacılığına sağlanacak hükümet desteğinin;'

a) Gemilerin sermaye maliyetlerinin azaltılması,

b) Yakıt sarfiyatının azaltılması, gibi iki amaca yönelik olması gerekir. Bu iki unsur gerçekleştiği takdirde gemilerin yük taşıma verimliliğinin arttırılması mümkün olabilecektir. Dikkatli ve planlı şekilde uygulanacak bir rasyonalizasyon programı ile Türkiyenin bu sorunları aşması ve Türk Deniz Ticaret Filosunun Uluslararası alanda daha etkin bir rekabet gücüne kavuşması mümkündür. Filonun modernizasyonu için dünya piyasalarında uygun koşullar mevcuttur.

Çağdaş teknolojiyle donanmış ve yakıt etkinliğine haiz gemilerin beheri 6 milyon doların altında bir ücretle satınalınabilmesi imkânı, hükümetlerin yavaş hareket etmesi yüzünden heba olmamalıdır. Bu uygun koşullar çok uzun bir zaman sürmeyebilir. Bunun yanısıra gemi inşa sanayimizin, filomuzun yeni teknolojiye sahip gemilerle takviyesini sağlayacak yönde teşvik edilmesi gerekmektedir. Bu destek, tabiatıyla armatöre ve tersanelere sağlanacak sübvansiyonlarla mümkün olabilecektir.

Tüm dünya'da olduğu gibi Türkiye'de deniz taşımacılığının bugünkü krizli dönemde etkin hükümet desteği olmaksızın ayakta kalması mümkün değildir. Filomuzu yenileme çabası gösterilmediği takdirde denizciliğimizin milli ekonomimize katkısı giderek yok olma noktasına gelebilir. Bu durumda, bir zamanlar olduğu gibi navlun ödemeleri gene Türkiye'nin en çok döviz ödediği kalemler arasına girecektir. Filonun erimesi halinde Türk ihracatçı ve ithalatçıları mallarını, yabancı taşıma şirketlerinin keyfi olarak belirleyecekleri navlunlarla taşıtacaklar, bu ise ekonomi için döviz kaybı yaratacağı gibi gelişmekte olan dış ticaretimizi engelleyici bir faktör olacaktır. Bu bilince erişmiş Türk ihracaatçı ve ithalatçısının yüklerini Türk gemileriyle taşıtarak filomuzun gelişimine katkıda bulunmaları milli bir görev olduğu kadar kendi ticari çıkarlarını da koruyucu bir tutum olacaktır.

Faik Koç
Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
Müsteşar Yardımcısı

ÖZGEÇMİŞ

Faik Koç 1931 yılında Kars'ta doğdu A.D.M.M.A. Makina Bölümü mezunudur. Mesleğinin ilk yıllarında Ordu Okulu'nda görev aldı. Daha sonra 1960 - 1979 yılları arasında A.B.D. Askeri Yardım Kurulu Teknik Müşavirliği; 1979 - 1980 yıllarında da T. Odalar Birliği Sanayi Daire Başkanlığında bulundu, 1982'den beri Sanayi ve Ticaret Bakanlığında müsteşar muavinliği görevini yürütmektedir. Faik Koç evli ve 3 çocukludur. İngilizce bilmektedir.

DÜNYA GEMİCİLİĞİNİN DURUMU VE TÜRKİYE

Sunan

Faik KOÇ

Toplumlar, malların ve insanların deniz yoluyla taşınmasının diğer taşıma yollarına oranla en azından 4 - 5 kez daha ucuz olduğunun farkına çok eskiden beri varmışlardır. 1. ve 2. Dünya Savaşlarından önce sanayileşmiş ve denizci ülkeler hem ham madde ihtiyaçlarını karşılamak hem de mamül maddelerini yeni pazarlara ulaştırmak, savaşlardan sonra da zorunlu olarak artan tarım ve sanayi ürünlerini transfer edebilmek amaçlarıyla deniz ticaret filolarına büyük önem vermişlerdir. Daha sonraları gelişmekte olan ülkelerin de denizcilik sektörünün önemini kavramaları ve ticaret filolarını geliştirme çabaları, dünyanın her yerinde birkaç yıllık kapasiteleri dolu olarak çalışan tersaneleri ortaya çıkarmıştır. Ancak, 1970'li yıllarda başlayan petrol krizi bir yandan taşıma maliyetlerini yükseltirken diğer yandan tüketici ülkelerin mal alımında kısıntıya gitmeleri ile dünya ticaret filosu özellikle 1980'den itibaren büyük bir sarsıntıya girmiştir. Bu nedenle pek çok gemi iş bulamamış doğal olarak yeni gemi talepleri de durmuştur. Nitekim dünya deniz ticaretinde işsizlik nedeniyle faaliyet dışı kalan (Laid - up) filo kapasitesi 1981'de 8 milyon DWT iken, 1982'de 26 milyon DWT 1984'de 77 milyon DWT ve 1985 yılı sonunda 63,5 milyon DWT değerine ulaşmıştır. (1985 yılı istatistiklerine göre dünya deniz ticaret filosu 54.000 parça ve 702 milyon DWT büyüklüğündedir.)

Kriz devresinde denizcilikte güçlü ülkeler başta Japonya % 35 ve Batı Avrupa ülkeleri % 60 oranında olmak üzere bir yandan gemi inşa kapasitelerini küçültüp, gemilerini hurdaya çıkartırlarken diğer yandan da günün taşıma şartlarına uygun, teknolojik üstünlüğe haiz ihtisas gemileri konusunda yatırımlarını yoğunlaştırmışlardır.

Bugün oldukça azalan dünya yeni gemi siparişlerinin % 87'sini üstün teknolojisi ile üretim maliyetini düşüren Japonya ile emek yoğun bir sanayi olan bu sektörde ucuz işçi çalıştırmak suretiyle düşük maliyet sağlayan Güney Kore almaktadır, Geri kalan % 13'lük bölüm ise (AET + İsveç + Norveç + Hollanda) arasında paylaşılmaktadır.

Gemicilik sektöründe söz sahibi en önemli kuruluşlar arasında yer alan Batı Avrupa Gemi Yapımcıları Birliği (AWES) ile Japon Gemi Yapımcıları Birliği (SAJ)'ın birlikte yapmış oldukları çalışmalarda, 1985 - 1995 yılları arasında yeni gemi inşa kapasitesi tahmini ve tiplerini; 106,5 milyon DWT tanker, 131,5 milyon DWT dökme yük, 59,3 milyon DWT kuru yük, 9,4 milyon GRT sıvı gaz tankeri ve 17,3 GRT diğerleri, olarak belirlemişlerdir.

Bunlarla birlikte yükleme boşaltma kolaylıkları nedeniyle Ro - Ro, Lash, Container, OBO (ore, bulk, oil) gibi gemilerle Kontinat hattında çalışacak çok amaçlı gemilerin, frigorifik, asit tankeri, ağır yük vinci, boru döşeme, petrol platformu, tarak, kirlilik önleme, araştırma ve iş botu gibi ihtisas tekneleri de pazarda ihtiyaç duyulan gemiler olacaktır.

DENİZ TEKNOLOJİSİN'DE YENİ GELİŞMELER

Denizcilik bir bütün olarak ele alındığında halihazırdaki mevcut krizden kurtulmak amacıyla özellikle gelişmiş ülkelerin denizcilik ile ilgili birimlerinin araştırma geliştirme faaliyetlerine ayırdığı zaman ve para daha da artmaktadır. Aşağıda bu konuda son yıllarda yapılmakta olan çalışmalardan örnekler sunulmaktadır.

Enerji sorunu nedeniyle rüzgâr gücünden yararlanılarak sevkedilen yelkenli tekne konusunda Alman, İngiliz ve ABD Şirketlerince yapılan çalışmaların raporları Japonya Deniz Makinaları Geliştirme Birliği (Japon Marine Machinery Development Association) ve Japon Mitsui Tersanesi tarafından değerlendirilmiş ve 14.400 DWT'luk düşük hızlı bir mavnanın dizayn çalışmaları başlatılmıştır. 120 mil uzaktaki Japonya ile Taiwan arasında çakıl taşı nakledecek mavnanın 2500 m²'lik yelken alanını 42 ve 52 metrelik 4 adet direk taşıyacaktır. Teknede yelkenleri açıp kapamak ve direkleri döndürmek için sadece 30 HP gücünde iki dizel motor kullanılacaktır.

Gemi inşaatında gelişmiş bazı ülkelerin sektörde görülen krize rağmen iş alabilmelerinin en belirgin örneği Hollanda, Finlandiya işbirliğiyle yapılmakta olan süper taşıyıcı gemide görülmektedir. Sovyetler Birliğine 1987 başında teslim edilecek 20.000 ton taşıma kapasiteli bu geminin ana görevi petrol platformlarını ve çok büyük tek parça yükleri ve gemileri nakletmek, ikinci görevi ise açık denizlerde bulunan platformlar ve konstrüksiyonları su yüzüne çıkararak bakım-onarımını yapmak olacaktır. Taşıyacağı yükleri vinç ve tekerlek sistemlerinin yanısıra yarı batarak indirme bindirme özelliklerine haiz ve 5100 m² lik bir kargo güvertesine sahip bu gemi Batı Avrupa teknolojisinin Japonya'ya karşı iftihar vesilesi olarak nitelendirmektedir.

Finlandiya'nın Valmet Gemicilik Grubunca geliştirilen ve açık denizde görev yapan ana gemi ile besleyici üniteler, barge (mavna)lar, itici romorkörler ve yükleme terminalinden oluşan bir deniz taşıma sistemi ilgi uyandırmaktadır. Bu sisteme göre besleyici-destek gemilerce değişik yörelerden, nehirlerden getirilen barge'lar yükleme terminalinde toplanmakta ve oradan romorkörlerle açıkta bekleyen ana gemiye yüklenmektedir. Boşaltmada da ana gemi ters bir işlemle barge'ları denize bırakmakta ve romokörlerce alınan yükler terminalden karaya ulaştırılmaktadır. Böylece limanda bekleme süresinin asgariye indirilmesiyle önemli bir tasarruf sağlanmaktadır.

Navlun fiyatlarında görülen büyük düşüşler mühendisleri ve araştırmacıları, gemideki en küçük ayrıntılar üzerinde bile düşünmeye ve tasarruf sağlayıcı önlemler almaya zorlamaktadır.

Gemi bünyesinde önemsiz gibi görülen kirlenme ve buna bağlı olarak ortaya çıkan korozyonun sefer sırasında 50.000 DWT'luk bir tankerin hızını 2 yılda 2 deniz mili azalttığı saptamıştır. Bu geminin dizayn hızı ya da kirlenme olmadan önceki hızına erişmesi için % 39 oranında daha fazla yakıt yakması gerekmektedir ki bu da yılda 600.000 $ civarında artan yakıt masrafı demektir. Sözkonusu problemi aşmak üzere yapılan çalışmalar sonucu geliştirilen HBCR (High build cholorinated rubber-yüksek yapılı klor kauçuklu) boya sistemiyle hem teknenin kirlenmesi dolayısıyla hız kaybı en aza indirilmiş hem de geminin periyodik bakım için havuzda geçirdiği süre azaltılmıştır.

Bir yandan optimizasyon sağlamak için gemi formları üzerinde direnç azaltıcı, dolayısıyla yakıt tasarrufu sağlayıcı dizayn çalışmaları yapılırken diğer yandan geminin limanda kalma süresini azaltmak amacıyla hem gemi hem de liman bakımından daha etkin yükleme-boşaltma donanımlarının geliştirilmesi hız kazanmıştır. İskandinav ülkeleri Amerika ve İngiltere'de özellikle container taşımacılığında kulanılan travel-lift'lerin niteliklerinin arttırılmaları için çalışılmış ve yük kaldırırken taşımayı da yapabilme, maksimum yükte sürat sağlayabilme, üstün manevra kabiliyeti ile kullanma kolaylığına sahip olma konularında başarılı sonuçlar alınmıştır.

1978 yılında Norveç'de başlatılan ve büyük ilgi toplayan Makina Dairesi Projesi (Engine Room Project) tamamlandığında gemi personel sayısının ve yakıt giderlerinin azaltılması gibi maddi unsurların yanısıra personel güvenliğinin tam olarak sağlanması ve makina dairesindeki çalışma şartlarının iyileştirilmesi geliştirilmesi gibi sosyal yönden önemli sonuçlar da elde edilmiştir.

Gemi işletme masrafları içinde yakıt giderlerinin önemli pay alması sonucu, gemi ana makinalarından nominal hızın düşürülmesi, daha düşük şaft devir sayılarını, daha etkin çekici veaynı hıza daha düşük güç sarfederek ulaşma isteklerini beraberinde getirmiştir. Konu üzerinde uzun süredir araştırmalar yapan büyük gemi motoru üreticilerinden Sulzer firması (aynı zamanda Pendik Motor Fabrikası Lisansörü) redüskiyon dişlileri ile piston hızını azaltarak veya strokun çapa olan oranını artırarak düşük şaft devir sayılarına ulaşmış ve böylece optimum çözüme varmıştır.

GEMİ SEVKİ İÇİN YENİ KAYNAKLAR

Günümüzde gemi sevki için son derece önemli olan petrol'ün yeni yataklar bulunsa dahi bir süre sonra tükeneceğini hesaplayan bilim adamları, gemi sevki için yeni enerji kaynakları aramaya başlamışlardır. Bu bölümde metan, metanol, hidrojen, atom, rüzgar ve elektrik enerjilerinin gemilere aplikasyonu konularında Federal Almanya'da yapılan çalışmalar özetlenmektedir.

Bugün gemi ana makinalarının hemen tümü sıvı, çok ender olarak ise gaz yakıt kullanmaktadır ve gelecekte de böyle olacaktır. Bu nedenle petrolden daha çok rezervi bulunan kömür ve bağlı olarak metan (CH_4), metil alkol (CH_3OH) ve hidrojen (H_2) özel önem kazanmaktadırlar. Bu yakıtlar, gemilerde kullanılmakta olan dizel motoru, buhar türbini gibi sevk makinalarının ve bu yakıtların kullanılmasıyla daha da önem kazanacak olan gaz türbinlerinin yapısında önemli değişiklik yapılmasını gerektirmemektedirler. Bu yakıtların yapay olarak elde edilmesi için gerekli olan enerji miktarı pek fazla değildir ve (kömür, kireçtaşı ya da havadaki CO_2'den elde edilen) karbon ile (sudan elde edilen) hidrojen gibi temel hammaddeler çok daha uzun bir süre kolayca sağlanabilecektir.

Söz konusu yakıtlar, mineraller, metal bileşikleri ya da kükürt içermedikleri, ayrıca kül veya curuf kalıntılarına sahip olmadıklarından günümüzde kullanlan ağır yakıttan daha üstün özelliklere sahiptirler. Böylece, diğer makinalara göre daha basit ve hafif olmalarına rağmen temiz yakıt bulunamaması nedeniyle ticaret gemilerinin sevkinde pek rağbet görmeyen gaz türbinlerin kullanımı önem kazanacaktır.

Ayrıca bu yakıtların hiçbirinin çevre üzerinde kirlilik yönünden olumsuz bir etkisi yoktur, bu da artık günümüzde gemiler için önemli bir konudur.

Bunlarla beraber, metan, metanol ve hidrojen yakıtlarının yakılmasında, gemiye iletilmesinde ve gemide depolanmasında ortaya çıkan bazı önemli sorunların çözümü için araştırmacılar çalışmaktadırlar.

Atom enerjisinin gemilerin sevki için de kullanılması bugün çok tartışılan bir konudur. Günümüzde yaygın olarak kullanılan basınçlı su reaktörleri gemilerin atom enerjisiyle sevkedilmesi için yeterli bir güvenlik sağlamaktadır. Güvenlik ihtiyacının doğurduğu yüksek inşaat maliyeti nedeniyle bu enerji şu anda ancak askeri amaçlı gemilerde kullanılmaktadır. Bu gün ABD ve SSCB donanmalarında 200 den fazla sualtı ve suüstü aracı atom enerjisiyle sevkedilirken ticari amaçla inşa edilen Alman ''Otto Hahn'', Amerikan ''Savannah'' Japon ''Mutsu'' gemileri sigorta primlerinin yüksekliği, limanlara kabul edilme güçlükleri, bakım onarımlarının uzun süreli ve pahalı olması, eğitilmiş personel azlığı ve kamuoyunun tepkisi nedenleriyle seferden kaldırılmışlardır. Sovyetler Birliği ise Kuzey Denizlerinde uzun süre limanlara uğramadan çalışan atom enerjili ''Lenin'' (44.000 PS-33 MW) ve (75.000 PS-55 MW) gücündeki ''Arktika'' sınıfı buzkıranları halen işletmektedir.

Şu andaki görünümü ile ticari gemilerin sevkinde uygun bulunmayan atom enerjisinin, çekirdeğin birleştirilmesi (çekirdek füzyonu) teknik yönden başarıldığında çevreye yönelik tehlikesinin de azalmasıyla önem kazanması beklenmektedir.

Yüzyıllar boyunca gemilerin sevki için kullanılan parasız ve aynı zamanda tükenmez bir kaynak özelliğine sahip rüzgâr enerjisine olan ilginin yeniden canlanmasıyla konu hakkında bilimsel kongreler düzenlenmeye başlanmıştır.

Aerodinamik ve hidrodinamik alanındaki gelişmelerin yanısıra bilimsel araştırmalar ve gözlemler sonucu artık rüzgarlar hakkında daha çok bilgi sahibi olunmuş ve dünyanın her yerindeki akıntı ve rüzgarları gösteren atlaslar yayınlanmıştır. Ayrıca gemi formu ile yelken alanı ve şekli arasındaki bağıntılar ile bugünkü teknoloji ile yelkenlilere ve direklere mekanik olarak kolayca kumanda edilebilmesi üstünlüğü bir araya getirdiğinde artık rüzgar gücünden ciddi bir şekilde yararlanılması zamanının geldiği anlaşılmaktadır.

Karada üretilen elektrik enerjisinin gemide akümülatörlerde biriktirilmesi ve bir elektrik tesis yardımıyla sevk enerjisine dönüştürülmesi günümüzde pratik bir çözüm olmamaktadır. Ancak bu durumda geminin sevk ve manevrasının çok basitleşeceği de bir gerçektir. Günümüzde yeterli enerji yoğunluğuna sahip bataryaların olmaması nedeniyle bu sistem ancak denizaltı gemilerinde kullanılmakta ve buradaki bataryalar kısa bir çalışma süresinden sonra bir dizeljeneratör yardımıyla yeniden doldurulmaktadır.

Doğrudan elektrik üretimi sağlayan özel yakıt hücrelerin geliştirilmesi alanında son zamanlarda önemli ilerlemeler olmasına rağmen sözkonusu enerjinin ticari gemilerde çok kısa sürede uygulanması beklenmemektedir.

TÜRK GEMİCİLİĞİNİN DURUMU

Üç taraftan dört farklı denizle çevrili, 7226 km uzunluğunda kıyı şeridine sahip olan ve Karadenizi Akdenize, Batı Avrupayı Orta Doğu ve petrol zengini ülkelere bağlayan çok önemli bir su yolu üzerinde bulunan ülkemiz dünya denizcilik krizinin başladığı 70'li yıllarda kendi tersanelerinde inşa ettiği gemilerle Akdenizde çalışan en genç ve dinamik filoyu gerçekleştirmiştir. Ancak filonun yine de yeterli olmaması üzerine dış ödemeler dengesinde petrol ve gübreden sonra üçüncü sırada yer alan navlun ödemelerini asgari seviyeye indirmek amacıyla 1980'den itibaren yurt dışından kullanılmış gemi alımı teşvik edilmeye başlanmıştır. Bunun sonucu olarak Türkiye dünya deniz ticaretinin büyük bunalımlar yaşadığı son yıllarda gemi fiyatlarının da ucuzlaması ile birlikte büyük fedakârlıklarla yatırımlar yaparak deniz ticaret filosunu plan hedeflerini aşacak şekilde genişletmiştir. Gerçekten de bu dönemde milli filomuz yapılan dövizli yatırımları birkaç kez geri alan bir döviz kazancı ile döviz tasarrufunu gerçekleştirmiştir.

Ne varki kazanılan tonajın ağır yatırım faizleri ve geri ödeme yükleri gemilerin navlun maliyetlerini etkileyerek navlun bunalımının yaşandığı piyasada rekabet şartlarını da fevkalede olumsuz hale getirmiştir.

Ayrıca yaş ortalaması 26 olan filomuzda pekçok geminin SOLAS, MARPOL, İMO gibi uluslararası denizcilik anlaşma ve örgütlerince belirlenen kurallar çerçevesinde yük alamayıp limanlara girememesi, ya da gemilere çok pahalı cihaz ve tesis ilave zorunluluğu, bazı sigorta şirketlerinin de 15 yaşın üzerindeki gemilere extra prim uygulamak istemeleri sektördeki krizin büyümesine neden olmaktadır.

Söz konusu krizden en fazla etkilenen ve halen % 10'luk bir kapasite kullanımıyla çalışan çeşitli büyüklükteki tersanelerimizin (iki tanesi Deniz Kuvveleri Komutanlığı, 5 tanesi Gemi Sanayi A.Ş., 30 tanesi özel sektörün olmak üzere 37) gelecekte ne yapılabileceğini saptamak için öncelikle önümüzdeki yıllarda denizden yapılacak nakliyenin trendlerinin iyi belirlenmesi gerekir. 1993'de denizyoluyla yapılması ön görülen 58,5 milyon ton ihracat ve ithalat taşınmasının;

a) % 53'ünü teşkil eden kömür, maden cevheri, fosfat kayası buğday ve arpa gibi dökme katı maddenin % 60'ının,

b) % 33'nü teşkil eden 19,3 milyon dökme sıvı maddenin ise yaklaşık yüzde yüzünün,

Türk Bayraklı gemilerle taşınması hedefleri çerçevesinde 1984 - 1993 yılları arasında temin edilmesi gereken 321 parça yeni gemiden 5 ,2 milyon DWT büyüklüğündeki 296 adedinin kendi tersanelerimizde üretimi sektöre canlılık getirecektir.

Ayrıca deniz ticaret filomuzun büyümesine parelel olarak Doğu Akdenizdeki deniz trafiğinin artma eğilimleri ile bölgeden transit geçecek gemiler dikkate alındığında 150.000 DWT'a kadar olan gemileri havuzlayabilecek bir ya da iki adet bakım onarım tersanesinin Akdeniz veya Ege girişinde yapılması uygun olacaktır.

TERSANELERİMİZDE GÖRÜLEN EKSİKLİKLER

Tersanelerimizin gemi sanayinde ileri gitmiş ülkelerle rekabet edebilmesi için yeni gelişen teknolojileri yakınen izlemeleri ve araştırmaya girmeleri gerekmektedir.

Japonya ve İtalya'da bulunan tersanelerle ülkemiz tersaneleri arasında temel inşaat tekniği, iş verimliliği, donatım ve üretim yönetimi açılarından gözlenen başlıca farklar aşağıda özetlenmeye çalışılmıştır.

Bu konuda en önemli fark pek çok tersanemizin gemi inşaatında halen blok montaj uygulamasına geçmemiş olmalarıdır. Buna bağlı olarak boru, elektrik, ahşap, vs. donanımları ile yardımcı makineler atölyelerde bloklara monte edilmediğinden bu işlem kızakta ya da denizde yapılmaktadır ki bu da zaman ve masraf açısından büyük kayıplara sebep olmaktadır.

Ayrıca;

— Sacların atölyelere düzeltme tezgâhları yoluyla ve primer boya uygulanarak alınmaması,

— Zaman ve hassasiyet bakımından kazanç sağlayan N-C (nümerik kontrollü) plasma kesme makinalarının saç kesme işleminde kullanılmaması,

— Saçların ve parçaları manuel kesimlerin çapak bırakması, dolayısiyle fazladan taşlama ihtiyacı gerektirmesi,

— Eğme işlemlerinin şekil veren jig'lerle, ısıtılarak yapılması,

— Gazaltı, tozaltı ve çok şalumeli otomatik makinalarla kaynak yapılması işleminin düşük düzeyde kullanılması,

— Atölyeler arasında ve içerlerinde zaman kazandırıcı iletici bant sistemlerinin geliştirilmemesi,

— Gemi inşa kızaklarında güvenli, sağlam iskeleler ile mobil kreylerin az sayıda olması,

— Boru atölyelerindeki çalışmaların büyük ölçüde el emeğine dayandırılması,

— Uygun bükme ve makinalaşma ile borularda fazla dirsek kullanılmasının, dolayısıyla malzeme israfının önlenememesi,

— Bakım onarım esnasında gemi üzerinde kumlama yapacak ve kapalı bir ortamda çalışacak mobil sand-blasting ünitelerinin bulunmaması,

— Kapalı alanlarda dizel motorlu makinaların çalıştırılması,

— Tersane işçileri ile ilgili emniyet tedbirlerinin yeterli olmaması,

— Hizmet içi eğitime yeterli önem verilmemesi gibi hususlar tersanelerimizde ilk bakışta dikkati çeken önemli eksiklikler olarak görülmektedir.

Prof. Suavi EYİCE
İstanbul Yıldız Üniversitesi
Mühendislik Fakültesi Öğr. Üyesi

ÖZGEÇMİŞ

Prof. Dr. Suavi Eyice 19.1.1916 yılında İstanbul'da doğdu. Lise öğrenimini Saint Joseph ve Galatasaray'da yaptı. Lise mezuniyet tarihi 1937'dir. Yüksek öğrenimini Berlin Teknik Üniversitesi, Gemi İnşaatı ve Makineleri Bölümünde yaparak 1944 Mayısında mezun oldu. Akademik kariyere, 1945 yılında Yıldız Üniversitesinde başladı. 1971'de profesör oldu. Yıldız Üniversitesi dışında İstanbul Teknik Üniversitesinde 1955-1980 yılları arasında öğretim üyeliği yaptı. 1946-1984 yılları arasında Yüksek Denizcilik Okulun'da öğretim üyeliği de yapan Eyice ayrıca 1972-1982 yılları arasında Ankara, Sakarya, Kocaeli, Zonguldak ve Kayseri Mühendislik Akademilerinde Kürsü Şefliği ve Bölüm Başkanlığı ve Zonguldak Mühendislik ve Mimarlık Akademisinde 1979-1982 yıllarında Özerk Akademi Başkanlığı da yapmıştır.

Suavi Eyice, Akademik çalışmaları yanısıra Denizcilik Bankası Tersaneleri başta olmak üzere, çeşitli sınai ve ticari kuruluşlarda da çalışmış bu arada Türk Loydu Vakfında da üyelik ve başkanlık yapmıştır. Kendisinin 30'dan fazla kitabı ve çok sayıda tebliğ ve makaleleri yayınlanmış bulunmaktadır.

''CATAMARAN'' TİPİ GEMİLERİN ÖZELLİKLERİ VE BUNLARIN İSTANBUL LİMANINDA KULLANILMALARI HAKKINDA DÜŞÜNCELER

Sunan

Prof. Suavi EYİCE

CATAMARAN TİPİ GEMİLER HAKKINDA GENEL BİLGİLER

''Catamaran'' tipi, yani ikiz tekneli gemiler, bu adın da belirttiği üzere, yan yana konmuş ve birbirlerine müşterek bir madeni konstrüksiyonla bağlı, yarı tekne adını taşıyan iki adet müstakil tekneden teşekkül eder. Taşıyıcı teknelerin üzerinde bulunan müşterek bir platform, yolcu ve yük naklinde kullanılabilecek geniş bir güverte oluşturmuş olur. Bazı ikiz tekneli gemilerde bu tekneler ayrıca su altında da birbiri ile bağlanmakta, bu takdirde bu ikinci bağlantıya, geminin baş ve kıç vurma hareketini frenlemeye yarayan hidrodinamik bir form da verilebilmektedir. Bu tipi oluşturan teknelerde, yarı tekneleri boylamasına eksenlerine göre, simetrik veya asimetrik olarak yapmak da mümkündür. Bazı konstrüksiyonlarda, hem geminin rijiditesini arttırmak, hem de baş ve kıç vurma hareketini bir miktar söndürmek maksadıyla, dalgasız denizde ekseriye su üstündekalan ve yardımcı bir mahiyet taşıyan, diğerlerine nazaran genişliği çok daha ufak olan, bir üçüncü tekne daha yerleştirilmektedir. Diğer taraftan, ikiz tekne tipinin sağlıyamıyacağı ka-

dar geniş bir güverteye ihtiyaç bulunması halinde, eş formlu tekne adedi ikiden üçe çıkarılmakta; bu takdirde de ''Trimaran'' veya diğer adı ile üçüz tekneli bir gemi elde edilmiş olmaktadır.

İkiz tekneli gemilerde endaze: U, V ve S formunda olabilir. Yarı teknelerin simetrik olmaları halinde, genellikle baş taraf S, kıç taraf ise V formuna haiz olur. İkiz tekneli gemilerin en büyük avantajını stabilite üstünlüğü teşkil eder. Bu üstünlük bilhassa başlangıç stabilitesinde kendini açık bir tarzda gösterir. Bu tip gemilerde model tecrübeleri çok önemli bir rol oynar. Bunlarda, yarı tekneleri bağlıyan müşterek platform, genellikle fribord güvertesi olarak kabul edilir, Diğer taraftan ikiz tekneli gemilerde boyuna stabilite oldukça zayıftır ve tekne trim doğuran hareketlere, yani baş ve kıç vurma hareketlerine, karşı duyarlıdır. Bu tipi haiz olan gemilerde, yarı teknelerden bir tanesi yara aldığı takdirde, ilgili kompartımana dolan sular sebebiyle meyil husule geleceğinden, ciddi bir durum ortaya çıkabilir. Bahis konusu olan gemide güverte şayet şiyersiz ise, o zaman durum daha da kritikleşir.

İkiz tekneli gemilerde, klasik tiplilerde mevcut olan sürtünme ve artık mukavemetlerine ilâveten bir de bu iki yarı tekneden çıkan dalgalardan oluşan bir dalga girişim mukavemeti mevcut olur. Bu tipi haiz gemilerde, yarı tekneler arasında bulunan kanalın formu ve genişliği de önemli bir rol oynar; çünkü bu kanalda bir sürtünme mukavemeti husule gelmektedir.

İkiz tekneli gemilerde: İz katsayısının yayılışı düzgün, değerleri ufaktır. Büyük başlangıç stabilitesinden dolayı, yalpa hareketleri bir salınkini andırır; dolayısıyla büyük açılarda, senkronize yalpa halinin teşekkülü pek mümkün değildir.

İkiz tekneli gemilerin en büyük avantajını sağladığı büyük güverte alanı teşekkül eder; fakat diğer taraftan da, yüksek hıza haiz bu tip gemiler ağırlığa karşı gayet hassastır. Halihazırda ikiz tekneli gemilerin çalışma alanını hızların yüksek seyir yapılan sularda derinliğin az ve gemi boyunun sınırlı olduğu haller teşkil eder. Gemi ihtiyaçlarında, ikiz tekneli olanların çekici tarafları olabilir, fakat bugünün gemi inşaatında bunlara yaygın bir şekilde rastlanılmamaktadır.

''Catamarran'' veya ikiz tekneli gemilerin teknik özellikleri hakkında mufassal bilgi, Tübitak tarafından organize edilmiş olan ''Ulaştırma Sempozyumu''nun 15/12/1986 tarihli toplantısında okunmuş bulunan ve Yardımcı Doçent Dr. Aydın Şalcı ile birlikte hazırlamış bulunduğumuz tebliğde mevcut bulunmaktadır.

FJELLSTRAND TERSANESİ İKİZ GEMİLERİ

Avrupa'nın en büyük aluminyum imalâtçılarından biri bulunan, Norveç'te kain ASV firmasının bir yan kuruluşu olan Fjellstrand Tersanesi, 1952 yılında, baştan aşağı alimunyum alaşımlarından mamul, yarıtekneleri simetrik olan, ikiz tekneli gemiler inşa etmeye başlamıştır. Başlangıçta sahil koruma, klavuzluk, ilmi araştırma, yangın söndürme, sıhhi yardım, denizaltı kurtarma gibi çeşitli maksatlar için düşünülmüş olan bu gemiler, imalatçı firmanın: 11M, 13M, 14M, 15.5M, 17M, 18M, 21M, 23M, 25.5M, 26M tiplerini oluşturmuştur. Görüldüğü üzere buradaki tip işareti, metre olarak gemi boyunu ifade etmektedir.

Fjellstrand Tersanesinin bu gemilerden elde etmiş olduğu tecrübeler, 1981 yılında Kuzey Denizi'nde mevcut petrol arama ve istihsal platformlarının gerektirdiği insan ve malzeme ikmalini sağlamak maksadıyla 31.5M adını verdiği yeni bir tipin gelişmesine, daha sonra da bunun uzak mesafelere ve hızlı olarak yolcu ve yük taşıyabilecek versionlarının ortaya çıkmasına imkân vermiştir. Bu sonuçların oluşmasında sahillerin toplam boyu 2800 kilometreye erişen Norveç'te, bunların büyük bir kısmının Kuzey Atlantik'in haşin dalgalarına maruz bulunması; sefer esnasında bu dalgaların da ekseriye bordadan alınması esas fikri teşkil etmiştir.

Bilindiğine göre 31.5M tipinden 1985 yılı sonuna kadar 1 adedi Fransa'ya, 2 adedi Norveçe, 1 adedi Brezilya'ya 1 adedi Malezya'ya ve 5 adedi Çin'e olmak üzere, ceman 10 adet satılmıştır. Bu versionların hepsinde de, insan ve yük taşınması yalnızca müşterek platformun oluşturduğu güverte üzerinde yapılmaktadır. Ayrıca bunların hepsinde de, bir açık deniz seferinin gerektirdiği cayro pusla, radar, elektrikli parakete, elektrikli iskandil, radyo-gonimetre, telsiz telefon v.s gibi çeşitli cihazlar bulunmakta; diğer taraftan bunlara, manevra kabiliyetini arttırmak maksadıyla piç kontrollu pervane ve baş omuzluk su jeti pervanesi gibi ekipmanlar da ilâveten konulabilmektedir.

Bazik projeye nazaran: su hattındaki boyu: 31,5 m, azami genişliği: 9.40 m ve yüksekliği de: 3,50 m olan 31.5 tipi hakkında gerekli teknik bilgiler aşağıda verilmiş bulunmaktadır. Burada birinci sütun bazik projeye diğerleri ise çeşitli versionlara ait bulunmaktadır. Burada bariz olarak görüldüğü üzere, bu versiyonların hiç birisi İstanbul limanı için öngörüldüğü tarzda bir toplu taşımacılık için düşünülmemiştir.

T İ P İ	Bazik Proje	Norsul Catamaran	Asie 3	Anahitra	Helgoland	Hu Bei/xiu	Lygra
Grostonajı (GRT)	—	190	211	270	287	299	314
Çektiği su (m)	1.40	1.85	2.55	2.30	1.95	2.15	2.05
Servis hızı (kn)	32	26	30	28	28.5	28	28
Seyir mesafesi (mile)	1500	510	1200	545	370	340	380
Yolcu kapasitesi (-)	—	96	96	161	160	291	292
Yük kapasitesi (t)	40	14	—	40	8	—	—
Ana makine gücü(BHP)	—	2×1330	2×2010	2×2000	2×1780	2×1948	2×1780
Elektrik gücü (KW)	—	2×40	2×130	2×50	2×30	2×60	2×30

Anlaşıldığına göre, İstanbul Büyük şehir Belediye'sinin talebi üzerine, Fjellstrand Tersanesi, bu cetvelde belirtilmiş olan gemi boyunu 7.30 m uzatmak, diğer boyutları gerekli tarzda değiştirmek; bu meyanda muhtemelen gemi genişliğini 12,5 m ye ve çektiği suyu da 2 m ye çıkarmak ve içinde 326 kişilik oturma mahalli bulunan, müşterek platform üzerinde, içinde 123 kişilik oturma mahalli bulunan, bir üst güverte daha ilâve etmek, yani toplam yolcu kapasitesini 449 a çıkarmak suretiyle, 31.5 M tipini esaslı bir tadilâta tabi tutarak, 38.8 M adını vermiş olduğu tipi elde etmişti. Bu durumda gemi deplâsmanı da değişmiş olduğundan ya orjinal tipteki ana makine gücü muhafaza edilmiş, bu taktirde gemi hızı düşürülmüş; yahut da yeni hızın muhafaza edilebilmesi ve hatta daha da yükseltilebilmesi için, makine gücü arttırılmıştır.

Öğrenildiğine göre, bu hallerin her ikisi de vuku bulmuştur; Çünkü gemilerden 5 adedinde hızın 24 mil, geri kalan 5 adedinde ise 32 mil olmasına karar verilmiştir. Bu takdirde de gerekli makine güçleri sırasıyla: 2 x 1650 BHP ve 2 x 2040 BHP olmuştur. Bu bilgilerden çıkarılabilecek netice, bu gemilerden yalnızca ilk beş adedinin İstanbul limanı sınırları içinde vazife görmesinin: diğerlerini ise İstanbul'un, Marmara Denizini'nde kâin diğer limanlara bağlanmasının düşünüldüğüdür.

Fjellstrand tersanesinin, 38.8 M tipi yeni gemilerinden: Çin Denizi'nde kullanılmak üzere 2 adedi için Çin ile, Karaipler Denizi'nde sefer yapmak maksadıyla 2 adedi için de oradaki bir devlet ile anlaşma yapmış olduğu söylenilmiştir. Fakat bunların yolcu ve yük kapasiteleri hakkında, henüz bilgi mevcut değildir.

Bütün bu açıklamalardan görüldüğü üzere, 31.5 M tipinde en yüksek yolcu taşıma kapasitesi 292 olmuştur; yapılmış olan gemilerin hiçbirisi de toplu taşımacılık maksadıyla kullanılmamaktadır.

31.5M tipinden şimdiye kadar yalnızca 10 adet; 38.8M tipinden ise muhtemelen 4 adet inşa edilmiştir. Halbuki İstanbul Büyük Şehir Belediyesi bu tersaneye, hem de daha tam olarak denenmemiş olan tipinden, 10 adet gemiyi birden ısmarlamıştır.

31.5M tipinde en çok 292 kişilik olmuş olan yolcu kapasitesi, müşteri tarafından gelmiş olan istek üzerine, gemi boyutlarını arttırmak ve buna bir üst güverte ilâve etmek suretiyle oluşmuş olan 38.8M tipinde 449 a çıkarılmış ve bu suretle olmuş yeni tipe "Europe-Asia Ling" adı verilmiştir.

YERLİ DENİZ OTOBÜSLERİ

Halbuki ülkemizde bundan tam 30 yıl önce Bostancı ve Caddebostan adlarını taşımış olan iki adet deniz otobüsü inşa edilmiş bulunmaktadır. Dizayni İstinye Tersanesinde yapılmış ve yolcu kapasitesi 250 kişi olmak üzere projelendirilmiş olan bu gemilerde propulsion grubu olarak o zamanlar için bir yenilik teşkil etmiş olan dizel-elektrik sistemi seçilmiş; bu gemilerde teknelerin çelikten inşa edilmiş olmalarına karşılık, ana güverte üzerinde kalan bütün aksam için, dünyada ilk tatbikatlardan olmak üzere, deniz suyuna mukavim alüminyum alaşımları kullanılmıştır. Bu inşa tarzı, aynı tersanede daha sonra yapılmış olan; Çengelköy sınıfı 800 kişilik Boğaz hattı gemilerinde ve şuadiye sınıfı 2000 kişilik Kadıköy ve Adalar hatları gemilerinde de tatbik edilmiştir.

Bostancı ve Caddebostan deniz otobüslerinin teknik karekteristikleri şöyle olmuştur:

Tam boy	:	32,40 m
Su hattı boyu	:	30,00m
Tekne genişliği	:	6,6' m
Su üstü yüksekliği	:	4,60 m

Çektiği su	:	1,70 m
Servis hızı	:	11,5 kn
Ana makine gücü	:	2×220 BHP
Ana makine devir sayısı	:	1350 RPM
Elektrik jeneratör gücü	:	2×12 Kw
Yolcu kapasitesi	:	250

Boyutları ve yolcu kapasitesi bakımından Norveç'teki bazik 31.5M tipine yakın olan bu gemilerde, projeyi gerekli tarzda değiştirmek ve icabında bir üst güverte ilâve etmek suretiyle bunları, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi'nin talep etmiş olduğu yolcu kapasitesine çıkarmak; ayrıca makine gücünü arttırmak suretiyle de, istenilen servis hızına eriştirmek pekala mümkün olabilirdi.

İKİZ VE TEK TEKNELİ GEMİLERİN MUKAYESESİ

İkiz tekneli bir gemi ile aynı hizmet maksadı için projelendirilmiş tek tekneli klasik bir geminin mukayesesi yapıldığı takdirde, aşağıda belirtilmiş olan hususlar ortaya çıkmış olur.

İkiz tekneli bir gemide başlangıç stabilitesi yüksek olduğundan yalpa vurma periyotları klasik bir gemiye nazaran daha düşük çıkmakta; yani denizde dalgaların bordadan vurmaları halinde, yolculuk daha rahat geçmektedir.

Fakat buna karşılık, geminin bu dalgaları pupadan veya pruvadan alması hallerinde ise, tekne genişliklerinin daha dar bulunmalarından dolayı, baş ve kıç vurma hareketleri daha şiddetli olmaktadır.

İkiz tekneli bir gemide, tekne ağırlığı, içte kalan 2 adet ilâve bordadan ve üst kısımdaki müşterek platformdan dolayı, klasik bir gemiye nazaran en az % 25 kadar daha fazla çıkmakta; yani bu suretle maliyet bedeli yükselmektedir. İkiz tekneli bir gemi, sağladığı geniş güverte alanı sebebi ile: konteyer, araba ve emsali, yani ağırlıklarına nazaran kapladıkları güverte sahası büyük olan yüklerin taşınmalarına bilhassa uygun düşmektedir. Bunların diğer bazı tipleri üzerine, hatta bir helikopter bile indirmek mümkün olabilmektedir.

Ayrıca ikiz tekneli gemiler, gemi boyunun ve üzerinde sefer yapılan sularda derinliği sınırlı olmaları halinde de klasik gemilere nazaran daha avantajlı olmaktadır.

İkiz tekneli gemilerin, yüksek hızlarda su direnci bakımından haiz olduğu üstünlük, bu hızın düşmesi halinde ortadan kaybolmakta ve durum bu bakımdan da klasik geminin lehine dönmektedir.

İkiz tekneli gemilerde propülsionu sağlayan ana makinenin, büyük güce rağmen ufak boyutlu ve hafif olması iktiza eder; bu takdirde de yüksek devirli yani 1500 RPM sınırını aşan bir motor seçilmesi gerekir. Bu vasıfları haiz motorda: hem aşınma nispetleri yüksek, hem ömür kısa, hem spesifik yakıt sarfiyatı daha fazla, hem de kullanılan yakıt daha pahalıdır. Halbuki klasik tipli bir gemide, tekne genişliği daha fazla ve deplasman daha da yüksek bulunduğundan, yukarıda belirtilmiş olan mahzurları ortadan kaldıran, orta devirli motorların kullanılmaları mümkündür. Bu hususta her iki tipe ait mevcut gemiler üzerinde yapılmış olan araştırmalar, akar yakıt masraflarının: ikiz tekneli gemilerde, klasik olanlara nazaran 43 % daha fazla olduğunu ortaya koymuştur. Bu durumun da, nakliye maliyetinin artmasına sebebiyet vereceği tabidir.

Bu hususta en canlı misali Bostancı tipi deniz otobüsleri teşkil eder. Bunlarda ana makineler, dakikada 1350 RPM olan devir ile dönmelerine ve bu sayının da Norveç gemilerindekinden en az 300 RPM kadar daha düşük olmasına; ayrıca ana motorların haiz oldukları dizel-elektrik sistemi sebebi ile aşındırma etkisi büyük olan manevra yapmalarına da lüzum olmamasına rağmen, nisbeten kısa bir zamanda tabiî ömürlerini bitirmiştir. Fakat buna karşılık aynı devrede inşa edilmiş bulunan Çengelköy ve Suadiye tipi gemilerde mevcut orta devirli motorlar ise, halen de vazife görmeye devam etmektedir.

İkiz tekneli gemilerde, gerekli olan makine teçhizatı, klasik bir gemiye nazaran daha fazla; bunun neticesi olarak da hem daha ağır, hem de daha pahalıdır. Bunun sebebini beher eş teknede birer ana makine ve buna ait teçhizatın bulunması teşkil eder, Gerçi yüksek hızlı, tek tekneli klasik gemilerde de ana makine adedi genellikle zaten ikidir; fakat bunlar aynı makine dairesi içine yerleştirilmiş bulunmaktadır. Halbuki ikiz tekneli gemilerde iki adet müstakil makine dairesinin mevcudiyeti boru devrelerinin elektrik kabloları ve teçhizatının, havalandırma tesislerinin v.s.nin artmalarına sebebiyet verir. Ayrıca demir ırgatı, dümen makinesi gibi klasik gemide tek olan ünitelerin de çift olarak mevcut bulunmaları gerekir.

İkiz tipli gemilerde dedveyt tonajı sınırlıdır. Bunların insan nakli için düşünülmüş olmaları halinde, normal olarak yolcuların tıpkı uçaklarda olduğu üzere, oturarak seyahat etmeleri gerekir. Fakat bu taşıma tarzının şehir hattı toplu taşımacılığında tatbik edilmesine ise pratik olarak pek imkân yoktur. Bunlar daha ziyade uzak mesafelere yolcu nakli için uygun düşmektedir.

Yukarıda tadat edilmiş olan bütün bu hususların, ikiz tekneli gemilerde maliyeti esaslı tarzda arttıracağı tabidir. Nitekim mevcut ikiz ve klasik tekneler üzerinde yapılmış olan araştırmalar birinci tipin diğerine nazaran maliyet bakımından haiz olduğu farkın: % 35 ilâ 42 civarında daha fazla olduğunu ortaya koymuştur. Bir gemide seyir hızının yükseltilmesi, ancak gerekli olan makine gücünün esaslı surette arttırılmasıyla mümkündür. Nitekim hemen hemen aynı boyutları haiz Bostancı tipi gemilerde, 11,5 millik servis hızının: 2x220 BHP lik güç ile temin edilmiş olmasına karşılık; 30 millik 31.5M tipinde ise bu gücün 2 x 2010 BHP'e çıkarılması iktiza etmiştir. Görüldüğü üzere hızın takriben 2.5 misli arttırılmasına karşı, gerekli güç artışı takriben 10 misli olmuştur. Bu durumda, ikiz tekneli bir geminin yüksek hızlarda haiz olduğu daha düşük dalga mukavemetine rağmen vuku bulmuştur.

İkiz tipli gemiler, birer deplasman teknesidir; yani bunlar seyir ederken nispeten büyük dalgaların teşekkül etmelerine sebebiyet verir. Gerçi bu tip gemiler, büyük hızlarda kayıcı duruma girdiklerinden, dalga teşekkülü klasik deplasman tekneleri kadar büyük olmamakta: fakat gene de bir miktar mevcuttur. Hakbuki hydrofoil ve Hoover - Craft tipi gemilerde bu durum mevcut değildir. Diğer taraftan İstanbul'un iç ve dış liman Sınırları içinde deplasman tekneleri için gemi hızları halen sınırları bulunmaktadır. Çünkü aksi takdirde oluşan büyük dalgalar, gerek civarda bulunan ufak tekneler ve gerekse sahildeki rıhtımlar için birer tehlike oluşturur.

Daha evvel de belirtilmiş olduğu üzere, Norveç yapısı gemilerde tekneler aluminyumdan inşa edilmiştir. Halbuki çelik malzemeye nazaran bunun maliyeti hem daha yüksek, hem de bir hasar vuku halinde tamiri daha zordur.

Solas 74 kaidelerine nazaran, aluminyumlu malzemelerin, makine dairesi perdelerinde, pencere çerçevelerinde, can kurtarma teçhizatı bölgelerinde ve diğer bazı yerlerde kullanılmaları yasaktır. Gene aynı kaideler bu malzemelerin A 60 tipi izolasyonu haiz olmalarını, yani civardaki sıcaklığın 927 C bulunması halinde, metal malzemenin 60 dakikada ancak 200 C a kadar ısınabilmesini amirdir. Bu kadar mükemmel bir izolasyonun pahalı olacağı tabidir. Aluminyum malzemenin fiyatı çeliğe nazaran zaten pahalı olduğundan, bu ilâvenin de yapılmasıyla, imalât maliyeti çeliğe nazaran 3 ila 4 misli daha pahalı olmaktadır. Bu suretle ağırlıktan yapılan ekonomi ise, sonunda ancak % 10'a erişebilmektedir. Norveç yapısı gemilerde bu malzemenin seçilmiş olması hem gemileri yapan tersanenin bir aluminyum imalât grubununa dahil bulunması hem de ikiz tekneli gemilerde ağırlıkların çok sınırlı olmalarından ileri gelmiştir.

TENKİTLER

İstanbul limanında Anadolu yakasının Bostancı ve Pendik arasında mevcut iskeleleri ile Avrupa yakasının Yenikapı ve Kabataş iskeleleri arasında toplu yolcu taşımacılığı yapmak üzere: ''Catamaran'' tipi hızlı deniz otobüsleri işletmeye karar verilmiş olduğu ve bu maksat için de İstanbul Büyük Şehir Belediyesinin Norveç'te kâin Fjellstrand Tersanesi ile 10 adet gemilik bir mukavele imzalamış olduğu malûmdur. Bu mukaveleye göre bu gemilerden ilki 1987 yılı mart ayı başında; geri kalanları ise ayda bir veya daha fazla sayıda olmak üzere teslim edilmiş olacaktır.

İstanbul limanında toplu taşımacılık yapma kararını verdikten sonra, İstabul Büyük Şehir Belidiyesinin, kanaatimize göre, aşağıda belirtilen hususlara dikkat ederek hareket etmesi icap ederdi.

Bu durumda ilk olarak ve gerekli araştırmalara dayanarak yolcu kapasitesinin ve gemi seyir hızının tespit edilmeleri; bu donelere dayanarak da, çeşitli ütilizasyon sayıları esas alınarak işletme masraflarının ve bunlar yoluyla da muhtemel navlun bedellerinin hesap edilmeleri gerekirdi. Denizcilik Bankasına ait Şehir Hatlarında, bir çok yılın tecrübelerine dayanarak 250, 800 ve 2000 yolcu kapasiteli gemi tipleri gelişmiştir. Acaba İstanbul büyük Şehir Belediyesi 450 kişilik kapasiteyi hangi esaslara dayanarak tesbit etmiştir? Çünkü lüzumundan büyük tutulmuş bir yolcu kapasitesi gemi boyutlarının artmalarına sebebiyet vererek bunun maliyetinin yükselmesine yol açar. Diğer taraftan bu taktirde, başta yakıt masrafları olmak üzere işletme masrafları da artmış olur. Ayrıca bu durumda geminin ütilizasyon sayısının düşeceği de tabidir.

Bir kere işletilen geminin yolcu kapasitesi ve gerekli servis hızı tesbit edildikten sonra, bu sahada yetkili bir kuruluşa ön görülmüş şartlara uygun olarak bir avan-proje yaptırılması yerinde olurdu. Ülkemize bir deniz otobüsü için, hatta nihai konstrüksion projesinin yapılmasının bile mümkün olduğu, 30 yıl önce tespit edilmiştir. Halen ülkemizde bazı üniversitelerin fakülte veya bölümleri böyle bir vazifeyi üstlenebilecek durumdadır. Aksinin düşünülmesi halinde ise, gemi inşaatı sahasında faaliyet gösteren ecnebi mühendislik firmalarına da müracaat edilebilirdi.

Elde böyle bir avan-proje mevcut olduktan sonra, beynelminel ihaleye çıkılması halinde hem işletme şartlarına uygun bir gemi tipine, hem de bu takdirde ortaya çıkacak rekabet sayesinde, bu gemiye mümkün olabilen en düşük bedelle sahip olma imkanı doğacaktır. Bu durumda yerli tersanelere de yalnız başlarına veya bu tip gemileri inşa etmekte olan yabancı tersaneler ile işbirliği halinde teklif verme imkânı doğabilecekti.

Diğer taraftan gene bundan otuz yıl önceleri ispat edilmiş olduğu üzere bu tip gemileri yerli tersanelerde de inşa etmek mümkündür.

İstanbul Büyük Şehir Belediyesinin deniz otobüsleri inşa ettirmek fikri duyulduktan sonra, söylenildiğine göre; gerek bir kamu teşekkülü olan Türkiye Gemi Sanayi ve gerekse özel tersanelere mensup yetkililer, bu gemileri yapmak için teklifte bulunmuş fakat müsbet cevap alamamıştır.

Bilmediğimiz sebepler tahtında bu gemilerin Norveç'ten alınmalarında bir mecburiyet olması halinde bile, komple olarak alınacak gemi adedi bir veya ikide bırakılabilir; geri kalanlar ise gerekli malzeme makine ve teçhizat oradan gelmek üzere, halen ekserisi ekonomik bakımdan zor bir devre geçiren, yerli tersanelerde inşa edilebilirdi. Bu hususu doğrulayan aktüel ve canlı bir misali Türkiye Gemi Sanayii'nin Pendik Tersanesi ile Polonya firmaları arasında yapılmış olan son anlaşma teşkil etmektedir.

Mühendis ünvanına sahip olmanın, bir insana bütün mühendislik sahalarında söz ve karar sahibi olma yetkilerini veremiyeceği tabiidir. Nasıl tıp dalında belirli bir ihtisas sahasına, diğer bir ihtisas sahasından müdahale edilesi düşünülemezse, gayet karmaşık bir statik ve dinamik sistem oluşturan gemi ihtisas sahası için de durum aynıdır. Çünkü modern bir gemide, herhangi bir stasioner tesiste bulunabilecek, her türlü makine ve teçhizat mevcuttur. Ayrıca bütün bunların geminin dengesi bozulmadan ve ahenk içinde vazife görmeleri de beklenir. Konunun genişliği sebebiyle bazı ecnebi üniversitelerde, gemi inşaatı ve makineleri mühendisliği, diğer mühendislik öğrenimlerinden, resmen iki sömestir daha fazla bir zamana ihtiyaç göstermektedir.

Malûm olduğu üzere İngiliz dilinde bütün cansız eşya nötr dir ve bunların hepsi de ''it'' kelimesiyle ifade edilir. Burada yegâne istisnayı cansız olmasına rağmen ''she'' kelimesiyle ifade edilen gemi teşkil etmektedir. Diğer taraftan bir İngiliz atasözüne nazaran ''iflas etmek için en emin yolu, gerekli bilgileri haiz olmadan yapılan gemi işletmeciliği teşkil eder.''

Bütün bu izahatın ortaya koyduğuna göre, İstanbul limanında toplu yolcu taşımacılığında kullanılmak maksadıyla ikiz tekneli tipin seçilmesi için, herhangi bir mecburiyet yoktur. Çünkü burada ne gemi boyu veya su derinliği bakımından bir sınırlandırma mevcuttur, ne de yolcu taşımacılığı için geniş bir güverteye ihtiyaç duyulması mecburiyeti vardır. Ayrıca öngörülmüş olan yüksek seyir hızlarına da ihtiyaç bulunmamaktadır. Bostancı ile Yenikapı veya Kabataş arasındaki mesafe, yalnızca 10 deniz mili kadardır. Bu kadar kısa bir mesafe içinde yüksek hızdan lâyikiyle istifade etmek mümkün değildir; zaten gemi iskeleye yaklaşırken de hızını düşürmek mecburiyetindedir.

Kanaatime nazaran İstanbul Büyük Şehir Belediyesi bu kadar büyük bir yatırıma girmeden evvel bazı ön çalışmaları yapması ve burada olduğu üzere kapalı olarak, başka maksatlar için düşünülmüş bir gemi tipi için evvela niyet mektubu vermemesi, daha sonra da mukavele imzalamaması gerekirdi, Çünkü diğer iş sahalarından daha da önemli olarak, gemicilikte bir esas kaide mevcuttur. O da belirli vasıfları haiz bir gemiyi mevcut şartlara uydurmak yerine, o şartlara uygun gemi tipini temin etmektir.

Bu tebliğin amacı Fjellstrand tersanesi yapısı olan ikiz tekneli gemileri kötülemek değildir. Daha evvelce de belirtilmiş olduğu üzere bu gemiler, sert denizlerde, uzak mesafelere belirli

sayıda yolcuyu veya belirli miktarda yükü taşımak ve bunları varacakları mahale en kısa bir zamanda ulaştırmak maksadıyla düşünülmüştür. Anlaşıldığına göre bu gemiler, öngörülmüş olan düşünceleri gerçekleştirmiştir.

Fakat İstanbul'da toplu taşımacılık yapmak maksadıyla sipariş verilmiş olan bu gemiler için dış limanda senenin birkaç günü hariç olmak üzere ne muazzam dalgalar mevcuttur ne de büyük hızlarla saatlerce sürecek bir yolculuk yapmak mümkündür.

ÖNERİLER

Esas çalışma sahaları gemi işletmeciliği olmıyan ve bünyelerinde de gemi mühendisleri bulunmıyan bazı kamu teşekkülleri, çeşitli hizmetler için zaman zaman gemi yaptırma ihtiyacını duymakta; fakat bunun realizasyonu için de sahada yetkili müessese veya şahıslardan fikir almak lüzumunu hissetmemektedir. Her sahada olduğu üzere, gemide de kullanılan teknikler hızla değişmekte ve bunları ancak işin içinde olanlar takip edebilmektedir. Bunun neticesi olarak, bu yapılan gemilerde ya eskimiş klasik düşünceler tatbikine devam edilmekte; yahut da bir zamanlar bir yenilik teşkil etmiş, fakat daha üstünleri ortaya çıkmış bulunduğundan, artık eskimiş duruma girmiş sistemler, yeniden keşfedilerek kullanılmağa başlanmaktadır.

Bu meyanda bazı kamu kuruluşları, yaptırdıkları bir geminin klas müessesesinin kontrolu altında yapılmış ve bunun sertifikasını haiz olmasını kafi bir güvence olarak görmektedir. Yurdumuzda bu sahada vazife görmekte olan Türk Loydu'nun uzun yıllar boyunca başkanlığını yapmış bir kimse olarak, bir hususu burada belirtmek yerinde olacaktır. Bir klas müessesenin vazifesi, sertifikasını vereceği veya verdiği bir gemide can ve mal emniyetini güvence altına almaktır. Bu hususu temin maksadıyla da, kendilerine tevdi edilen bir inşa projesinin veya sertifika talep eden bir geminin kendi müessesesinin kurallarına göre yapıldığını veya yapılmış olduğunu kontrol etmekle iktifa eder. Yani diğer bir değimle bu müesseselerin geminin form dizaynı, seçilen sevk sistemi, ekonomik bir çalışma sağlayıp sağlıyamıyacağı ve emsali hususlar ile hiçbir ilgileri yoktur.

Faaliyet alanı gemi inşaatı dışında olan bir devlet teşekkülünün gemi yaptırmağa karar vermesi halinde, bunun çalışacağı şartları tam olarak belirttikten sonra bir avanproje yaptırması ve ancak bundan sonra yurt içinde veya dışında ihaleye çıkması uygun olur. Bu hususların temini için de, bahis konusu olan sahada ihtisas sahibi olan bir şahıstan, bir mühendislik firmasından veya bir üniversite teşekkülünden istifade etmesi gereklidir. Daha sonraları ise, bu suretle seçilmiş olan taraf gerek ihale dosyalarının hazırlandırılmasında, gerekse de inşaat safhasında gerekli olan kontrollarda, gemiyi yaptıran kuruluşun müşaviri olarak vazife görebilir:

Gemi inşaatında ki teamüle göre, inşaat esnasında üç taraf mevcuttur Bunlar sırasıyla: gemiyi yapan tersane, geminin kendi kurallarına göre yapılıp yapılmadığını kontrol eden klas müessesesi ve geminin şartnamede mevcut ahkâma göre yapılıp yapılmadığını gemi sahibi namına kontrol eden taraftır. Denizcilik Bankasında çalışma esnasında sonuç olarak belirtilen iş olan vazifeyi, bir keresinde heyyet üyesi, bir keresinde ise heyyet başkanı olarak ifa etmiş bulunuyorum. Çünkü inşaat esnasında, klas müessesesi yalnızca kendi kaideleri dışına çıkılması halinde müdahalede bulunur. Halbuki bir geminin inşa şartnamesinde bu kaidelerin dışında kalan pek çok madde mevcuttur.

Halen ülkemizde: gemi inşaatı ve makineleri sahasında iki üniversite de öğretim yapılmaktadır. Bunlar İstanbul Teknik Üniversitesi'nin Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi ile Yıldız Üniversitesi'nin Mühendislik Fakültesi Gemi İnşaatı Mühendisliği Bölümü'dür. Her iki teşekkül de, döner sermaye kanunu çerçevesi içinde dışarıya iş yapılabildiğinden, yukarıda belirtilmiş olan hizmetlerde kullanılabilr.

Son olarak öğrenildiğine nazaran İstanbul Büyük Şehir Belediyesi, Norveç'te bu gemilerin inşaatını kontrol maksadıyla Türkiye Gemi Sanayii ile bir anlaşma yapmıştır. Bu suretle tarafımdan ileri sürülmüş olan hususlardan hiç olmazsa bir kısmına uyulmuş olmaktadır.

Nihayet Ulaştırma Bakanlığı'nın deniz işlerini tedvir eden kısmında, hiç olmazsa devlete ait teşekküllerin yaptıracakları gemilerde yukarda yapılması teklif edilmiş olan öneriye uyulup uyulmadığını kontrol edecek bir teşkilatın kurulması ve şayet böyle bir teşkilât zaten mevcutsa, o zaman da bunun işletilmesi yoluna gidilmesi yerinde olacaktır.

DENİZ YOLU

KEMÂL KAFALI - Sayın Başkan, değerli Amiralim, Şûranın değerli üyeleri, bugünkü konuşmaları yapan arkadaşlarımızın takdim etmiş oldukları tebliğleri genel anlamda biraz olumsuz hava içinde bulunmakla birlikte, bütün bu olumsuzluk içinden olumlu bir hava çıkarmanın kolaylıkla mümkün olduğu görüşündeyim.

Şöyle ki, Şûra günlerini hatırlıyorum, 1960 yıllarında Türk ticaret filomuz 100 ile 200 bin (o zamanlar gros ton kullanılıyordu, ben de gros ton ifadesini kullanayım) mertebede çok eski gemilerden müteşekkil. Armatörlerimiz o zamanın gözde olan ucuzluğu açısından Liberty veya Victory biçimler peşinde; bir tersanemiz, elinde resimlerle dolaşıyor; 250 DWT'luk bir geminin Türkiye'de yapılması için çalışıp duruyor.

Bugün, halbuki Türk Ticaret filosu 5 milyonDWT'u aşmış, gemi inşaat gücümüz Sayın Bakanımızın da ifade ettiği gibi 60-70 bin tonluk gemileri sözleşmesine bağlamış yurt dışına; 170 bin DWT'luk yapacak güce erişmek için de girişim içindedir. Bu kadar olumlu bir havanın içinde böyle ifadeleri olumsuz hale döndürmek hakikaten çok güç. Demek ki, bir olumlu yoldayız.

Şüphesiz her olumlu yolun da, muhakkak önlenmesi gereken hususları olacaktır.

Burada işaret edeceğim birkaç husus sırf bu hususta yapılacak olan komisyon çalışmasına belki yardımcı olur ve biraz hizmet etmiş olmak için, bu hususlarda 40 yıla yakın bir devre gemi inşaa mesleğinde bulunmuş bir insan olarak faydalı olur düşüncesiyle söz aldım.

Efendim, bir defa deniz ticareti ile gemi inşaatını bazan içiçe görebilirsiniz, bazan da dışında görebilirsiniz. Gösterilen bazı örnekler bizi yanıltmasın, özellikle Taiwan ve Kore ile ilgili örnekler.

Bunların gemi ticaret filoları ve gemi ticaret filolarının geliştirilmesi için tersane gelişmesiyle hiç alakası yoktur. Bunlar, bir sanayi atılımı içine girmişler, gemi inşaatını da kendi ekonomik kalkınmaları içinde bir seçim olarak seçmişler. Binaenaleyh, bizim tersaneciliği, gemi inşaatımızı, sanayimizi göz önüne aldığımız zaman tabiî ilk müşterisi Türkiye'deki armatörümüzdür.

Problemleri incelediğimiz zaman görüyoruz ki, armatörümüzün yeni gemi almaya olan gücü zayıf ve bazı yetersizliklerimiz var. Yoksa hiçbir armatörümüz burada da Sayın Sönmez'in ifadelerinde gördüğümüz gibi hiçbir armatörümüz. ''Ben gemi yapmayacağım, yapmak istemiyorum'' diye bir ifade kullanmış değildir. Ama ''yapamıyorum'' diyor. ''Yapabilmem için bazı imkânların ele getirilmesi, öne getirilmesi kullanılması lazım'' diyor.

Gemi inşaatçısının da problemleri var; bağlı olduğu sanayinin gelişmesi için gerekli teşvik tedbirleri yeterli gözükmüyor. Bunların ben neler olduğunu söyleyecek değilim. Bu işin mütehassısısları çok. Yalnız her iki işi de biz, bir ekonomik olay olarak, ele alırsak çözüme rahatça kavuşuruz. Tercihlerimizde bu öne gelirse bir değer kazanır. Tabiî gemi inşaatçıyım ve gayet rahatlıkla derim ki, ''Türkiye de gemi inşaatını yapalım'' derim. Kime yapalım? İlk rahat müşteri kendi adamımızdır. Ne yapalım? Sınırlamalar koyalım, tahditler koyalım, ille bu işi burada yapacaksınız diyelim. Kaynağı olmayan, gücü olmayan bir armatörün kapımızı çalıp gemi inşa ettirmesini de beklememiz lazımdır; ama Türkiye ekonomisinde sanayileşmeye öncelik vermiş, ''Ben, ekonomimi sanayileşerek güçlendireceğim'' diyor. Demek ki, bu nokta bizim hareket noktamız olacak gemi inşaat endüstrisi için. Çok olumlu bir gelişmemiz var. Türk gemi inşaat sanayi bugünkü çok sıkıntılı durumda olmasına rağmen dışa dönük bir atılım içindedir. Yani birkaç tane örneği Sayın Bakanın sözlerine ilave edeceğim. Özel sektörde yurt dışına gemi inşa eden kuruluşlar var. Hiç olmazsa bir tanesini çok iyi biliyorum; çünkü başında oğlum var. Yurt dışına Hollanda'ya, Almanya'ya gemi yapıyorlar bunlar bu yeterli mi? Tabbiî ki yetersiz.

Şimdi, binaenaleyh gemi inşaat sanayimizin ilk defa dayanacağı şeyi, muhakkak bizim armatörümüz olacak diye, bir kaideyi kafamızın içinde fazlaca tutmayalım. Yalnız armatörümüzü bize dönük çalışmaya yönlendirmemiz için ileri sürmüş oldukları kendilerini güçlendirecek teşvik tedbirlerine eğilmemiz lazımdır. Bugüne kadar çok teşvik tedbiri alındı. Bunların bazılarının daha yeterli hale getirilmesi kanaatımca mümkün. daha çok bürokrasi ile ilgili şikâyetleri daha kolay önlemek, kanaatımca mümkündür.

Türk Ticaret Filosunun belirli bir düzeyin üstünde rakama çıkması açısından bir hususa işaret etmek istiyorum: İlk dönemlerinden beri Devlet Planlama çalışmalarında hizmet almış, bulunmuş bir kimseyim. Son dönemlerde tabiî daha genç arkadaşlarımız iyi çalışmalar yapıp daha güzel neticeler buluyorlar. Netice şu çıktı ki, burada tebliğ sunan bir arkadaşımız da ifade ettiler ki ''Biz, hesaplamış olduğumuz mevcut taşımalarımızı, iç taşımalarımızı, iç ve dış taşımalarımızı yapacak filomuzun program dışı üstüne de çıkmışız''. İfade bu! Buna rağmen şunu görüyoruz: Taşımalarımızdaki taşıma yüzdesi hâlâ düşük. Halbuki ilk çalışmalarda alınan şey, yüzde 50 yüzde 50 taşıma prensibi idi ki, bu milletlerarası anlaşmalar açısından geçerli bir değer. Tabiî daha fazlasını taşımak arzu edilen bir husus.

Bu global taşımada ifade edilen şeyler -rakamı ne kadar bilemiyorum- genel taşımalarda ithalatta yüzde 48 dendi. Zannediyorum bu yüzde 48'deki yükseklik de tanker taşımacılığından dolayı geliyor. Esas yükte yüzde 30 civarında dediler. Şimdi ne oldu ki bir sıkıntımız var burada. Devlet Planlama Teşkilatımız ve Ulaştırma Bakanlığımızın bu hesabı yeniden yapması lazımdır. Rakamlarımız, tonajımız yüzde 50'yi taşıyacak mertebeye ulaştı da neden hâlâ yüzde 30 mürtebesinde taşıma yapıyoruz? Demek ki, bazı sorunlar var. Bu sorunların çözülmesi lazım ki bu yüz de 30 ların yukarısına çıkalım, armatörümüz daha yaşayacak hale rahatlıkla getirilsin. Bu önemli hususlardan bir tanesidir.

Şimdi efendim, Deniz Ticart Filomuzla, gemi inşaat sektörümüzü bugunkü haliyle birbirinden kopuk düşünmememiz lazım. Zannediyorum, burada görüşmelerden hiçbiri sert bir hava ile başlanılmamış olan müzakerelerde tarafların birbirine çok yakın ifadeler kullanmalarını gayet memnuniyetle karşılıyorum.

Efendim, komisyonun çalışmalarına belki katkıda olabilir diye bazı hususlara değinmek istiyorum.

Bir defa hesaplar, değerlendirmeler yapılırken üçüncü ülkelere ilgili taşımaları muhakkak dikkate almamız lazımdır. Yani biz hep ithalat-ihracat hesabını yaptık ve bir de transiti koyduk. O hesabı yapıyoruz. Bunda yanlışlık var. Deniz ticareti uluslararası bir ticarettir. Binaenaleyh. Siz uluslararası sularda da ticaret yaparsanız; o değeri muhakkak ihmal edemezsiniz. Ettiğiniz takdirde ekonomik açıdan bir boşluğu değerlendirmemiş olursunuz. Ona dikkat edilmesini öneririm.

Bunun dışında iki tane ufak önerim var. Biri şu: Türkiye'de inşaata dönük kredilerde kur farkı söz konusu. Bunun kaldırılması gerekir. Eğer teşvik unsuru getiriyorsa bunun subvansiyondan daha değerli bir yol olduğu görüşündeyim.

İkincisi de ister özel, ister resmî olsun, layn (line) seferi yapacak yani muntazam sefer yapacak kuruluşlara ve armatörlere başka teşvik tedbirleri de getirilmesi lazımdır. Bu takdirde hattını muhafaza etmek şansı artar. Bu Türkiye'nin hem beynelmilel sulardaki bayrak dolaştırma esprisine uygundur hem ekonomik açıdan o kuruluşun, o armatörün yaşamasına imkân verir. Aksi halde o hattı devam ettirebilme imkânı elden kaçabilir.

Bu arada bir anımı da söyleyeceğim. Bu hususa dokunulmadı, Tabiî armatörlerimiz bunu daha iyi takdir edecek ve değerlendireceklerdir. Bir taşımacılık ihmal edilmiştir. Bir aralık Deniz Nakliyat Anonim Şirketimiz bu konu üzerinde durdu: Tuna taşımacılığı.

Nedir? Deniz Nakliyat Genel Müdürlüğü vaktiyle zannediyorum Cezmi Biren Amiralimizin Genel Müdür olduğu sıralarda bizim üniversitede yapılmışbir incelemeden bahsedeyim. Tuna taşımaları demek Avrupa'nın içine deniz yoluyla, su yoluyla erişmek anlamına gelir. Bu çok önemli bir taşıma.

Biz o zaman bu incelemelerin sonucunda bütün ekonomik fizibilite hesapları yapıldıktan sonra bir gemi tipi üzerinde karar vermiştik. Gemiye barge yüklüyorsunuz, yüklü barge Tuna'nın ağzında suya indiriyorsunuz, filo halinde romörkörler Avrupa'nın içine bu işi taşıyorlar. Tabiî bu incelemenin detayını anlatacak değilim. Yalnız şu kadarını söyleyeyim, Deniz Nakliyat bu projeyi yürütmedi. Değişik sebepler olabilir.

Yalnız bir müşahademi söyleyeyim. Bundan üç ay evvel Ruslar bizim önermiş olduğumuz geminin tıpatıp eşini Kanada'da inşa ettirerek Amerika-Tuna yolunu açtılar.

Binaenaleyh, herhalde yeniden bu konunun incelenmesi lazım. Çünkü Tuna yolu, diğer deniz yollarından beynelmilel şartlar itibariyle çok çok farklı; kurallar itibariyle çok çok farklı. Geçtiği bütün sulardaki ulusların ve gene kendi komisyonunun -ki, merkezi Budapeşte'dedir- koyduğu ku-

rallara tabi, gayet geniş kapsamlı bir ulaşım yolu. Bunun yeniden ele alınması zannediyorum bizim Ro-Ro taşımacılığı yanında dikkatle üzerinde durulması gereken bir husus olabilir. Sırf bilgi için arz ediyorum.

Bu bakımdan Sayın Başkana teşekkür eder, hepinize saygılar sunarım efendim.

FUAT MİRAS-Sayın Başkan, Sayın Reisicumhur, Konsey Üyesi Amiralim, değerli konuklar, ben çok kısa bir not halinde iki hocama sual tevcih etmek düşüncesindeyim.

Bunlardan bir tanesini Doçent Doktor Nihat Tekin . Önerisi, kredilerin tersanelere verilmesidir ve buna katılmamak mümkün değildir. Çünkü, tersanelerde ileri gitmiş ülkelerdeki tatbikatta, bu şekildedir. Yalnız ülkemizde tersanecilikte iştigal eden özel sektör kesimindeki arkadaşlarımız bugün kendi tersanelerini onarmak veya geliştirmek amacıyla kredi alamazken, malî imkânsızlıklar içerisinde yüzerken, (8000 DWT'luk bir geminin bugünkü maliyeti 4-4,5 milyar lira civarındadır) bu krediyi nasıl alacaklardır ve armatöre bunu ne şartlarla intikal ettirilecektir. Acaba bu hususta önerisi var mı? Onu öğrenmek isterim.

İkinci sualimi, gene Sayın Doçent Doktor Nihat beyle Sayın Profesör Reşat Baykal hocamıza tevcih etmek isterim. Çünkü bu sempozyumda işlenen bir konu biz armatörler olarak hepimizi üzmektedir. Bir yaşlı gemi terimi ortaya atılmaktadır. Yani Türk armatörü bilinçsiz olarak yaşlı gemi almıştır, filoyu bu yaşlı gemilerden oluşturmuştur. Hep konuşmalarda bulunduğumuz sempozyumlarda bu konu devamlı olarak işlenmektedir ve bizleri de rahatsız etmektedir.

Sayın Başkanım, neden kaynaklandığını tebliğinde önerdi. Ben, o konuya temas etmeyeceğim. Yalnız şunu belirtmekte fayda var, çünkü biz armatörler bugünkü şartlar dolayısıyla birtakım yatırımların peşin koşuyoruz, bunun mücadelesini veriyoruz.

1984 yapısı 35 000 DWT'lık bir geminin bize olan teklifi 5,5 milyon dolar civarındadır ve yüzde 8 faizi vardır, iki sene ödemesi zorunluluğu vardır, 5 sene de geriye ödemeli dönemi vardır. 35 000 DWT luk bir geminin Türkiye'de yapımına bir armatör olarak girdiğimiz zaman bunun yalnız saç ve işçilik bedeli 4,5-5 milyar lira tutmaktadır, faizi de yüzde 38'dir.

1975 ve 1975'den sonra piyasadaki Ulaştırma Bakanlığımızdan da bu konuda bilgiler geliyor. 70-80 bin DWT'luk gemilerin piyasadaki değeri 5 milyon dolar ile 8 milyon dolar arasında değişmektedir. Bu hususta yani Türkiye'nin bu kadar malî bir şey içindeki kısmında eğeryerli gemi yaptırmaya kalkarsak bunun ayıracağı; yani hükümetimizin bu konuya ayıracağı malî imkânların ne kadar kısıtlı olduğunu hepimiz biliyoruz.

Bu hususta da önerileri varsa onları bir armatör olarak dinlemek isteriz ve kendimizi bu konuya hazırlamak isteriz.

Bir üçüncü konu, Türkiye'nin bugünkü ihracat ve ithalat potansiyelinde 19,5 milyar dolarlık bir hacmi var. Dünyadaki kriterleri nazarı dikkate alırsak Türkiye demek ki, 2,5 ila 3 milyar dolar dışarıya bir navlun ödemesi yapmaktadır. Bunun 800 milyon veya 1 milyar dolarını ikame dövizlerle beraber Türk armatörü getirmektedir.

Eğer plan ve programda 1 milyar dolarlık bir kısım bir orta vadeli kredi şeklinde Türk armatörüne bugünkü şartlarda dönüştürülürse tahmin ediyorum ki, bir sene içinde Türkiye 6,5 milyon DWT'luk bir kapasiteye ulaşacaktır. Demin sayın hocamın da belirttiği gibi bu navlun farkı dolayısıyla hem Türkiye bir döviz tasarrufu içine girecektir, hem de yüklerimizin belki de tamamı, Türk bayraklı gemilerle taşınacak bir duruma gelebilecektir.

Beni dinlediğiniz için teşekkür ederim.

NİHAT TEKİN - Teşekkür ederim efendim.

Sayın Miras beyin iki sorusu vardı, bunlardan birincisini ben, ikincisini ise hocam cevaplandıracaklar.

Birinci soru şuydu: Kredilerin doğrudan tersaneye verilmesi.

Bunda amacımız şu efendim: Kredilerin doğrudan tersaneye verilmesindeki ana amacımız bugün çok sıkışık durumda olan tersanelerin ki günlük yaşamaktadırlar ve bunlar günlük yaşamak kavgası içerisinde bir yatırım yapamamaktadırlar. Bunu bir kaç araç olarak gördüğümüz için bu şekilde teklif ediyorum.

Bilindiği gibi kredi gemi yaptırana verilmektedir ve dolayısıyla tersane bundan büyük oranda istifade edememektedir. Benim üzerinde önemle durduğum konu budur.

Teşekkür ederim efendim, bilmiyorum açıklayabildim mi?

REŞAT BAYKAL - Efendim, öncelikle sayın Profesör Doktor Kemâl Kafalı'nın gerek Türkiye'de gemi inşaatı sektörüne kur farklarının kaldırılması konusundaki önerisi gerekse armatörlere birtakım yeni teşvik tedbirleri getirilmesi konusundaki önerilerine yürekten katıldığımı belirtmek isterim.

Tuna taşımacılığı dediği konu da yani o proje içerisinde çalışan bir kişi olarak ben de aynı şeyleri paylaşıyorum. Bu arada Taiwan, Güney Kore ve benzeri birtakım ülkelerin bizden farklı olduğu konusunu belki şu şekilde anlıyorum: Bu ülkelerin geneldeki gemi inşa kapasitelerinin büyük bir bölümü yurt dışına inşaat amaçlıdır. Benzer durum Avrupa ülkelerinde de vardır. Tabiatıyla tebliğimizde de belirttiğimiz gibi bizde Türkiye'de gemi yapımı yanında ihracatı teşvik edici nitelikte dışa dönük gerek kamu, gerek özel sektörde başlamış çalışmalara hız vermenin ve bunları teşvik etmenin yanındayız.

Ayrıca bir konuyu da burada belirtmek istiyorum. O da göremediysem özür, dilerim özel sektör tersane kesiminden herhangi bir arkadaş yok, eğer çağrılıp gelmediyseler o da onların kusurudur.

Sayın Fuat beyin belirttiği yaşlı gemi sorunu ve onunla ilgili olarak verdiği 1984 yapısı tekne ile yeni gemi örneğine gelince, efendim, 1984 yapısı gemi için kimsenin bir diyeceği yok, hani yaşlı gemi diye zaten birtakım kısıtlamalar getirilmiş, daha evvel birtakım tercihler veyahut zorunluluklar nedeniyle yapılmış olan şeylerin tekrar yapılması. Yani siz, gemiyi ithal ettikten 3-4 sene sonra size problem yaratmayacak şekilde genç, dinamik bir gemiyi alma durumu varsa, hele Türkiye'de bunun yapımı da mümkün değilse zaten söz konusu değil. Türkiye'de yapımı mümkün olan teknelerde de, Türkiye'de yaptırabilmek için elbette ben de armatör olsam aynı şartların içerisinde bir fizibilete etüdü yaptığım vakit kendime cazip gelen tarafı tercih ederim.

Dolayısıyla bunun yanında bunların uyumlu, paralel bir şekilde geliştirilmesi lazım. yani bir yandan da kurduğumuz kamu ve özel sektör tersanelerini yaşatacak nitelikte bunlara iş vermek lazım. Tabiatıyla bu işi verirken onların armatörün tersanede gemi yaptırmasını cazip kılacak farklı birtakım tedbirler almak lazım.

O zaman zannediyorum; yani bugün olduğu gibi yok denecek şartlarda armatör niye gemi yaptırsın? Ama eğer, armatöre Türkiye'de gemi yaptırması için, çok cazip kredi şartları, düşük faizli krediler ve kur farkı garantileri gibi birtakım cazip teklifler yapılırsa, benim tanıdığım Türk armatörleri içerisinde işi yaptıracak, gemi yaptıracak çok Türk armatörü vardır. bunu zannediyorum kendileri de biliyor.

Zannediyorum Sayın Rektörün konuşmasında belirttiği gibi, biz genelde aynı şeyleri söylüyoruz da çözüm tarzındaki ufak tefek farklılıklar nedeniyle birbirimizden yollarımızı ayırmak istiyoruz. Gemi inşaat sanayi ve Türk ticaret filosu birbirini tamamlayıcı nitelikteki şeylerdir. Dolayısıyla dengeli ve makul bir seviyede yapılacak şeyi makul armatör de makul gemi inşaatçısı da, uygun karşılayacaktır kanısındayım.

Teşekkür ederim.

NİHAT TEKİN - Sayın Başkanım, bir dakika müsaade ederseniz Fuat Miras beyin birinci sorusuna ek olarak bir şey ifade etmek istiyorum.

Her ne kadar kredilerin doğrudan tersaneye verilmesini savunmakla beraber armatörün yani işleticinin de bir kredi alması gayet tabiî söz konusu yani bunu karıştırmış olmayalım diye belirtmek istedim. Birincisi bu.

İkincisi, yaşlı gemi alımından. Bakınız konu şu: Yaşlı gemi dendiği zaman belli bir yaşın üzerinde, meselâ bugün 0-5 yaşa yaşlı gemi diyemiyoruz, ikinci gemi diyoruz. Demek ki 5 yaşın üzerinde olması lazım ki en azından bu gemiye yaşlı diyebilesiniz.

Üçüncü konu, yine tersanelere direkt kredinin verilmesi konusu. Ben bugün bir armatör olarak şunu arzu ederim. Bir Türk tersanesine de gitsem bir Avrupa tersanesine de gitsem hemen hemen aynı fiyatı alabilmeliyim. Bu maksatla kredilerin doğrudan tersaneye verilmesinin ve bu nedenle de tersanenin güçlendirilmesini savunmam nedeniye, bu konuyu ortaya atmış bulunuyorum.

Teşekkür ederim efendim.,

FERİT ÖZDEMİR- Sayın Başkan, Sayın Cumhurbaşkanlığı Konseyi Üyesi, Eski Bakanlarımız, değerli misafirler ve sûra üyeleri. Efendim sözlerime birkaç noktaya değinerek girmek istiyorum.

Her milletin kendine has mümeyiz bir vasfı vardır. Türk milletinin mümeyiz vasfı da ordu millet oluşudur; bu da bir yerde askerliği ve karacı insan yetişmiş olmasını ifade etmektedir.

Türkiye'de bunu kanıtlayacak kısa bir örnek vereyim. Orta Asya'dan gelen atalarımız Anadolu yarımadasında ikamete başlamışlar, bilahare fütühata geçmişler; hep kara fütühatı. Ancak askeri maksatlarla denize atlama mecburiyetinde kalmışlar. Gene Osmanlı İmparatorluğu devrinde, en kuvvetli zamanımızda, yani Akdeniz, Basra Körfezi ve Kızıl Deniz bir iç denizimiz olduğu devrede dahi buralarda büyük bir filomuz sancak gösterirken bir harp filosu olmuş; bunun yanında hiçbir zaman bir deniz ticaret filosu kurmak düşünülmemiş ve hatta padişahlar bu mevzuda birtakım kapitülasyonlar yoluyla kolaylıklar sağlayarak, o zamanın Cenevizlilerine, Venediklilerine ve diğer Akdeniz ülkelerine ticaret yapma imkânını vermişler. Halbuki denizci ülkeler evvela fütühat için okyanus aşırı ülkelere gitmişler, yerleştikleri kolonilerle ikmâli sağlamak için insan ve malzeme ikmâli olarak, ticaret filolarını kurmuşlar ondan sonra ticareti geliştirmişler ve neticede denizci millet olmuşlar.

Bizim durumumuz Cumhuriyete kadar devam etmiş Cumhuriyetten sonra büyük Atatürk'ün işaret verdiği ''Denizcilik Türkün milli ülküsü olmalıdır'' direktifinden sonra, evvalâ devlet çapında bir deniz ticaret filosu kurulmaya başlanmış ondan sonra, ancak 1950'lerden sonra Türkiye'de özel teşebbüsün de deniz ticaret filosu kurması imkânı verilmiştir. Bu da muhtelif tekamüller içinde 1970'lere kadar gelmiş, 1970 ile günümüz arasındaki son 10 yıl içinde, Türk deniz ticaret filosunda bugünkü 5,5 milyon, DWT'a ulaşan bir potansiyel meydana gelmiştir.

Burada sayın Prof., Kafalı'ya teşekkür ediyorum. Konuşmasının başında çok güzel belirttiler: Bizim çok kısa bir devrede asırlara sığan bir millet hayatımızda, devlet hayatımızda bu kadar büyük bir filoya kavuşmamız ancak son 10 yıldaki basiretli hükümetlerin denizciliğin önemini kavraması ve bunun neticesi meydana gelen bu olaydır. Ancak bu olay meydana gelirken, tabiîki tekamül safhalarında birtakım merhalelerden geçmek gerekiyor, hiçbir zaman bu tonaja ulaşırken Türk deniz ticaret filosunun sıfır yaşındaki gemilerle, yeni inşa edilmiş gemilerle bu filoyu kurması mümkün değildi. Bunu arkadaşlar birçok defalar belirttiler. Elbette eski gemilerle başlayacaktı. Nitekim bugün dünyanın en büyük denizcisi olan Yunanlılar İkinci Dünya Savaşının arta kalan gemilerini Amerika'dan almak suretiyle bugünkü filolarının nüvesini meydana getirmişlerdi. O devrede Amerikalılar bize de aynı şekilde bu filodan gemi teklif etmişler fakat Türkiye bu gemileri donatacak eleman yoksunluğu nedeniyle almaktan istinkâf etmiş bize tahsis edilen gemiler de Yunanlılara verilmek suretiyle Yunanistan bugünkü haline gelmiştir. Bunun neticesi olarak Yunanistan'da işte Niyarkos'lar, Onasis'ler vesaireler meydana gelmiş yani yoğun sermaye olan bu sektörde büyük para ve sermaye terakümleri meydana gelmiş ve bunun neticesi olarak da Yunan filosu dünyanın en yaşlı filosundan, muhtelif devrelerdeki fırsatlardan da istifade etmek suretiyle bugün sıfır yaşta olan gemiler de dahil olmak üzere, çok büyük bir filoya sahip olmuştur. Eğer biz denizciliğimizi, arkadaşlarımızın muhtelif vesilelerle belirttikleri gibi, geliştirmezsek o takdirde yarın AET'ye girdiğimizde Yunan filosunun Kabotaj Kanunumuz da Türk kara sularında hükümran olma hakkımıza dahi tecavüz etmek suretiyle, bizim filomuzu da silip süpürerek bizim denizcilik hayatımıza son vermesi bile söz konusudur. Bu bakımdan meseleye bu açıdan bakmak gerekmektedir ve bu da bir siyasi tercih meselesidir tabiî.

İkinci bir nokta: Türkiye bugün üç tarafı denizlerle çevrilmiştir. Ortadoğu, Asya geçiş yolu üzerindedir. Fakat bunların yanında birtakım deniz ticareti açısından olumsuzluklarla karşıkarşıya olan bir coğrafi konumdadır. Bugün Akdeniz ve Karadeniz'de büyük tonajlı gemilerin dış limanlara, okyanus ötesine gidebilecek herhangi bir yük potansiyeli yoktur. Bugün Türk gemileri onun için zaman zaman kamu teşebbüslerimiz dahi, navlun fiyatlarının pahalı olduğundan bahsederler buradan kaynaklanmaktadır. Neden? Çünkü Türkiye bugün Avustralya'dan kömür ithal etmektedir. bu kömürü almak için gidecek Türk gemisi, biraz evvel arz ettiğim gibi, Karadeniz ve Akdeniz'den böyle bir yük potansiyeli olmadığı için bagajsız olarak gidecektir. Dönüş yüküyle bütün masraflarını çıkarmak mecburiyetinde kalacaktır. Bu da gayet tabi ki, birtakım olumsuz sonuçlar da doğuracaktır. İşte dediğim gibi siyasi otorite, eğer memleket için deniz ticaret filosunun gerekli olduğuna inanıyorsa, o takdirde bu sıkıntılara çare bulacak birtakım önlemleri de-

almak durumundadır. Bunların başında evela yüklerimize sahip çıkma gelmektedir. Sayın hocam belirttiler: Kafalı hocam, 50-50 dediler. biliyorsunuz bu kaide daha ziyade liner taşımalarında söz konusudur. Dökme yük taşımalarında gerek kuru yükte olsun gerek sıvı yükte olsun böyle bir mecburiyet yoktur. Olmadığı için de bugün Türkiye eğer kendi yüklerine sahip çıkacak ve kendi yüklerinin yabancı memleket gemileriyle gelmesini sorununu ortadan kaldıracak bir politika izlemeye başlarsa o takdirde sorunun büyük bir kısmı da halledilmiş olacaktır. Bunları ben yarın yapılacak komite çalışması sırasında hedefler ve ilkeler arasında zikredilmesi bakımından dile getiriyorum. Cümle cümle çok süratle atlıyorum.

Şimdi diğer bir husus olarak şu var: Bugün yaşlı gemi genç gemi tartışması yapılıyor.

Efendim şimdi meselâ Türkiye'nin, bildiğiniz gibi birtakım termik santrallar yapma durumu var: Yap-işlet-devret formülüne göre. Bunlar Yumurtalık'ta, Tekirdağ'da, Aliağa'da vesairede yapılacak. Zannediyorum 4 tane hedefleniyor santral olarak. Bunlar 1000'er megavatlık çok büyük santrallar ve kömürle çalışacaklar. Bunların kömürü de büyük ihtimalle Avustralya'dan gelecek. Ekonomik taşıma büyük tonajlı gemilerle olur. Avustralya'dan bu santrallar için gelecek kömürler 150 bin-200 bin DWT'undaki gemilerle olacaktır. Bu gemilerin yenisine Türkiye'nin armatörünün de devletinin de sahip olması imkânı yoktur. Binaenaleyh bu durum karşısında eski gemi, kullanılmış gemi alınacaktır. Esasen zaten sıfır yaşında bir gemiyle kömür taşımak manasızdır da; dünyanın hiçbir yerinde de olmaz. O bakımdan eski gemi tartışmasının bu ekonomik şartlarda gözönünde bulundurularak değerlendirilmesinde fayda var. Benim sayın dekan hocamızdan bir sorum var. O da şudur: Türkiye'deki tersane potansiyeli süratle ihtiyacımız olan -biraz evvel arz ettim- bu tip gemilerin yapılmasına elverişli midir? İkincisi; bu tip gemilerin finansmanını Türkiye'den -Biraz evvel diğer arkadaşım da sormuştu- sağlamak mümkünmüdür?

İkinci sorum: Gemi eğer kasıt unsuru yok ise, deniz kirleten bir vasıta mıdır? Bu konuda teknik bilgilerini rica edeceğim.

Saygılar sunarım.

REŞAT BAYKAL - Efendim ikinci sualinden başlayayım: Kasıt unsuru yoksa deniz kirleten bir şey midir? Gerek gemi gerekse yeni gemi inşa eden tersanelerin, uluslararası kurallara uyduğu sürece böyle bir şey yok. Ancak gerekli denetim ve kontrol mekanizmasının da kurulma zorunluğu var. Bunu belirtmek istiyorum.

Büyük gemilerde tersane kapasiteleri var efendim. En büyük kapasitemiz Pendik Tersanesi. o da birinci kademe ve ikinci kademe olarak diye belirtmiş. Biz de Türkiye'de yapılabilecek, yapılamayacak dediğimize göre bu genel felsefe içerisinde sizin dediğiniz suali cevaplamak mümkündür.

AHMET DEMİR - Sayın Başkan, Sayın Amiralim, Sayın üyeler, Efendim ben burada fazla zamanınızı alacak değilim. Yalnız iki konuşmacıya iki ufak sorum, daha doğrusu bir miktar da katkım olacaktır.

Ben uzun süreden beri enerji konusunda çalışmalar yapmaktayım. Sayın Faik Koç dediler ki, gemi teknolojisindeki gelişmelerde yakın bir gelecekte yine gaz türbinleri de gelebilecek. Halbuki yakıt ekonomisi açısından gaz türbinleri ticari gemilerde bundan böyle kulanılacak gibi değildir. Nedenini teknik bakımından fazla açıklamak istemiyorum. Zaten teknisyen değilim. Ama bildiğim kadarıyla bugün ticari gemilerde kullanılan dizellerde yakıt ekonomisi efişin olarak yüzde 40'ın üzerinde, yüzde 50'ye yaklaşmıştır. Bu buhar türbinlü gemilerde yüzde 40'ın üzerindedir. Halbuki gaz türbinlü gemilerde bu yüzde 30'un üzerine çıkamamakta veya dolayında dolaşmaktadır. Bu bakımdan gaz türbinlü gemilerin gelecekte kullanılmayacağını kesinlikle belirtmek gerekir.

İkincisi yine bununla ilişkili olarak bu sentetik yakıtların uzun dönemde hidrojen dışında, hiçbir şekilde gemilerde kullanılmayacağını bilimsel eserlerden anlamış bulunmaktayız. Hidrojen ekonomisi muhtemelen gelecek asırda güneş enerjisinden yararlanılarak elde edilecek ve harcıalem bir şekilde kullanılabilecektir.

Sorulardan bir tanesi Sayın Faik Koç Beye idi. İkincisi ise Sayın Suavi Eyice hocamıza. Şimdi bu Katamaran tipi gemileri işletmecilik açısından gayriekonomik oldukları için eleştirdiler.

Acaba bunun ötesinde İstanbul'da mevcut rıhtım veya iskeleler, bunların kullanılmasına elverişli midir? Bu açıdan hiçbir açıklama yapmadılar. Mümkünse onu da rica edeceğim.

Teşekkür ederim.

FAİK KOÇ - Sayın Prof. Ahmet Demir'in bana tevcih buyurdukları soruya şu şekilde bir cevap vereceğim. Tebliğimdeki hususları OECD raporları, Japonlar tarafından tersanelerimizde yapılan geniş araştırmalar neticesi ve Almanya'da bilhassa son zamanlarda gemicilik mevzuunda yapılan çalışmalara müsteniden temin etmiş olduğumuz bilgileri tebliğime dercetmiştim.

Özellikle Almanya'da yapılan son çalışmalarda, jeneratörlerin, daha doğrusu türbinlerin kullanılması ihtimali yönünde bir çalışma mevzubahis olduğuna ben bu tebliğimde değindim. Kesin olarak bu istikamete gidilecektir ifadesini kullanmadım.

Teşekkür ederim.

SUAVİ EYİCE - Efendim, Katamaran tipi malum; 31, 5M tipi tek bir platform. Halbuki İstanbul Belediyesinin aldığı iki katlı. İskelelerde gerekli tadilatı yapmak suretiyle bu yapılabilir. Yalnız biraz daha yüksek olacaktır; platform biraz daha yüksek olacaktır.

Teşekkür ederim.

ZEKİ AKIN- Sayın Bakanım, Cumhurbaşkanlığı Konseyinin sayın üyesi, sayın eski bakanlarım, değerli dinleyenlerim. Ben Sayın Sönmez'in bildirisinde gemilerin sigortalanmasına ilişkin konulara kısa birkaç cevap sunmak ve bu suretle kendi önerilerine bir katkıta bulunmak düşüncesiyle söz almış bulunuyorum.

Kendilerine evvela hemen müjde olarak bildirmek isterim ki, 7397 sayılı Sigorta Şirketlerının Murakabesi Hakkındaki Kanun Türkiye Büyük Millet Meclisi Adalet Komisyonunundan geçmiş bulunan nüshasında, 29 uncu madde tadil edilmiştir ve kendilerinin düşünceleri doğrultusunda gemilerin bundan böyle yurt dışında da sigortalanması ve orada öngörülen hükümlere göre yaptırmak mümkün olacaktır. Kendilerine bildiriyorum.

Bunun dışında, bir konuya temas ettiler. Ben önemli bulduğum için bunun üzerinde duruyorum. Teminat verilemiyor diye buyurdular. Türkiye sigorta şirketleri teminat veremiyor diye buyurdular, Malûm: teminat çatışmadan sonra karşı gemiye teminat vermek suretiyle çatışan gemilerden Türk gemisinin yürümesini, faaliyetine devam etmesini sağlamaktır. Biz 1977 senesine kadar sigorta şirketleri olarak yazdığımız bir mektupla, bu teminatı verebilmekteydik. Dünyanın her tarafında bunu uygulayabilmekteydik. Fakat hepinizin malûmu olduğu üzere, 1977'den 1980 senesine kadar süren döviz darboğazı nedeniyle, gerek prim transferlerinin mümkün olamayışı gerek verilen teminatların döviz olarak karşılanmasının mümkün bulunmayışı itibariyle, yabancılar bizim mektuplarımızı, hatta yalnız sigorta şirketlerinin değil, bankaların da verdiği mektupları kabul etmez oldular. Fakat 1980 senesinden itibaren yeniden bu düzen kurulmuştur ve halen bizler birer mektup vermek suretiyle, tabii kulüplerle de bir anlaşma yapmak suretiyle, teminatı bugün için verebilmekteyiz. Bunu da kendilerine bildiriyorum. Bazı şirketler vermiyorsa, bunun yollarını kendileri her halde bulurlar.

Efendim diğer bir konu da Türkiye'deki sigorta şirketleri diyorlar rizikoyu alıyor derhal dışarıya veriyorlar. Tabii sigortanın esası temeli sigortanın dağıtılması keyfiyetidir. Bu ilkeye dayanır sigortacılık. Bugün dünyanın en kuvvetli reasürans şirketlerinden İsviçre'deki ''Company de Suisse De Reassurence'' ki yıllık sadece net bilanço kârı bizim bütün Türkiye'deki sigorta şirketlerinin net, değil bürüt istihsalinden çok daha yüksek olan bu şirkete, 500 milyon Türk Lirası değerindeki bir gemiyi götürürseniz, bu gemiye yüzde yüz imza atar, fakat hemen kendisi yüzde 10-15 ya da 20 civarında bir rakam aldıktan sonra diğerini süratle o da satar. Usul budur. Bu itibarla onlar da yapacaklardır. Kim olursa olsun alıp sigortayı dağıtacak; en iyi teminatı ancak bu surette bulabilecektir. Emin olsunlar ki, dağıtıldıkça kendileri rahat edeceklerdir. Çünkü primin toplanılması, hasarın toplanıp ödenmesi böylece kolaylaşacaktır.

İki noktaya daha temas ettiler: Dışarıda sigorta yapılırsa rekabet imkânı doğar, bir de hasar ödemeleri kolaylaşır dediler. Kanun değişip, tasarının geldiği şekilde kanun değiştikten sonra bu imkân kendilerine gelecektir. Onu da inşallah ileride kendilerinin uygulamaları sonucunda göreceğiz.

Teşekkür ederim, saygılar sunarım.

RAYEGÂN KENDER - Sayın Başkan, sayın dinleyenler, denizcilik sektörüne ilişkin tebliğlerde yer alan sorunlar hakkındaki görüşlerimi üç nokta etrafında ve çok kısa olarak arz etmek istiyorum.

Birincisi, yer alan sorunlardan ikisi üzerinde biraz daha yakından durmak istiyorum. Bunlar eğitim ve limanlar konusudur.

Eğitim konusu gerçekten denizcilik sektörünün önde gelen sorunlarından biridir. Amaç gemi adamlarının eğitilmesi meselesidir. Gemi adamlarının eğitilmesinde önemli olan husus, ilk planda teknik açıdan eğitilmesi; yalnız sadece teknik açıdan eğitilmesi bugün yeterli değildir.

İkinci olarak da işletmecilik ve hukuki, ticarî açıdan da eğitilmeleri gerekmektedir. Ticaret gemilerini yürüten gemi adamları sadece teknik bir görev yapmamaktadırlar, aynı zamanda çok geniş kanunî yetkilere sahip olarak ticari ve hukuki muameleler yapmaktadırlar.

Türk gemisi, Türk linamına geldiği zaman yük gemiden boşaltılırken gemi adamlarının çok doğru bir şekilde ve kanuni esaslara uygun bir biçimde belgeleri tanzim etmeleri gerekmektedir. Ne kadar yük boşaltılıyor, yükteki zarar ziyan nedir? Bu belgeler düzgün olarak yapılmazsa bunun sonucu armatörün sırtına yüklenmektedir ve bu yüzden armatörlerimiz bu yüzden haksız yere sorumluluk altına girmektedirler. Bunu arz etmek istiyorum.

Teknik eğitim konusunda bugün için sadece Yüksek Denizcilik Okulu var. Burada bundan evvelki Şûra'da deniz ulaştırması alt komisyonunda üye olarak bulunmaktaydım, sayın Eyice de beraberdi, başka uzmanlar da vardı. O zamanlar bu konu üzerinde durulmuştu. Bir eğitim gemisi temini Yüksek Denizcilik Okulunda öğrencilerin yetiştirilmesi için özel surette teçhiz edilmiş eğitim gemisi. Bunlar gemi adamlarının yetiştirilmesine her bakımdan müsait olacaktır.

Bu eğitim gemisinin sağlanması konusunda eğer yanılmıyorsam Sayın Eyice'nin bazı çalışmaları olmuştur. Kendilerine sormak istiyorum: Acaba bu çalışmalar ne oldu ve ne safhadadır?

Eğitim konusunda yine dileğim: Gemi adamlarının eğitilmesi ve öğretimi yapacak müessesenin üniversiteler seviyesine çıkarılmasını da gönülden arzu ediyorum.

İkinci somut nokta olarak daha yakından bakmak istediğim limanlar konusu, aslında biraz evvel söylediğimin bir sonucu oluyor bu. Limanlarda bu hükümet zamanında Sayın Bakanımızın gayretleriyle çok şey yapıldı, tarifeler tanzim edildi. Yalnız kâfi değil, hukukî açıdan liman işletmelerinin statüsünün düzenlenmesi lazımdır. Bunu da bir önceki şûranın denizcilik sektörüne dair alt komisyonunda ben arz etmiştim ve rapora geçmişti ve Şûra'da da benimsenmişti.

Liman işletmesinin mensupları (özellikle ülkemizde tekel var limanlarda) da bir yük gemiye boşalırken ve yüklenirken kendi tekeli altında olan işlerde belgeleri muntazam şekilde tutmaları gerekir ve sorumluluklarının da açık hükümlerle düzenlenmesi gerekir. Düzenlenmezse ne olur? Düzenlenmezse bunların da yine armatörün sırtına yıkılır ve bu da bir tıkanıklık teşkil eder.

İkinci nokta, bilhassa Sayın Sönmez'den sormak istiyorum: Genel ilkelerin tespiti bakımından genel ilkelere varma temayülümüz var, görevimiz de zannediyorum bu. Denizcilik sektöründe birçok sorunlar dile getirildi ve devletten yardım isteniyor. Denizcilik sektörünün üç ayağı var: Gemi, işletme ve gemi adamları. İşletme konusunda çok güzel dile getirdi Sayın Sönmez maliyet bakımından pek çok takınaklıklar var, gemi inşaası bakımından devletten teşvik istiyoruz. Gemi elde edilmesi, yine teşvik istiyoruz. Belki eğitim alanında da teşvik istiyoruz.

Şimdi, sormak istediğim ve bu toplantıda belirtilmesini gerekli gördüğümüz acaba denizcilik sektöründeki bu üç ana unsurda teşvik isterken devletten aynı derecede mi teşvik istiyoruz, üçünde de eşit teşvik mi istiyoruz, yoksa bir sıralama yapmak mümkün mü? Yani daha çok teşvik gemi alımında veya inşaasında veya daha azı maliyet bakımından mı? Belki Sayın Sönmez bu konuda bize yardımcı olur.

İkinci olarak Sayın Sönmez'den sormak istediğim, daima benim zihnimi kurcalayan bir husus vardır. deniz Hukuku okutan bir kişi olarak, Acaba Türk denizciliğinde bu armatörlerimiz içinde deniz ticareti yapmak için malûmunuz bugünkü kanunumuza göre gemi sahibi olmak şart değildir; kiralamak da mümkündür. Kiralanır ve kiraladığınız gemiye Türk Bayrağı çekerek Türk Bayrağını da bütün denizlerde bu şekilde dolaştırmamız da mümkün; tabiî kanunda şartları vardır.

Acaba, Türk denizciliğinde hiçbir armatör gemi kiralamayı düşünmemiş midir? Hiç olmazsa yeni bir hatta çalışmaya başlarken tecrübe niteliğinde verimli olacak mı, olmayacak mı, bir-iki

sene kira ile çalıştırıp ondan sonra gemi satın alma yoluna gitmek hiç düşünülmüş müdür? Gemi satın almak veya inşaa ettirmek büyük paraya ihtiyaç gösterir; sorum bu.

Üçüncü olarak, iki hukukî önemli mesele var; bunu dile getirmek istiyorum bir hukukçu olarak.

Birincisi, Sayın Sönmez dile getirdiler, armatörlerimiz de söylediler, dışarıdaki konuşmalarımızda da. Gemilerden Çevre Kanunu hükümlerine göre alınan fon meselesi.

Bu meselede benim tamamen bilimsel, objektif, hukukî görüşüm şudur ki, gemiler Çevre Kanununun uygulama alanından çıkarılmaldır.

Sayın Sönmez ifade etti, dünyanın hiçbir yerinde böyle fon alınmıyor, alınmaz, alınması mümkün değil. Çünkü, gemilerin sebep olduğu deniz kirlenmeleri, kirlenme zararlarının tazmini olsun, kirlenme için ceza olsun, uluslararası bir düzen var, anlaşma var. Uluslararası Gemi Kamu Hukuku, Deniz Kamu Hukuku; yani ceza bakımından gerekse sorumluluk, 1969 tarihli meşhur Kirlenme Konvansiyonu var ki, 1984'de tadil edilmiştir ve burada bütün bu deniz kirlenmesi meselesi gemiler açısından tanzim edilmiştir.

Benim Deniz Hukuku okutan bir hoca olarak bütün dileğim Türk iç hukukuna da bu prensiplerin getirilmesi ve tabiî daha önce bu anlaşmaya bir birlik sağlanması bakımından Türkiye'nin katılmasıdır. Bunu bütün gönlümle diliyorum.

İkinci hukuki nokta, Sayın Eyice'nin tebliği nedeniyle aklıma geldi. Bu deniz otobüslerinin işletilmesi meselesinde önemli bir hukukî sorun karşımıza çıkacak. O da şu: Bildiğim kadarıyla bu otobüslerin mülkiyeti İstanbul Belediyesine ait olacak yani malik durumunda İstanbul Belediyesi ancak yine benim duyduğuma göre -yanlış duymuş olabilirim- bunların işletilmesi için bir şirket kurulacağından bahsediliyor.

Şimdi eğer bir şirket kurulacaksa bugünkü hukuki duruma göre bu şirkette hiçbir yabancı pay sahibi olamayacaktır. Meşhur Kabotaj Kanunumuz var, eski tarihli Kabotaj Kanunudur. Muhtelif vesilelerle bunu arz etmiştim. Kabotaj Kanunda malûmunuz iki şart var, birinci gemi Türk Bayrağı çekecek, ikincisi işleten de Türk olacaktır. Ancak işleten eğer tüzelkişi ise hangi şartlarla bunun bir Türk tüzelkişisi olacağı Kabotaj Kanununda tayin edilmemiş, tespit edilmemiştir. O zaman Meclisten çıkarılan bir tefsir kararına göre bütün ortakların Türk olması gerektiği kabul edilmiştir. Kabotaj Kanununun ilgili maddesi halen yürürlükte olduğuna göre, bu tefsir kararı da Anayasa Hukuku gereğince yürürlüktedir. Ticaret Kanunu ile bir ikilik çıkmaktadır. Kabotaj Kanununda, Ticaret Kanunundaki Türk Bayrağı çekmek için gerekli şartların bu tüzelkişi şeklindeki işletmeler hakkında da uygulanacağı şeklinde bir değişiklik yapılması belki doğru olur. Yapılmadığı takdirde deniz otobüslerini işletecek şirkette yüzde 1 paya bile bir yabancı sahip olamayacaktır.

Teşekkür ederim efendim.

SUAVİ EYİCE - Efendim, bildiğim kadarıyla İstanbul Belediyesi bunları almıştır, yakında da gelecektir. Gene duyduğuma göre Türkiye Deniz İşletmeleriyle beraber ve başkalarının da içinde bulunacağı bir şirket kurulacağı mahiyetindedir, fakat bu konuda fazla bir bilgim maalesef yoktur.

•Bundan evvelki toplantı Yüksek İstişare Kurulu adını taşıyordu ve bizi Rayegân hanımla ve diğer arkadaşlarla beraber rapor hazırlamaya vazifelendirdiler. Orada iki hususu vurgulamıştık. Bunun bir tanesi de, Nihat bey arkadaşımız zaten değindi, tedrisatın İngilizce olması konusuydu.

Bir de gene özel maksat için yapılmış, fakat ticaret yapan geminin Yüksek Denizcilik Okulu namına alınması önerisiydi.

Bunun 80-100 öğrenciyi taşıması, fakat hakiki bir line hattı olarak çalışması, heryerde - limana nasıl giriliyor, nasıl çıkılıyor, ip nasıl istif ediliyor vesaire gibi- sınıfları olan, öğrencilerin tatbikat yapmalarında da imkân verecek bir gemi olması lazımdı.

Efendim, o zamanlar Yüksek Denizcilik Okulunda gemi makine dersini veriyordum. Bir gün gerek Yüksek Denizcilik Okulunun, gerekse Deniz Harp okulunun eğitim komutanı olan Amiral beni çağırdı, bir yazı verdi elime "okul komutanıyla beraber bu işin realizesi için sizi vazifelendiriyorum" dedi. Ben de Sayın Bakana geldim, mektubu gösterdim kendileri de ilgilen-

diler, taraftar oldular ve ben tesadüfen özel yapılan bir gemiyi, bulması zor olmasına rağmen bulabildim. Hapak'ın bir gemisi ve 14 bin DWT'luk, 18 millik, 80 öğrenci taşıyor, 7 yaşında pırıl pırıl bir gemi. Bir albüm yaparak zamanında Sayın Bakanımıza takdim ettim. Bir müddet sonra Sayın Bakanım beni aradılar ''Alalım filan'' dediler. Fakat maalesef bu arada gemi gitmişti. Böyle bir gemiyi bulmak kolay değildir, ancak yaptırırsanız olur; yaptırırsanız da muazzam bir paraya çıkar.

Fakat ben yine, Eğer uygun görülürse, bugünkü toplantının sonunda da bunun rapora tekrar dercedilmesini öneriyorum. Belli olmaz, tekrar belki bir imkân ortaya çıkabilir.

Teşekkür ederim.

HİLMİ SÖNMEZ- Sayın Rayegân Kender'in sorusuna teşekkür ederim. Yalnız soruyu yanlış anlamış olmamak için bir kere tekrar etmek istiyorum: Sizler dediniz ki, devletten yardım isteniyor ve bu gemi işletmeciliği, işletme safhası ve gemi adamlarından müteşekkil. Bu üç halka içerisinde her üçüne de eşi oranda mı teşvik isteniyor, yanlış anlamadımsa birinci soru bu.

İkinci sorunuz ise, Türk denizcileri ve armatörlerinin gemi sahibi olmaları şart değil; kiralamak suretiyle de gemiler çalıştırılabilir ve en azından yeni hatlar için gemi kiralanması düşünülebilir mi?

Efendim müsaade ederseniz ikinci sorunuzdan başlamak istiyorum. Gemi kiralanması derken hangisini kastettiniz bilmiyorum. Bildiğiniz gibi bazı taşımalarımızda bayrak bakımından mümkün değil. Şayet çıplak tekneye binip (823 üncü madde ile ilgilidir bu) ancak bizde mevcut olmayan gemi tiplerinde ve kanuna göre 1 yılı geçmemek üzere ve 1 yılın bitiminde veya daha evvel yapılan uzatma ile toplam olarak 2 yılı geçmemek üzere müsaadelerine tabi. Zannediyoruz kanun Türkiye'de olmayan gemi tipleri için izin veriyor.

Şimdi bu yapılıyor. Bu yol çalışmıyor değil; armatörlerimiz bu yolu deniyorlar. Fakat berbot bilhassa. Size ticarî açıdan bir örnek vereyim: Diyelim Türkiye'de bir amonyak gemisine ihtiyaç var. Fakat amonyak gemisini, revaçta olan bir gemiyi, berbot diye aramanın imkânı ihtimal olaraktan zayıf. Ama bizim elimizde olan gemiler tipindeki gemileri kiralamak isterseniz berbot olarak o imkân var, yani bunun tabiî ki, kanun esasları ve kanun ruhu içerisinde değerlendirilmesi gerekiyor.

Şimdi, burada kiralamak konusunda en önemli husus lesing, yani mülkiyeti muhafaza yoluyla kiralamadır. Ama maalesef işlerlik kazandırılması gereken husus lesingtir. Lesingte halen vergi konusu hazineciler tarafından açıklığa kavusturulmus değildir. Bu sorunuz çok önemli, geminin sermaye yatırılması gereken bir şey olması ve Türkiye'nin de kaynaklarının kıt olması sebebiyle hiçbir sektör kaynaklarının önemli bir bölümünü bu alana intikal ettiremez.

Denizcilik finansmanı yalnız Türkiye için değil, bütün dünya devletleri için son zamanlarda müşkül hale geldi. Mülkiyetin finansal kuruluşlar tarafından muhafazası, ilgili kuruluşlar, daha fazla güvence vermesi hasabiyle lesingi tercih ediyorlar. Ancak çalıştırılabilecek filo şu anda tıkalı. Zannederim bu fırsattan istifade ile ekonomik birimlerin içerisinde lesinge işlerlik kazandırılabilmesi için gerekli çalışmanın yapılması denizcilerimizin menfaatleri için uygun olacaktır.

Birinci sorunuzla ilgili olarak da, gemi işletme ve gemi adamları hususunda bazı şeylere değinmiştiniz.

Efendim, biraz evvel bir arkadaşımız ifade ettiler , gemi işletme konusunda, biz ister kabul edelim, ister kabul etmeyelim veyahut da istemeyerek kabul edelim, yavaş yavaş denizci bir millet oluyuruz veya olmaya gayret ediyoruz; Esasında karacı bir milletiz.

Bundan böyle gemi alımıyla ilgili ve gemi işletmesiyle ilgili olarak maalesef dünyada olmayan engeller Türkiye'de yaratılmış ve bilahara de bunlar teşvik adı altında kaldırılmaya çalışılmış, yani Türkiye'de teşvik dediğimiz dünyada denizcilikte ileri gitmiş ülkelerde olmayan yaratılmış engellerin teşvik adı altında kaldırılmasıdır. Dolayısıyla Türkiye'de bunun açıklığa kavuşturulmasında yarar vardır.

Biz, diyoruz ki, gemi alımında ve işletme safhasında hiçbir müdahale yapılmasın, hatta gemi satımında geminin - kusura bakmayın- bir İtalyan nikahı gibi ölünceye kadar sahibi durumunda olarak kalmayayım. Gemi, alınabilir ve satılabilir bir metadır, dolayısıyla, aldık, çalıştırdık veyahut da aldıktan bir gün sonra satmak istiyoruz, dolayısıyla onu bir gün veya bir saat sonra satabilelim.

Şimdi burada bu konuya da geldiğimizde son zamanlarda yapılan değişikliklerle veyahut da, aldığımız bilgilerle -pek açık değil- Devlet Planlama Teşkilatından alınabilecek müsaadelerle gemi satımı imkân dahilindeymiş gibi gözüküyor. Hepimiz burada imkân dahilindeymiş gibi ifadesini kullanmak zorunda kalıyoruz. Çünkü, Devlet Planlama Teşkilatı tarafından gemi satışında hangi planlar tahtında müsade edilebileceği açıklığa kavuşturulmuş değildir. Dolayısıyla bu konunun açıklığa kavuşturulmasında yarar vardır.

Gemi adamları hususu çok önemlidir. Dolayısıyla esasta ve prensipte gemi ve işletme safhasında olmayan engeller kaldırılsın, yani ''gölge etme başka bir şey istemiyoruz'' diyoruz.

İşletme safhasına gelince; biraz evvel yine ifade olundu. Bir ülkenin deniz ticaret filosunun ana gayesi kendi ithal ve ihraç yüklerini taşımak değil, ana hedeflerden bir tanesi de üçüncü ülkeler arasında yapılacak taşımalardan ülkeye gerçek döviz kazandırmaktır.

Efendim, gemi adamlarına gelince, gemi adamları konusu Türkiye'de çok önemli bir konu, fakat hassas bir konu da. Burada açık söyliyeyim, ayrıntısına girmek uygun olabilir de olmayabilir de. Ancak birinci derecede söylenilmek istenilen, gemi adamlarının sayısı hakikatenTürkiye'de yetersizdir. En azından bu ülkenin, üç tarafı denizlerle çevrili diye tanımladığımız Türkiye'nin üç tarafı değil, iki tane yarımadadan müteşekkil olması hasabıyla en azından altı, hatta yedi tarafımız denizlerle çevrili demek imkânı var burada. Türkiye'nin önemli deniz limanlarında en azından üç tane dört tane okulun yalnız zabitan değil gemi işletmesi ile ilgili okulun kurulmuş olması gerekirdi. Bunun bugüne kadar olmayışı sadece üzüntü vericidir ve yalnız bugünkü iktidarımız için değil, mesuliyetleri, sorumlulukları taşıyan iktidarlardan sormak lazım. Gelmiş geçmiş hükümetlerimizin hepsinin maalesef bu sorumlulukta payı vardır. Ancak hatanın neresinden ve ne kadar kısa zamanda dönülürse bunda bir hayır vardır ve gereklidir. En kısa zamanda Denizcilik Yüksek Okulunun ve benzeri okulların en azından İstanbul'a ilaveten İzmir'de ve Samsun'da kurulması ve sayısının ve kalitesinin yükseltilmesinde gerek vardır.

Sizler bazı hususlara değindiniz, ticarî evraklara, hususî evraklara değindiniz. Tabiî bu çok detaylı bir konudur ve bunun zararını tabiî görmekteyiz ve gemi adamları yükünü, gemilerimizin üçüncü devletlerde çalışması gibi yalnız kendi ticaret filomuzu donatmak bakımından değil, aynı zamanda nasıl Almanya'daki işçilerimiz bizim için halâ bir döviz kaynağı ise ve bir zamanlar da daha büyük bir döviz kaynağı idiyse, gemi adamları sayısı sosyal ve ailevi proplemlerden dolayı dünyada böyledir. Dolayısıyla biz, esasında dünyaya gemi adamı ihraç edebiliriz. Ancak, maalesef ve açıkça ifade etmekte yarar vardır, bazı kısır düsüncelerden dolayı, çekişmelerden dolayı, Türkiye'de gemi adamları sayısının artışı önlenmek isteniyor.

Her yatırımın esası insandır, dolayısıyla bize emanet ettiğiniz insana gerekli önemin verilmediği anlaşılıyor ve bu hatanın da en kısa süre içerisinde düzeltilmesinde yarar vardır.

Sigorta konusuna gelince; efendim, hep tenkit eder durumda olmak istemiyorum. Çünkü esasında bunlar dünya denizciliğinin A'sı, B'si ve C'sidir. Yani burada bu budur demekte yarar da vardır, fakat bunu tekrar etmekten üzülüyoruz da.

Sigorta şirketlerimizin neden bir korumanın içerisinde kalmayı bekledikleri ve bunun arkasına sığınmaya gayret etmelerini anlayamıyoruz.

7397 sayılı Kanunu biliyoruz, Sayın Zeki bey ''bildiriyorum'' gibi bir ifade tarzı kullandılar. Bizim gayretlerimizle bu değişiyor, zira bizler ifade ettik. Bu değişmediği takdirde bizler gidip sigortalarımızı resen yaptırıyoruz zaten. Niçin:

Ben, kendilerinin sigorta şirketinden bahsedeyim: -hepsi de aynı şekilde- Bugün gemi günün 24 saati çalışıyor, hasar olduğu zaman Cumartesi akşamı, Şeker Bayramı, ve gemi 6 gün bekleyecek mi? En kısa yoldan size cevabını veriyorum: Bu dışarıda olduğu zaman, sigortacınızı buluyorsunuz. Tabiîki gemi işletmelerinin bugün hepsinde Allah'a şükür her kademede lisan bilen adamı var. Dolayısıyla Cumartesi akşamı buluyor ve bankasına da telex gönderiyor, telsizini çektirip gemisini kaldırıyor. Buna karşılık bizim firma olarak da söyleyeyim, bilhassa dört ayda alınamadı, dört ayda yüzde 30 kur farkı yedik.

Deniz ticareti, son derece liberal meslek. Gerekli kolaylıkları ve işlerlikleri kendi yapısı içerisinde kazanır.

Açıkça söylüyorum, Türkiye, 24 Ocak 1980'den beri bir liberal ekonomiyi takip ediyor ve devamlı olaraktan da gerçek liberalizme dönüyor. Deniz taşımacılığı da bunun önderliğini yapıyor. Bu sebeptendir ki, Türkiye'de navlunlar en alt seviyeye düşmüştür ve hiçbir gelir bakımından koruma içerisinde değildir.

Birazcık bu dengeyi itersek, Türkiye'de serbest bayrağa geçme eğilimi doğar, bu da ülkeninin zararına olur, dolayısıyla denizciliğin maliyetine hiç müdahale etmemek lazım. İşletme giderlerini armatörler çok hassasiyetle kontrol altında tutmak mecburiyetinde. Vergi, sigorta, fon gibi konularla bu maliyetler beynelmilel piyasalarda ve beynelmilel rekabete açık dahili taşımalarda elde ettiğimiz navlunlarla taşımayacağız bir seviyeye geldiği takdirde, kontrol etmenin imkânı olmanın ötesinde Türk armatörü serbest bayrağa veyahut başka türlü bayrağa da geçmeyi fiilen yapamasa bile düşünmeye sevk eder. Ülke ekonomisinin bundan da yarar göreceğini zannetmiyoruz.

Teşekkür ederim.

AHMET KURT- Sayın Bakanım, saygıdeğer izleyiciler, dünden beri burada, Sekizinci Şura toplantısıyla ilgili çalışmaları takip ediyorum. Cidden 38 yıldır deniz sahalarında hizmet etmek için uğraşı veren bir kişi olarak bu kadar istifade ettiğim bir toplantıyı hatırlayamıyorum. Bu bakımdan Sayın Bakanıma bu toplantıda bizleri de dikkate alarak bundan istifade ettirdiği için çalışan kesim adına, temsil ettiğim insanlar adına teşekkürlerimi arz edeyim.

Çok değerli konuşmacılar değerli fikirlerle dertlerini anlattılar. Sayın Bakanım, ben çalışan kesim adına da iki kelâm etmek istiyorum, yarım saat de bize fırsat verilmelidir. Çünkü öyle şikâyetlerimiz vardır ki, ben burası almaz diyordum, ama iş sahiplerinin dertlerini dinledikten sonra ben kendimi bir sene daha geriye tutuyorum, bir sene sonra şikâyetlerimizi ancak o zaman dinletiriz.

Hemen ilâve edeyim Sayın Bakanım, önümüzdeki dönem için Şûra'mızın, Ulaştırma Şûramıza, iki tane ufak şikayetim bir öneri şeklinde dikkate alınırsa -çalışanlar adına bunu ifade etmeye çalışacağım- Bayındırlık Bakanlığımız tarafından inşa edilen ilmanlar da üzülerek ifade edeyim, 40 sene içerisinde hedeflenen hizmete kifayet etmiyor hale geldi. Öyle sıkıntılarımız vardır ve zaman olmadığı için anlatamıyorum.

Bunlardan bir tanesini özellikle ifade edeyim: Liman hizmetlerinin ihtiva ettiği sahalar daima yerleşim kentleri ve yerleşim birimlerinin uzağında veya tenha bir yerde, fakat bir mescit dahi düşünülmemiştir. Bir mescitin dahi düşünülmediğini ifade ediyorum, ama burada çok şeyler vardır kifayet etmediği, mesela -ülkemiz kabuk değiştiriyor- 10 milyona 50 milyona çıkıyor veyahut da sahalarımız gelişiyor, üst yapım tesisleri ne banyosuyla, ne yemekhanesiyle, ne de başka şeyleri ile 10 sene sonra buna cevap vermeyecek duruma geliyor. Bu şikâyetimizi de dikkate alarak hiç olmazsa bundan sonraki tesislerde, hiç olmazsa 50 yılın ihtiyacını karşılayacak tesislerin vücuda getirilmesi yönünde gayret gösterilmesini diliyorum.

Sayın Bakanım, bütün diğerlerini ihya ettiniz -Sayın Genel Müdürler belki şimdi burada bana kızacaklar- ama bir önerimi de şu fırsattan istifade ederek ifade ederek sözümü hemen keseceğim.

Önerim şu: İkinci Beş Yıllık Plandan İtibaren Limanlar Genel Müdürlüğünün de tek elde toplanıp çalışması öngörüldüğü halde bugüne kadar özlemini çekiyoruz, inşllah bunu da tahakkuk ettirirsiniz.

Saygılar sunarım.

ATİLLA KORUYAN- Sayın Bakanım, sayın izleyiciler, vaktin çok geçmiş olması nedeniyle çok kısa olarak arz edeceğim.

Belediye olarak çeşitli sorunlar yanında günde 1,5 milyon kişiyi taşımakla görevliyiz. Bu 1.5 milyon kişinin dağıtılımında ESHOT otobüsleri yüzde 42,1' 1100 tane minibüs yüzde 29, maalesef haritalarda körfezimizi görebiliyorsunuz, körfez taşımacılığında yüzde 1, 8'dir ve demiryollarında yine yüzde 2 altında bir taşımacılıkla İzmir'de 1,5 milyon kişiyi taşımaya çalışıyoruz.

Tabiî geçici birtakım tedbirlerimiz var taşımacılıkta darboğazları halletmek için, sinyalize kavşaklar ve yeşil dalga gibi ve tek-çift plaka uygulaması, öğretim kurumlarının ve diğer müesseselerin desantralizasyonu gibi geçici uygulamaları vardır. Ancak, körfezden istifademiz yüz-

de 1,8'le olunca burada birtakım sorular akla gelmekte. Tabiî ki, bakanlığınız zamanında son derece faydalı hizmetler aldık; gerek ilgililerden, gerek bakanlığınızdan ve iki tane yeni körfez gemisi hizmete sokuldu, iskeleler modern hale getiriliyor ve yeni iskeleler yapılmakta. Yalnız 1,8'lik bir taşımanın artması için daha neler yapılabilir. Bunun ilgililer tarafından dikkate alınmasını önemle istirham ediyorum.

Bir de fiyat politikası olarak ufak bir oynamada, mesela körfez taşımacılığında 90 liradan 120 liraya çıkması zirve saatlerde bir günde 3-4 bin yolcuyu körfez vapurlarından belediye otobüslerine ve diğer araçlara kaydırmakta.

Sayın profesör Kender hanımefendinin belirttikleri gibi, bir kabotaj hakkı meselesi sözkonusu. Bugün büyük şehirlerde bir moda haline geldi Kataraman gemilerin satın alınması ve işletilmesi. Kabataslak bir hesapla bugün bir Kataraman yerine 80 tane otobüs alınabilir ve 80 Otobüsün taşıma kapasitesi tabiî ki çok daha fazla. Değerlendirmede belediye bugün özkaynaklarıyla bunu yapacak ise, o zaman çok büyük bir finansman kaynağına ihtiyaç var demektir. Ama ''Yap, işlet, devret'' dendiği anda sayın hocamızın hukukî olarak çözülmesini önerdiği kısmın çözülmesi lazım. Biz, zaten belediye olarak ''Yap, işlet, devret'' formülü üzerinde durmaktayız.

Devlet demiryollarımıza da sabahki tebliğler sonucunda işaret edemedim, müsaadenizle, İzmir'de 70 küsur noktada hemzemin geçit var. Bu hemzemin geçitler dolayısıyla trafik çok büyük ölçüde aksamakta. Tabiî, köprülü kavşakların yapımı hem masraflı hem de uzun vadeli çözümler. bu arada banliyo trenlerinin elektrifikasyonu da, ayrıca uzun vadeli bir çözüm olarak düşünüldüğünde, ben ilgililerden huzurlarınızda banliyo trenlerinin tamamen kalkması değil, ama yüzde 2'lik bir taşıma kapasitesi hatta yüzde 2'nin altında olduğuna göre, zirve saatler dışında olarak seyrettirilmesi ve hemzemin geçitlerin mümkün olduğu kadar serbest bırakılmasını ilgililerden istirham ediyorum.

Dinlediğiniz için teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

Ekrem CEYHUN- Teşekkür ederim Sayın Başkan, Sayın Bakanımız, sayın konuşmacılar, sayın konuklar, vaktin çok geç olduğu bir dönemde söz aldım, sabrınızı taşırmadan çok kısa suallerle konuşmamı bitireceğim. Evvela Sayın Bakanımızdan ve bakanlık erkânından bir istirhamım var. Denizci tebliğlerini dinledikten sonra şuna şahit oldum ki, 1968'den beri yapılan şikayetlerin bir bölümü hâlâ şikâyet olarak önümüzde bulunuyor. Yani en azından 1970'lerden sonraki şûra tebliğlerini bir tarayarak bu tekerrür eden şikâyetlerin menşeine inilmesinde fayda görüyorum, hiç olmazsa bir dahaki şûrada veya demin ifade ettiğiniz İstanbul'da yapılacak olan denizcilik sempozyyumunda meselelere bir çözüm bulunabilir.

Şimdi suallerime geçiyorum. Sayın Tekin'den iki sorum var; Sayan Baykal'dan 1 sorum, Sayın Sönmez ve Koç'tan da birer sorum var efendim.

Sayın Tekin'den sorularım şu:

Yüksek Denizcilik Okulunun tek okul oluşu ve yetersizliğinden hemfikirim. Acaba üniversiteniz, insangücü açığımızı karşılamak için üniversitelerimiz kurulduğuna göre, teknik üniversitelerimiz gemi adamı yatıştırımı sorumluluğunu üstlerine alabilirler mi, alabilirler ise, devletten istedikleri nelerdir?

İkinci sorum, tabiî yalnız Yüksek Denizcilik Okulunun yetiştirdiği personel ile gemi adamları tamamlanamıyor, onun altında bir takım kişilerin yetiştirilmesi gerekiyor. 1974'de -Sayın Sönmez'e bir cevap olarak arz etmiyorum- Sayın Güley bakanımızken Anadolu'nun üç noktasında bu alt tabaka gemi adamlarını yetiştirmek için okullar açtık. Maalesef İstanbul'dan hoca gitmedi oralara. Sonra da okullar kapandı. Acaba Sayın Tekin, bu tip insanların yetiştirilmesi için nasıl bir eğitim sistemi düşünürler. Umumi eğitim içinde mi düşünürler, dışında mı düşünürlür. O konuda görüşlerini istirham ediyorum.

Sayın Baykal hocamızdan sorum şu: Tebliğlerini dikkatle dinledim, yanılıyorsam düzeltebilirler. Tebliğlerinde dünya ticaret hacmi ile filo arasında bir bağ sezinledim. Dünya ticaret hacminin düşmesine mukabil, filolarda artışlar da gözükebiliyor, fakat filolardaki artış dünya hacminin düşüşünden dolayı filoların çalışma gücünü azaltıyor. Yani bir nevi boş kalıyor gemilerimiz. Böyle bir şey izledim.

Sorum şu: Ülkemizin ticaret filosu hacmini tayinde dünya ticaret gelişimini esas alan bir kıstas kurulabilir mi, böyle bir hesap yapılabilir mi? Böylelikle hem dövizin dışa gitmesini önlemek, hem de gemileri rantabl çalıştırmak gibi bir düşünceden hareket ettim.

Sayın Koç'tan sualim: 1984-19983 Ana Ulaştırma Mastır Planının deniz ulaştırması değerlerini verdiler. Bu değerlerin ilk üç yıldaki uygulamaya göre tahakkuk edemeyeceği anlaşılıyor. O takdirde 1987-1993 değerlerinin yeniden revize edilmesi lazım. Bu revize edildiği takdirde (ki şu demektir: 1987-1993 arasında ilk plana göre daha çok yük taşıyacağız denizde) deniz ticaret filosunun tonaj olarak ne kadarlık bir artım gerektirdiğini ifade edebilirler mi? Bu artan tonaj düşmekte olan dünya deniz ticaret hacmi içerisinde faydalı olabilir mi? Olamaz ise, düşünceleri nedir?

Sayın Sönmez'den son sualim: Kamu kesimi taşımalarından şikâyet ederler iken, yani kamu kesimi taşımalarının armatörlerimize verilmemesinden şikâyet ederlerken çare olarak yüksek ekonomik kurulun 152 sayı Tebliğinden bahsettiler. O tebliğ çalıştırılır ise, çare bulunabilir gibi bir izlenim çıktı bende. Acaba bu üç yıllık dönemde tebliğ tam olarak uygulanmadığı için mi armatörlerimiz bu parayı alamadılar, yoksa tebliğ uygulandı da ona rağmen armatörlerimiz miktarı kâfi pay alamadılar. Eğer uygulandı da miktarı kâfi pay alamadılar ise, 152 sayılı Tebliğe ek olarak getirmeyi düşündükleri tedbirler nelerdir? Sabırla dinlediğiniz için saygıyla selamlıyorum, teşekkür ediyorum.

NİHAT TEKİN - Efendim, teşekkür ederim. Çok kısa olarak cevaplandıracağım.
olarak cevaplandıracağım.

Gemi adamı yetiştirmek, yani eleman yetiştirmek sorun değil efendim, fakat belgelendirme problemi var: Bu da bir kanun meselesidir. Bakanlığımız diğer üniversiteleri de bu konuda yetkili kılarsa o takdirde bu gerçekleşebilir.

İkinci konu, eğitim sistemi, Türkiye'de eğitim sistemini, biliyorsunuz, bir çevçeve içerisine aldık ve Denizcilik Yüksek Okulunun da bu çerçeve içerisinde yer alması kanımca çok uygundur. Bazı özellikleri vardır. Bu özelliklerini kaybetmeden bu çerçeve içerisinde ele alınması gerekmektedir.

Bunun yanında deniz adamı meselâ, makine lostromosu, güverte lostromosu ve bunun gibi yardımcı elemanları da deniz adamı gibi meslek lisesi ve biraz da üzerinde meslek yüksekokulunda -ki, bunu yine üniversiteler çatısı altına almak lazım- yetiştirmek mümkündür efendim.

Teşekkür ederim.

REŞAT BAYKAL- Efendim, tebliğimde dünya deniz ticaret filosu azalma eğilimine 1985 ve 1986 yıllarında da devam etmiş dedim. Bu filo 1985 yılında 2,4 milyon ton, 1986 yılında da yaklaşık 11 milyon DWT azalmış, yani artma değil, azalma var, toplamda. Ama bu arada bu toplamın içerisinde bazı ülkelerin filolarında artma var, bazılarında azalma var. Örnek olarak, Yunanistan'ın 1985 yılında eski gemilerinden oluşan filosunda 4 milyon gros ton, 1986 yılında da 2,4 milyon gros ton azalma olmuş. Ayrıca dünya ticaret hacmini esas alan bir kıstas kurulabilirmi diye sordunuz.

Onda da, o kıstası da tebliğimin belirli bölümlerinde belirttim, yani ithal ürünlerimiz, ihraç ürünlerimiz, transit taşımalar ve üçüncü ülke taşımalarını bir tarayıp bu taşımalardan bizim alabileceğimiz pay nedir, onu planlarsak o zaman bu dediğiniz ilişkiyi kurmak kolaylıkla mümkündür.

Bu arada birinci sorunuzda daha ziyade Nihat Beyin cevap verdiği eğitim sorusu, ara insangücü yetiştirmeye yönelik. Bu soru ile ilgili olarak belirli üniversite endüstri işbirliği çerçevesinde Yüksek Öğretim Kurulu ile sanayiciler arasında yapılan anlaşma gereği Türk Eğitim Vakfının da mali desteği ile belirli çalışmalar yapılmış ve üniversitelere bağlı yüksekokullarda döküm ve tekstil konusunda eğitim başlanmıştır. Bununla ilgili olarak denizcilikle ilgili bir çalışmanın da yapılmasın istiyorlar. Bu konuyla ilgili belirli hazırlıklar yaptım. Bu ara insangücü de gemide, tersanede, limanda çalışacak elemanları kapsamak üzere üç değişik konuya yöneliktir.

Teşekkür ederim.

FAİK KOÇ- Teşekkür ederim Sayın Başkanı.

Tebliğimde mastır plan konusunu detaylı olarak arz etmemiştim Sayın Ceyhun. Yalnız sorunuza genel olarak şöyle bir cevap arz edeyim:

Bugün ithal ve ihraç toplamımız yılda aşağı yukarı 40 milyon ton civarındadır. Tabiî genel krizden mütevellit deniz taşımacılığında bütün dünyada müşahade edilen genel krizden mütevellit 1984-1993 yılları arasındaki düşünülen gelişme buyurduğunuz gibi 1987'ye kadar olan sürede bir gelişme mevzubahis olmamıştır. Fakat bu miktarın önümüzdeki yıllarda kesinlekle artacağı mevzubahistir.

Şöyle ki, kurulması öngörülen üç tane büyük tesis mevzubahistir. Bir tanesi İskenderun'da, bir tanesi Tekirdağ'da ve bir tanesi de Ege'de olmak üzere bu kurulacak olan santrallarda sarf edilecek olan kömürlerin genellikle Avusturalya'dan getirilmesi mevzubahis ve aşağı yukarı 3 milyon ton civarında bir miktar ortaya koyacaktır. Dolayısıyla İskenderun Limanında 150-200 bin hatta 300 bin ton civarında gemilerin yanaşmasına müsait bir limandır ve 1990'a kadar aşağı yukarı 55 milyon tona çıkacağı bugünkü hepaslamalarla ortaya konulmuştur.

Teşekkür ederim efendim.

HİLMİ SÖNMEZ- Efendim, kamu taşımalarında ifade edilen hususu inceledim. 152 sayılı Kararla ilgili; ancak, diğer husus, 152 sayılı Kararın diğer amir hükmü olan taşımaların -kamu kesimi taşımalarının- Türkiye'de ihale yolu ile taşımacılara -Türk taşımacılara- verilme hususu aksaklıklarla yürüdü veya yürümedi. Şöyle ki: Tabiî bu burada şikayet değil. Biz hepimiz aynı teknenin içerisindeyiz, bir tanesine bir şey olsa, tekne batarsa hepimiz batarız. Dolayısıyla, yanı bunları bir şikayet olarak değil de, kamudan kamuya bazı ihalesiz taşımalar oldu ve ayrı olarak bu 152 sayılı kararda ''Dövizin maliyeti açısından bu taşımalar yüzde 10 pahalı olsa dahi, Türk taşımacılara verilir'' der. Maalesef, bazı kamu teşekkülü yöneticileri bu yüzde 10'u vermiyorlar. Hatta bize ifadelerinde bu vergi mi, bizden salma mı alıyorsunuz, salma mı istiyorsunuz gibi ifadelerle karşılaşıyoruz. Tabiî sayın Bakanlığımızın bize yakınlığı malûm. Ancak maalesef denizcilik sektörünün, Cumhuriyet tarihimizde ilk hükümetin kuruluşundan beri denizciliğimizi ilgilendirmeyen bakan da yok. Dolayısıyla, 13-14 yerle ilgili olması hesabıyla ve ilgili kararın sahibi olmayışı nedeniyle. Herkes tabiî ki kendi konusunu sahipsiz bırakmıyor; ama bir problem olduğu zaman çare bulunamadığı zaman, yani daha doğrusu bu konuda etkili ve yetkili makamın olmayışı sebebiyle maalesef bu konuya işlerlik de kazandırılamıyor.

BAŞKAN- Çok teşekkür ederim.

NEJAT TÜMER- Efendim, bir noktayı aydınlatmak istedim.

Sayın Başkanım, çok kısa sürede deniz ticart filomuzun, özellikle personel adedi bakımından ve eğitimi bakımından ihtiyacanı dikkate alarak, Deniz Kuvvetleri Komutanlığının kendi bünyesinde -ki nasıl havacılarımızı Türk Havayollarının bütün personelini hava kuvvetleri yetiştirir- biz de büyük bir miktarını deniz ticaret filosunun Deniz Kuvvetleri bünyesindeki eğitim tesislerinde yetişenler yönetmektedir, idare etmektedirler. İşletme kısmı hariç; ama Deniz Harp Okulunun mevcudunu normalin en aşağı yüzde 75-80 nisbetinde adedini artırdık sanıyorum. Hemen hemen hepsi 200'e çıktı. Tabiî ki, bizim Deniz Kuvvetlerinin ihtiyacı normaal 100-110 arasında idi. Binaenaleyh, bu artan kısım normal olarak artacak ticaret filosunun güverte ve makina eleman ihtiyacının karşılanmasında yardımcı olacak. Aslında, sınıf okullarının mevcutlarına da bugün biraz temas edildi. Deniz Meslek Okulların ki (esas işletmeci personeldir onlar) bunları da bizdeki astsubay ve astsubay sınıf okullarının mevcutlarını da yüzde 100 arttırmak suretiyle bugün bütün bu yükü sizlere hiç yük ettirmeden, Deniz Kuvvetleri üzerine almış ve bu fazla orandaki personeli yetiştirmektedir. Ama bütün arzumuz, bütün gönlümüz, elbette bu işin memleket sathındaa özellikle deniz kıyısındaki şehirlerimizde Deniz Meslek Liselerinin, Yüksek Okullarının gelişmesidir ve özellikle deniz işletmeciliği ve deniz makine mühendislerinin üniversitelerden sağlanmasıdır.

BAŞKAN- Çok teşekkür ederiz efendim.

"İSTİKBAL GÖKLERDEDİR."

Prof. Dr. Ahmet Nuri YÜKSEL
İ.T.Ü. Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi Anadolu Üniversitesi (Havacılık) Meslek Yüksek Okulu

ÖZGEÇMİŞ

Prof.Dr. Ahmet Nuri YÜKSEL, 1933'de Akseki'de doğdu. Akseki İlkokulu, Turgutlu Ortaokulu, Manisa Lisesini bitirdi 1955'de İstanbul Teknik Üniversitesine girdi ve 1960'da Uçak Yüksek Mühendisi olarak mezun oldu. Aynı sene aynı Üniversitenin Makina Fakültesi Uçak İnşaatı Kürsüsüne asistan olarak girdi. 1965'de doktorasını verdi. 1971'de doçent, 1970'de profesör ünvanını aldı. İstanbul Teknik Üniversitesi Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesinde öğretim üyesi, aynı üniversitenin Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama ve Araştırma Merkezi Merkez Kurulu, Millî Savunma Bakanlığı İlmî İstişarî Araştırma Kurulu üyesi ve Milletlerarası Ticaret Odası Türkiye Millî Komitesi (Havayolu Ulaşımı) Temsilcisidir. Halen Eskişehir Anadolu Üniversitesi Havacılık Meslek Yüksek Okulu müdürlüğünü yürütmektedir.

TURİZMDE HAVA ULAŞIMININ ÖNEMİ

Prof. Dr. Ahmet Nuri YÜKSEL

1. GİRİŞ

İnsan veya İnsana yarar bir şeyi, bulunduğu mahalden kullanılacağı yere, özelliğini bozmadan ve mikdarını azaltmadan götürmeye nakil, bu fonksiyonun ifasında kullanılan araçlara da nakil vasıtaları denir.

Hazarda ve seferde, sivil ve askerî hizmetlerde ulaşım, hayatın özü ve esasıdır. Sıhhatlı, zamanında ve yeterli kadar ikmal, her türlü teşebbüste başarının ilk şartlarındandır. Bu da, ancak, sağlıklı, iyi organize edilmiş ve iyi işletilen bir ulaşım sistemi ile mümkündür.

İnsanoğlu, tarihin bilinen ilk devirlerinden asrımızın başına kadar, kara ve deniz vasıtaları ile ulaşım hizmetini yürütmüştür. Bu iki ortamda, önce kendi gücünü kullanmış, sonra hayvanlardan yararlanmış, daha sonra da, denizde rüzgâr enerjisinden istifade etmiştir.

18. asır sonlarından itibaren karada ve denizde buhar enerjisini hizmetine sokan insanoğlu, 19. asrın ikinci yarısından itibaren patlamalı motorlarla petrolü kullanmaya başlamış ve nihayet, 20. asrın ortasından itibaren de, nükleer enerjiden istifade etme yoluna girmiştir.

2 — HAVAYOLU ULAŞIMI VE ÖZELLİKLERİ

Kara ve deniz yolu ile ulaşım binlerce seneden beri bilinip icra edilmekte ise de, havayolu ile nakliye henüz birinci asrını bile doldurmamıştır. Balıklar gibi suda yüzmek ve kuşlar gibi havada uçmak, insanoğlunun asırlar süren hayalidir. Birinciyi su üstünde tekne yüzdürerek asırlardır yapagelen insanoğlu, enteresandır ki, denizaltılarla suyun derinliklerine inmeyi ve uçaklarla göklere yükselmeyi, hemen hemen aynı zamanda gerçekleştirebilmiştir.

Su üstünde, çok büyük tonajları çok uzaklara neklederek kitle taşımacılığı yapmak mümkündür ve asırlardır yapılagelmiştir. Ancak, denizaltılarla böyle bir nakil bahis konusu değildir ve olamamıştır. Denizaltı, sadece, harp maksatları için elverişlidir ve bu gaye ile kullanılmaktadır.

Havada uçma ise böyle değildir. Kara ve denizdeki gibi, çok sayıda insanın veya büyük miktarda yükün, bir seferde uzaklara nakli, hava yolu için mümkün değil ise de, evvelkilere nisbetle, sür'atin 10-15 misli fazla olması ve zamandan tasarruf, havayolu ile ulaşımın bu mahzurunu telafi etmektedir. Bu itibarla, denizaltı ile ulaşım yapılamamasına rağman havayolu ile ulaşım mümkün olmuştur ve bugün için çok büyük boyutlara erişmiştir.

Dünya havayollarında; 1946 da 18, 1950 de 31, 1956 da 78, 1983 de 785 ve 1985 de 892 milyon insan taşınmıştır. 1985 senesi için, her 1000 kişiden 175'i uçakla seyahat etmiştir . Türkiye için bu nisbet binde 86 dır. Yolcu taşımacılığında dünya pazarındaki payımız, sadece binde 4 dür.

Yolcu taşımacılığı yanında havayolu ile yük nakli de büyük boyutlara ulaşmıştır. 1985 de dünya havayollarında taşınan yük 14 milyon 200 bin tondur. THY nın bundaki payı onbinde 3 dür. Taşınan insanların ve yükün uçurulduğu mesafeler de önemlidir. Eldeki bilgilere göre, bir insan, dünyanın etrafında 34 milyon 325 bin kere ve yolcu, yük ve kargo bir arada mütalaa olunduğunda taşınan toplam yük bakımından bir tonluk ağırlık ise 4 milyon 204 bin kere dolaştırılmış demektir. THY nın yolcu-km de payı milyonda 4 ve toplam yük için ton-km de payı milyonda 3 dür.

Yegâne hür Türk devleti olan Türkiye'nin sınırları dışındaki, takriben 100 milyon Türk hariç, nüfusumuzun dünya nüfusuna oranı 1/100 dür. Dünya milletleri arasında, nüfus bakımından 15. sırada gelmekteyiz. Buna mukabil taşınan yolcu sayısı bakımından 29. ve bunun nüfusa oranı bakımından ise, Mısır ve Filipinlerle birlikte 36. sıradayız. Enteresandır ki, fert başına düşen millî gelir açısından da Türkiye 36. dır. Taşınan yük bakımından da durum aleyhimizedir : 40. sıradayız. THY, işletme verimliliği bakımından da dünya ortalamasının gerisindedir : Dünya havayollarında ortalama doluluk oranı % 64 iken THY nda % 56 dır.

Havayolu ile ulaşımın bu derece yüksek boyutlara erişmesinin sebebi bir yandan zamandan tasarruf ve yorucu olmaması ve bir yandan da, diğer nakil şekillerine nazaran daha emniyetli olmasıdır. Çin ve Sovyetler Birliği hariç, ICAO'ya kayıtlı ülkelerin sivil havacılıkta hizmet veren uçaklarının 1982 deki sayısı 307.418 dir. Bunların 4.836 sı türbojet, 6.282 si türborop ve 296.296 sı ise pistonlu motor-pervane tipidir. Sonuncular küçük, düşük sür'atlı, daha ziyade kitle taşımacılığı dışında kullanılan hafif uçaklardır. Ticarî maksatla, yolcu ve yük taşımacılığında kullanılan uçak sayısı 8.978 dir. (Türkiye'nin bu sayıdaki payı binde 3 dür.) Bu uçakların sadece % 10 u pistonlu motor-pervane tipidir. % 16 sı türborop ve % 74 ü ise türbojettir ve sonuncuların nisbeti artmakta, diğerleri azalmaktadır. 1983 senesinde toplam ticari uçak sayısı 9.340 a çıkmıştır.

Bu kadar uçağın, milyarlarca kilometrelik uçuşları sırasında yaptıkları kazalar incilendiğinde görülür ki, kaza sayısı ve bunlarda kaybedilen insan ile mal bakımından, kara ve deniz yolu ile taşımacılıktakine nazaran havayolu taşımacılığı çok emniyetlidir. Ancak, havayolu kazaları trajik olduğundan yankısı da büyüktür. 1964-83 arasındaki 20 senelik bir devre içinde vuku bulan kaza sayısı 545 olup iki seneye 55 kaza düşmektedir. Bu kazalarda ölen toplam insan sayısı 15.861 olup kaza başına 29, sene başına 793 kişi ölmüş demektir. Türkiye'de bir sene içindeki trafik kazalarında ölen insan sayısı, muhtelif bakımlardan incelendiğinde görülmektedir ki, teknolojinin ilerlemesi ve alınan tedbirlerle kazalar ve bunlardaki ölüm de çok azaltılmıştır. Bu durum, havayolu ulaşımının önemli tercih sebeplerinden biridir.

Havayolu ile ulaşımın bir diğer özelliği de, bilhassa taze ve turfanda sebze ve meyve ile lüks tüketim maddeleri olan çiçek gibi maddelerin taşınması ile turizm bakımından alternatifsiz oluşudur. Konumuz itibariyle sadece turizme bakıldığında, bu özellik açıkça görülmektedir. Şöyle ki :

Türkiye'nin turistik yerleri, eski medeniyetlere ait kalıntılar, yaşayan tarihî eserlerimiz ve yaz-kış dinlenme ve eğlenme mahalleri göz önüne alınırsa, yurt içi turizmi bakımından kara yolu ile ulaşım ortalama bir gün, yurt dışı için ise 4-5 gündür. Halbuki, günümüzün sanayi memleketlerinin işçi ve orta kesim insanları, senelik 30 gün mertebesinde bir izne maliktir. Bu demektir ki, yorgunluğu ve arzettiği tehlikeler bir yana, tatilinin hemen hemen üçde birini yollarda geçirecektir. Halbuki turist, izninin hemen tamamını dinleneceği veya eğleneceği veyahut gezip görmek istediği yerde geçirmek, kısa zamanda daha çok yer görmek isteyecektir. Bu sebeble, sabah kahvaltısını evinde yapan turist akşam çorbasını gideceği ve yatacağı yerde içmek ister. Bunun yegâne çözümü de seyahati havayolu ile yapmaktır. Bu itibarla havayolu ile ulaşım, bilhassa yurt dışından gelecek turistler için, alternatifsizdir.

4. TÜRKİYE VE TURİZM İMKÂNLARI

4.1. İç İmkânlar

Türkiye, Asya-Avrupa-Afrika kıt'alarının kesiştiği noktada, son derece kritik bir yerde, tarih boyunca, arkasında sayısız denebilecek eserler bırakan birçok medeniyetlerin harman olduğu, birkaç bin kilometrelik temiz bir sahil şeridine malik, mutedil iklimde, insanları misafirperver bir ülkedir.

İkinci Dünya Harbinden sonra, tıpkı havacılık gibi, baş döndürücü bir sür'atle gelişen turizmden Türkiye bugüne kadar payını alamamıştır. Eski dünya denen medeniyetler beşiği Akdeniz'in yakın ve uzak civarının 2 milyara yakın insan barındırdığı, bunun 600 milyonunun, zengin ve bizim için en çok turist gönderen ve istikbalde de gönderebilecek olan Avrupa ülkeleri olduğu, yaz aylarını memleketimizde geçirmeyi arzu eden çok zengin Arap aristokratları ile varlıklı kesim insanlarının bulunduğu nazara alınırsa, bu görkemli pastadan bugüne kadar İspanya, İtalya, Fransa ve Yunanistan'ın aldığı payın zekâtını dahi alamayışımızın sebepleri üzerinde durmak gerekir.

Denizlerimiz hepsininkinden daha temizdir. Sahillerimiz turizme hepsininkinden daha elverişlidir. Uzunluğu da onlarınkinden fazladır. Yazın dahi kayak yapılabilecek özelliğe yakın Uludağ ile mükemmel bir sahil olan Marmara arasındaki mesafe 20-30 km dir. Milâddan 5-6 bin sene evveline dayanan muhteşem medeniyetlerin kalıntıları, ücretsiz seyahati bir Allah emri sayıp kervansaraylarla gereken tedbiri alan Selçuklu ve Osmanlı'nın halen yaşayan eserleri memleketimizdedir. Müslim-gayrimislüm, bizim insanımız kadar misafirperver ve diğergâm insan, dünyada mevcut değildir. O halde bu görkemli turizm pastasından biz neden pay alamadık? Sebebi açık : Zamanında bu konuya gereken önemi vermedik; bunun için yapılması icap eden şeyleri yapmadık, Nedir bunlar? Her şeyden evvel ulaşım ve yatak meselesinin halli gerektirdi. Biz bunda ihmâlkâr davrandık. Cennet karşıyakada, gözümüzün önünde. Amma oraya ulaşamadıktan sonra ne kıymeti var? Bütün menfi şartlara rağmen memleketimize âşık olurcasına akın eden turistlerin kiminin giyim-kuşamı ve yaşayısı ile alay ettik, kimini de aldatma yollarına başvurduk. Üstelik propoganda ve reklâma da hiç önem vermedik.

Konumuz itibariyle, ulaşım üzerinde biraz duralım: Yukarıda da belirttiğim gibi, turist sabah kahvaltısını evinde yapmak, akşam çorbasını ilk gecesini geçireceği yerde içmek ister. Dünyada, 1984 senesinde, umumun kullanımına açık sivil maydanların sayısı 14.212 dir. Türkiye'nin ise sadece 14 meydanı var. Nüfusumuzun dünya nüfusuna oranının 1/100 olduğuna işaret etmiş idik. Halbuki havaalanı bakımından payımız binde bir bile değil. Demekki bu ölçüye göre 10 defa daha gerideyiz. Denize iniş-kalkış yapan uçaklar için dünyada 372 denizalanı mevcut; bizim bir tane bile yok. Halbuki turizm için en büyük ve bitmeyecek sermayemiz uzun sahillerimiz. Bizim sahillerimize yat sayısından çok daha fazla deniz uçağı ve turist gelebilir. Ve herhalde, bir deniz uçağı alanı yat limanından çok daha ucuza mal olur ve ayrıca kışın yat muhafazası gibi bir problemi de yoktur.

296.296 pistonlu motor-pervaneli uçağın, sayısını bilemediğim, binlercesi özel şahıs ve şirket uçağıdır. Yat turizmini geç de olsa nazara alan turizm yetkilileri bu konuya da gereken önemi vermelidirler. Dünyada mevcut 20.008 özel meydana mukabil Türkiye'de bir tane dahi yoktur. Sahillerimizde, Dalaman, Antalya, Adana, İstanbul ve İzmir (Çiğli veya Cumaovası) dışında beynelmilel trafiğe elverişli havaalanı olmadığı gibi, hafif ve küçük tonajlı şahıs ve şirket uçaklarının iniş-kalkış yapabileceği meydan da mevcut değil. Halbuki bu nevi meydanlardan çok ucuza ve yüzlercesi yapılabilir. Yurt dışı uçuşlarda olmasa da yurt içi uçuşlara açık tutulabilir. Bu yoldan, azımsanmayacak turist girer ve gelir sağlanabilir.

Çin ve Sovyetler Birliği hariç, 1982 senesi itibariyle dünyada, sivil hizmetlerde kullanılan helikopter sayısı 12.866 ve bunlar için meydan sayısı ise 579 dur. Türkiye'de ise helikopter turizmi ve onların iniş-kalkış yapabileceği meydan yoktur. Habuki büyük meydanlarla turistik mahaller arasında, hafif ve küçük uçaklar gibi helikopterden faydalanmak akıllıca bir yoldur. Turist, uçakla birkaç saat içinde bir kaç bin kilometreden gelip meydanlarda can sıkıcı uzun zamanlar geçirmek istemez. Bir an evvel yatacağı yere ulaştırılmak ister. Bunun için en iyi çözüm de helikopter ve 10-20 kişilik uçaklardır. Helikopter meydanı, uçak meydanına nazaran pahalı yer tesisleri de istemeyen basit ve vasıfsız alanlardır. Yapımı ve kullanımı da ucuzdur.

Şüphesiz, küçük uçaklar ve helikopterler için düşünülen bu meydanları, Anadolu'nun tarihî eserlerle dolu iç kesimlerine de yaymalıdır. Bu yolla, büyük meydanlarla, eşi benzeri bulunmayan tarihi eserlerin bulunduğu yerler arasında en seri ve emniyetli ulaşım ve bağlantı sağlanmış olur.

Burada, yeri gelmiş iken bir hususa işaret etmek istiyorum: Bizce, vakit geçirilmeden, çok maksatlı, küçük-hafif uçak sanayine girmek icap eder. Bu öyle bir sanayidir ki, stratejik mal özelliği asgarî seviyededır ve en son teknolojinin bulunması pek bahis konusu değildir. Bu itibarla üzerinde kayda değer bir ambargo olamaz. Buna mukabil, imalât adedi fazla olacağından kalifiye adam yetiştirme ve yaygın bilgi birikimi bakımından çok avantajlıdır. Bize göre, bu nevi uçak sanayiine, diğerlerine nazaran öncelik verilmelidir. Önümüzdeki 10 sene içinde, zirâi ilâçlama, keşif, ormancılık ve saire yanında tenezzüh uçakları, şahıs ve şirket uçakları olarak 1000 uçaklık bir ihtiyaç kapasitemiz vardır. Bunun yurt dışından temini hem pahalı ve hem de bize adam yetiştirme ve bilgi birikimi bakımından bir avantaj getirmeyecektir. Çabuk ve olumlu sonuç alınacak bir yatırımdır. Devlet eliyle değil, tamamen özel teşebbüs vasıtası ile yürütülmelidir. Devlet kolaylaştırıcı, engelleri kaldırıcı rol oynamalıdır. Neticede devletin hiç bir zararı olmayacaktır.

Bunlarla birlikte, talep yaratılması yoluna da gidilmelidir. Bu konu, önemine binaen ayrı bir paragrafta söz konusu edilmiştir.

4.2. Dış İmkânlar (Yakın ve Uzak Çevremiz)

Türkiye, dünya nüfusunun % 62 sinden fazlasını barındıran Asya, % 12 sini barındıran Avrupa ve % 10 unu barındıran Afrika kıt'alarının ortasında, geçit yerindedir.

Asya, kendi nüfusunun % 24 üne eşit, 650 milyon Müslüman barındırmaktadır ve bunun (Türkiye hariç) 100 milyonu Türk'tür. Dünya petrolünün % 60 ı Asya'da ve bunun da % 60 ı Müslümanların meskün bulunduğu bölgelerdedir. Asya petrol üretiminin % 40 ını gerçekleştiren Sovyetler Birliğinde de, petrolün bulunduğu ve üretildiği mahaller Müslüman-Türk bölgeleridir. Çin'de dahi petrol Doğu Türkistan ve ona sınır yerlerdedir. Dünya Müslüman topluluklarının ilk 7 büyüğü Asya'dadır. Mezheplerden dahi medet umulan bir dünyada dinlerden ve milliyetlerden faydalanmamak gaflettir. Bilhassa yakın çevremizde, 900 seneye varan bir beraberliğin kalıntısı olan bizdenlik hissi ile, zengin Arab ülkelerinin aristokratları ve varlıklı ailelerinin, din ve yaşayış benzerliklerini de göz önüne alarak yaz aylarını Türkiye'de geçirmek istemelerinden faydalanmamak da bir başka gaflettir. Yunanistan'ın onlar için köyler kurup camiler inşa etmesinden alınacak çok ders vardır.

Asya'da genel nüfus artışı, dünya ortalaması olan binde 17 nin çok üstündedir. Binde 24,5. Bilhassa Sovyetler Birliği ve Çin idaresindeki Müslüman Türk unsurun artış hızı, kinleri ayağa kaldıracak, başkalarının rüyalarına girecek ölçüdedir: Binde 34. Türkiye'de son sayımda, binde 28 lik bir artışın ortaya çıkmasından düşmanlarımızın yerinmesi normaldir. Ancak, Türk aydının da benzer endişelere kapılması bilmem ne ifade edilebilir.

İki asırdan beri Çarlık ve Sovyet Rusya ile Çin idaresi altında esaret hayatı yaşayan Müslüman-Türklerle, Batılı emperyalistlerin zulmü altında inleyen diğer Asyalı milletler ve kavimlerin Türk milletine karşı menfi bir hislerinin bulunmamasında, tam tersine, Pakistan, Afganistan, Endonezya gibi tarihî bağlarımız bulunan ülke halklarının bize duydukları yakınlıkdan istifade etmelidir. Şuna da dikkat çekmek gerekir: 2 milyar 900 milyon insanın yaşadığı 42 milyon km² lik Asya'da, İstanbul'a göre, 8-9 bin km. lik bir uçuş derinliği bulunmaktadır.

500 milyondan fazla insanın yaşadığı, yarısı Müslüman ve Türk dostu, dünya nüfus artış ortalamasının iki katına yakın nüfus artışına sahip (Binde 29) olan Afrika'nın yüzölçümü 29 milyon km² ve İstanbul'a nazaran, kuşuçuşu derinliği, Batıya 3.000 ve Güneye 9.000 km. dir. 250

miyon Müslüman nüfusun büyük bir kısmı, medenî âleme ve bize yakın kuzey kesimindedir. Kalan İkinci büyük nüfus kitlesi de Nijerya ve diğerleri gibi ekvatorun üst kısmındadır ve bize uzak sayılmaz. Gerek Osmanlı ve gerekse Cumhuriyet dönemlerinde, Kuzey Afrika için talihsiz birkaç menfi tutumumuz dışında, ilişkilerimiz iyi olmuştur. Bu yakınlıktan faydalanmak gerekir.

Afrika'nın 250 milyonluk gayrımüslim nüfusunun yapısına ve tabiatına çok dikkat etmelidir. Bunun üçde biri, Protestan ve Katolik olarak Hristiyan, kalanı ise iptidaî dinlere mensup putperesttir. Protestanlık ve Katoliklik stabil değildir. Avrupalı emperyalistlere duyulan hıncın da tesiri ile her gün binlerce Hristiyan din değiştirmekte ve Müslüman olmaktadır. Putperesler arasındaki din değiştirme de Müslümanlığı kabul şeklinde ve çok hızlıdır. Genel nüfus artışının zaten çok yüksek olduğu da düşünülürse, asrın sonunda Avrupa nüfusunu geçecek olan Afrika halklarının çok büyük bir ekseriyetinin Müslüman olacağı açık bir gerçektir.

Bize göre, bugünden başlamak üzere, Afrika'lının, birkaç asırdır kendisini ezen, sömüren ve zulmeden Avrupa'lıya olan nefretinden, din farklılığından istifade etmeli, onun turistik temayülleri Türkiye'ye tevcih edilmelidir. Afrika'dan turist getirip götürmenin tek yolunun da havayolu ulaşımı olduğunu gözden ırak tutulmamalıdır. Yazın aşırı sıcaklardan muzdarip Afrikalı aristokrat ve varlıklıların dinlenebileceği yer, kendisini hor görmeyen, kardeş ve kendinden bilenlerin memleketi olan Türkiye'dir. Bunu iyi görmeli ve gereği hızla yerine getirilmelidir.

Avrupa ülkeleri zengin sanayi ülkeleridir. Ve çevremizden en çok turistin gelmesi muhtemel bir kıt'adır. 600 milyon nüfusu ile Avrupa, GSMH sı bakımından Birleşik Amarika'nın kinin 1,5 misline sahiptir. Avrupalı insanın milyonlarcasının her sene kitleler halinde güneye aktığı, takriben 30-40 senedir gittiği İspanya, İtalya, Fransa ve Yunanistan sahillerinden artık bıktığı, orijinalliği de kalmayan bu mahallerden başka yeni yerler aradığı bir gerçektir. Ayrıca, Avrupa'da aile efradı ile birlikte 3 milyon işçimizin bulunduğu.... Türk insanının, memleketine, milletine, ailesine, akrabalarına, örf ve âdetlerine bağlılığı... bu sebeple birkaç bin kilometrelik karayolu ulaşımının bütün zahmetlerine katlanarak her sene yurda akın akın geldiği... bayramlar ve yılbaşında gelenlerin 50 bini bulduğu nazara alınmalı, bunların tatillerini, hattâ buradaki akrabaları ile birlikte, sahillerde, turistik yerlerde geçirmeleri, Kıbrıs'a uzanmaları temin edilmeli ve bunun için tek çözüm olan havayolu ulaşımının gereği yapılmalıdır. Tarifeli tarifesiz yürlerce seferin yapıldığı, bu imkânı yabancı havayollarının kulandığı, bizim ancak artık mahiyetinde pay alabildiğimiz herkesçe bilinmektedir.

Sovyetler Birliği, arzettiği özellik, coğrafî durum ve iklimi, idaresindeki 65 milyon Müslüman-Türkün her yönden kardeşimiz olması önemlidir.Rejimi ve ne kadar katı olursa olsun,bu coğrafya bakî kaldığı müddetçe, mevcut perdeler yırtılacak ve Güney-Küzey istikameti açılacaktır. Yazın güneyden kuzeye akının aksine, kışın da kuzeyden güneye akın olacaktır: Akif'in tâbiri ile, bugün mü desem, yarın mı desem? Yarın mı desem, bugün mü desem?

İşte o zaman, bugüne kadar olduğu gibi geç intikal etmeyelim; tren kaçtıktan sonra eyvah! demeyelim. Sovyetler Birliğinde ırken ve dinen iki ana unsur vardır: Slavlar ve Türkler; Hristiyanlar ve Müslümanlar. Ne mes'ut bir gerçekdir ki, Müslüman-Türk unsur, ırken de dinen de ve hattâ mezhep olarak da aynıdır, mütecanisdir.

Sovyetler Birliğinde genel nüfus artışı, dünya ortalamasının oldukça altında, binde 10 dur. Ayrıca bu artış kendi içinde hemojen de değildir. Şöyle ki: Avrupa kesimindeki Rus ve Ukraynalı Slav ırkının ortalama artışı sıfır mertebesindedir ve hatta çok yerlerde negatiftir. Buna mukabil, asya kesimindeki Müslüman-Türk nüfusun artış hızı ise yukarıda da belirtildiği gibi dünya ortalamasının iki mislidir: Binde 34. Bu nüfusun, Asya'nın belkemiğini teşkil eden bir şerit gibi, Doğudan Batıya uzandığı ve bir ucu ile Anadoluya birleştiği... Çarlık ve Sovyet Rusya ile Çin idarelerinin 200 senedir bu yerleşimi ve onun iç yapısını bozamadığı... yol ve imkân bulup seyahat edenlerin, hacca gidebilenlerin, muhakkak Türkiye'ye özellikle İstanbul'a uğramayı, âdata farz bilmeleri çok önemli bir gerçektir. Bu gerçek kulak ardı edilmemelidir. Hiç bitmeyecek olan bir imkândır bu.

Sovyetler Birliğinde, nüfusun üçde ikiye yakını, toplam yüzölçümünün beşde birine eşit olan Avrupa kesiminde, üçde biri de Asya kesiminde olmakla beraber, her iki kesimde fert başına düşen milli gelir aynıdır. Bugün bunun kullanım yeri, nereye transfer edildiğinin önemi yoktur. Demek istiyorum ki, istikbalde, doğudaki Türk kesiminin zenginliği artacaktır. Demirperdenin

açılması ile kendisi kardeşimiz olan bu halkın zenginliği de eklenince Türkiye için büyük bir dış potansiyel olacağı akıldan çıkarılmamalıdır. Bu kesim insanlarının memleketimiz ile olacak turistik ilişkilerinin tek çözüm yolu yine havayolu ile ulaşımdır. Bu da hesaba dahil edilmelidir.

5. TALEP YARATMA

Talep yaratmak, aslında mevcut olup da gizli kalmış, gün yüzüne çıkamamış arzu ve isteklerin ortaya çıkmasına imkân hazırlamak veya olmayan bir arzu ve isteğe vücut vermektir. Birincisi, engeller ortadan kaldırılınca ve bir ilk hız verilince kendiliğinden yeşerir ve büyür. İkincisi ise, akıllı, tedbirli ve sabırlı bir mesaiyi, devamlı progapandayı ve reklâmı icap ettirir.

Havacılık, göklere yükselmek ve kuşlar gibi uçmak, son derece cazibdir. Bilhassa gençlerin hayellerinin sermayesidir. Bu husus her millet için geçerli olmakla beraber Türk milleti için daha kuvvetli bir hisdir. Çünkü, tarihin bilinen devirlerinden beri, atların cidago kemiğine monte edilmiş gibi serâpâ hareketten ibaret bir ırkın, göklere yükselme tutkusu olmasın, bu mümkün değildir. Nitekim, ölmeden yere inebilen kanadlı ve roketli ilk insanlı uçuşun 1632 ve 33 de İstanbul'da gerçekleştirildiği tarihen sabittir.

Böyle bir talebin, bizim için, sâdece kamçılanması bahis konusudur. Ancak bunun için engeller kaldırılmalı, ilâveten imkânlar yaratılmalıdır. Nedir bunlar?

Elektriği yeniden keşfe kalkmaya lüzum yok. Herkes bu güne kadar ne yapmış ve halen ne yapıyor ise biz de onu yapmalıyız.

Her şeyden evvel, daha çocuk yaştan itibaren, havacılık şevki aşılanırken, mevcut temayüller uyandırılmalı ve müsbet istikamete tevcih edilmelidir. Bunun için çok yaygın bir şekilde havacılık kulüpleri kurulmalı ve teşvik edilmelidir. Halbuki, aşağı yukarı 50 senedir bu nevi faaliyetler mutlak ölçüde askerî yönetim altındaki Türk Hava Kurumunun patronajı altındadır. Kat'edilen mesafe ortada. Ondan müsaade alınmadıkça hiç bir şey yapamazsınız.

İkincisi, günün icaplarına ve harb tekniğine uygun olmayan gerekçelerle, bu nevi kulüplerin vazgeçilmez tesisleri olan hava alanları ve pist yapımı, engellenmek şöyle dursun, teşvik edilmelidir. Kanaatimizce, benzin istasyonu açmak için aranacak şartlar, küçük uçakların iniş-kalkış yapabileceği pistler yapılırken aranacak olanlardan daha fazla olmaması lâzım gelir. Hal böyle iken, Birinci Dünya Harbinden kalma konservatif gerekçelerle, karayolu yapımından tutun, helikopter iniş-kalkış sahalarına kadar müdahale edilmektedir. Bu zihniyet Türkiye'ye hiçbir şey getirmemiş, aksine Türkiye'yi çok engellemiştir. Bundan vazgeçilmelidir.

Bugünün harblerinde, 3-4 hattâ 10-20 kişilik bir uçağın iniş-kalkış yapabileceği, meydan adı bile verilmeyecek pistlerin, tedafüî veya taarruzî hiçbir sakıncası yoktur. Tersine önemi daha çoktur.

Bu sahada girişilebilecek bir başka teşebbüs de, vakit geçirmeden, hafif uçak sanayiini kurmaktır. Hafif uçak, 1 ton kadar yük veya ilâç veyahut bunun muadili, takriben 10 kişi taşıyabilen, 500 km menzilli, pervaneli uçakdır. Türkiye'nin, ziraî ilâçlama için bu uçaklardan 500 kadarına âcil ihtiyacı vardır. Şu anda elimizde mevcut zirâi uçak sayısı 100 ün altındadır. Kırımlarla daha da azalmaktadır. Zirâi ilâçlama uçakları, ziraat mevsiminin dışında, başta turistik maksatlar olmak üzere, daha pek çok yerde kullanılabilirler ve böylece verimlilikleri de artırılabilir.

Bunun dışında, şahıs ve şirketlerin satın alacakları uçaklar, yukarıda bahsi geçen pistmeydanların da devreye girmesi ile hızla artacaktır. Artık memleketimizde, dünya standardları içine giren büyük şirketler ve iş adamlarının sayısı az değildir. Bunların fabrikaları ve sair kuruluşları ise memleketin her tarafına yayılmış durumdadır. Arada gidip gelmeler o kadar artmıştır ki, zaman ve ulaşılabilen mesafe olarak THY bu talebe cevap verememektedir. Bu itibarla, herhangi bir propaganda ve reklâma lüzum kalmaksızın bu uçaklar azımsanmayacak bir taleple karşılaşacaktır. Ve kısa bir zamanda, mevcut tesisler talebe cevap veremiyecektir. Otomobil sanayii ile Boğaz Köprüsü bu iddiamıza iyi bir örnektir.

Yukarıda da temas ettiğimiz gibi, bu sanayi, statejik mal unsuru çok az olan bir sanayidir. Bir F-16 veya jet motoru gibi, bizatihî kendisi stratejik mal olmadığı, komponentleri de değildir. Bu itibarla ambargosu bahis konusu olmaz; varsa bile düşük mertebededir; ikamesi mümkündür. Bir F-16 veya jet motoru için bunu söyleyemeyiz. Bu özelliği sebebiyle, yabancı sermaye ile kurulması kolaydır ve çabuk olacaktır. Neticesi de çabuk alınacağından, kendimize itimadı-

mız da artacaktır. Konuya bu gözle bakılmadığından, bize göre bugüne kadar yanlış hareket edilmiştir. İnanıyoruz ki, bu tip havacılık sanayii ile Türk milleti ve insanı havacılığa çok daha çabuk adepte olacak, çok daha çabuk ve geniş çapta kalifiye eleman yetişecek, kısa zamanda birçok ihtiyacımız cevaplanmış olacak, talep yaratılıp tahrik olunacak ve nihayet, savunma ihtiyacımız için gerekli yüksek teknolojiyi hazmedecek ve hatta yenilerini yaratacak kalifiye eleman potansiyelimiz teşekkül edecektir.

Bu konuda dikkat edilecek önemli bir husus teşebbüsün tamamen sivil ve özel sektörce yapılması gereğidir. Devlet eliyle bu teşebbüsün başarıya ulaştırılması mümkün değildir. Demirperde ve diğer totaliter rejimler hariç, bütün dünyada, tabiatı gereği, bu işin özel sektörce halledildiğini görmekteyiz. 50 seneye yakın bir zamandan beri bizde havacılığın devlet tekelinde bulunmasının getirdiği nokta ortadadır. Hal böyle olduğuna göre bunda ısrar edilmemelidir. Binbir müşkülât ile kurulabilen özel havayollarının daha ucuz yolcu taşıdıklarına şahit oluyoruz. Bu tarz teşebbüsler rekabeti de tahrik edeceğinden bundan hem Türk insanı ve hem de turist, dolayısiyle Türkiye istifade edecektir. Bu itibarla, devlet bu nevi teşebbüslerin özel sektörce yürütülmesine engel olmak şöyle dursun, teşvik etmelidir.

6. KONUNUN ASKERİ AÇIDAN ÖNEMİ

Yukarıda bir nebze bahsettim, artık Birinci Dünya Harbinden kalma tutucu, konservatif düşüncelerin çağı çoktan geçmiştir. Daha İkinci Dünya Harbinin başında bu düşüncelerin ve tedbirlerin bir işe yaramadığı, Fransa ve Polanya'nın karadan ve Girit'in havadan işgali ile isbat edilmiştir. Kâdim kıdemi üzere terkolunur. Bu düşüncede olup da zamanında milyonlarca, bugünkü rayiç ile milyarlarca lira masrafla Çakmak hattı ve saire gibi tedbirleri alanları, Türkiye'nin karayolu yapımını, düşmanın çabuk işgaline vasıta olur diye engelleyen düşünceyi, yine de rahmetle anmakla beraber, artık terkedilmesi zamanının geldiğini vurgulamak isterim.

Eski düşüncenin tam aksine, memleketin kara ve demiryolu ile olduğu kadar hava ve deniz yolları ağı ile de örülmesi, belki kolay işgale vasıta olur diye sakıncalı görülebilir ise de unutmamak lâzımdır ki savunmak için de, taarruz için de bu yollara ve şebekeye ihtiyaç vardır. Başkasının taarruzundan korunmak için bunlar engellenirse savunma ve ikmal yolları da kapatılmış demektir. Bu sebeple, esasen, eskimiş ve geçerliliğini yitirmiş ve kimsenin itibar etmediği bu düşünceler terkedilmelidir.

1974 Kıbrıs Harekâtı bize sayısız dersler vermiştir. Herkes bilmektedir ki, bir askerî konvoyun sür'ati çok düşüktür. Kıbrıs harekâtında, sivil kamyon ve şöförlerin hemen devreye girmesi ile ortalama sür'atin hemen iki misline çıktığı birçok subayımızdan dinlemiş bulunmaktayız. Esasen, devir topyekûn harb devridir. Bir zaruret halinde, imkânlar sivil ve askeri diye ayrılmaz. Her şeyimiz askerin emrindedir. O halde, bu düşünceye uygun olarak diğer sanayi sektörleri gibi havacılık sanayiinin, turistik maksatlarla açılacak büyüklü küçüklü meydanların ve çok çeşitli boyutta uçaklarla kurulacak sivil ve özel sektör filolarının askerî bakımdan hiç bir mahzuru olmadığı ve olamayacağı gibi sayılamayacak kadar faydası olduğu aşikârdır.

Sovyetler Birliğinin, birgün işgali altına almayı planladığı Afganistan'da memleketi bir baştan öbür tarafa kat'eden çok geniş yollar yaptığı ve bu yollarla hava alanlarının yardımı ile Afganistan'ı kısa zamanda işgal ettiği, fikrimize cevap olarak öne sürülebilir. Ancak, bu işgalin, önce içeride rejim oluşturmak, binlerce entellektüelden müteşekkil bir gurubu ele geçirmiş bulunmak gibi terbirlerle ancak mümkün olduğunu... fakat dünyanın ikinci süper gücüne sahip olan Sovyetler Birliğinin, son derece iptidaî şartlarda ve çakaralmaz silahlarla dövüşen mücahitlerle başa çıkamadığını... onların da harekâtlarında, tıpkı Rus askerleri gibi bu yollardan azamî ölçüde istifade ettiğini de hesaba katmak ve unutmamak gerekir.

7.SONUÇ

Havayolu ulaşımı, kara ve deniz, diğer bütün taşıma çeşitlerine nazaran, çok farklı özellikleri olan, nev'i şahsına münhasır bir nakliye çeşididir. Havayolu ulaşımı, deniz yolu ile yapılandan takriben 20, kara yolu ile yapılandan ise 15 misli daha sür'atlidir. Zaman tasarrufu yönünden alternatifi yokdur.

Havayolu ile ulaşım, kaza ve risk yönünden de, diğer ulaşım çeşitlerine nazaran, daha emindir. İnsan ve eşya (mal) hırpalanmadan, örselenmeden ve bozulmadan nakledilebilir.

Türkiye, turizm imkânları bakımından, tabiî ve tarihi zenginlikler yönünden emsalsizdir. Ortadoğu ve Akdeniz bölgesinde en iyi ve en temiz deniz ve kara turizmi ancak Türkiye'de mümkündür. Küçük tonajlı, tenezzüh uçağı turizmi, yat turizminden daha etkin, daha kârlı ve masrafı daha az, riski yok denecek kadar küçük bir turizmdir ve sahillerimizle kara coğrafyamız bu turizme çok elverişlidir.

Kuzeyimiz ve güneyimiz, doğumuz ve batımız göz önünde alındığında, Türkiye'nin, belli zaman sınırları içinde, turizmden yeterince faydalanabilmesinin, ulaşım yönünden, tek çözümü havayolu ulaşımıdır. Bunun gereği yerine getirilmeli, zaman kaybedilmemelidir. Türk'ün karakterinde meknuz havacılık ve ona heves potansiyeli uyandırılmalı, hattâ fazlalık olarak, talep yaratılmalıdır. Bu konuda, millî sınırlarımız içindeki vatandaşlarımızdan başka, hudutlarımızın dışındaki dindaş ve soydaşlarımız, tarihî ve kültürel bağlarımız olan milletler de hesaba katılmalı, küçük ve çağ dışı kalmış hesaplardan kurtulunmalı ve gereken herşey yapılmalıdır.

Zaman kaybetmeden ve gayrı iktisadî küçük hesaplara saplanmadan, küçük tonajlı pervaneli ve jet uçakları imaline girilmelidir. Bunların yapımı kadar kullanımı da olabileceğince teşvik edilmelidir. Modası geçmiş, mantığı kalmamış bürakratik kaide ve engeller kaldırılmalıdır.

Bu karar ve tedbirler sonunda, diğer faktörler ve ihtiyaçlar da ihmal edilmemek kaydiyle, turizmde, gerçekten patlama olacak, iç ve dış turizm birden gelişecek, buna parelel olarak uçak ve yan sanayi sür'atle kurulup büyüyecek ve bilhassa, hin-i hacette askeri bakımından, her an faaliyete ve hizmete hazır, son derece cevval bir dinamik güç de yaratılmış ve yaşatılmış olacaktır.

KAYNAKLAR

1 — ICAO Buletin, July 1984, 1985; Feb. 1986.

2 — Türkiye İstatistik Yıllıkları.

3 — Air Transport World, Jan. 1984, 1985.

4 — THY Yıllık Raporları.

5 — Traffic, Commercial Air Carriers, 1978 - 1982, ICAO.

6 — YÜKSEL Ahmet Nuri, ''Türkiye'nin Müstakbel Havayolu Ulaşım Planı Hakkında Bazı Düşünceler'' Türkiye'de Ulaştırma Planlaması Sorunları ve Ulaşım Ana Planı Sempozyumu, İTÜ, 1984, İstanbul.

7 — TOKEL Halil, BUĞDAYCI Hidayet, ''Havayolu İşletmeciliğindeki Bazı Temel Teknik İşletme Karakteristiklerinin THY daki Değişiminin Etüdü'', Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, 1985, İstanbul.

8 — Çeşitli Ansiklopediler.

HAVAYOLU

TEBLİĞ İLE İLGİLİ GÖRÜŞMELER

YILMAZ BÜYÜKERŞEN - Sayın paşam, Sayın Bakanım ve değerli konuklar: Benim burada yapacağım kısa konuşma, aslında olayın tartışılmasında koment niteliğinde olacak ve de ümit ediyorum ki, tartışmalara bazı konularda yeni boyutlar kazandırabilir. Hiç şüphe yok ki, ben yine söz alınca dün demiryolu taşımacılığında sorduğum soru sonrasında olduğu gibi, ''Bu adam maliyeci, nereden çıktı yine karşımıza bir de havacılıkla ilgili olarak'' diye düşünülebilir Çünkü neye teşebbüs etsek veya daha doğrusu bize ne görev verilse, bu da nereden çıktı diye (çok çok) etrafta sözlere muhatap oluyoruz. Hele maliyecilik gibi sevimsiz, muhafazakâr bir branşın adamı olarak havacılıkla hiç ilgim kurulmayabilir. Ama hemen belirteyim: Son iki yıldır, devletin bana, bizim üniversiteye, başında bulunduğum üniversiteye havacılıkla ilgili olarak vermiş olduğu bir görev nedeniyle olayın içerisine girmiş bulunuyorum. Türkiye'de ilk defa kurulan Havacılık Meslek Yüksek Okulunun bağlı bulunduğu bir üniversitenin rektörü olarak burada konuşmak durumundayım. Onun ötesinde hemen belirteyim, benim bir de doğma bir havacılığım vardır. Eskişehir doğma ve büyüme olduğum için. Her Eskişehirli gibi hayata ilk gözümüzü açtığımız günden itibaren uçak sesleri ile karşılaştım. Onunla birlikte büyür, onunla birlikte ölürüz; ama tıpkı demiryolunda olduğu gibi, Eskişehirliler havayolundan mahrumdurlar; özellikle sivil hava ulaşımında. Eskişehir'e gelen bir yabancı, uçakların sesinden ürker ve ilk gecesinde uyuyamaz. Uçaklar uçmadığı zaman da gariplik var mı diye uyanırız uykumuzdan. Böyle bir durum vardır.

Sayın paşam bunu çok iyi bilirler. Ayrıca, Eskişehirlilerin havacılıkla sıhrî ilişkileri de vardır. Hava Harp Okulunun orada olduğu yıllar ve ondan sonraki dönemler de dahil olmak üzere, havacıların pek çoğu ya Eskişehirlidir, ya da Eskişehirlinin eniştesidir. Tabiî buna hiç şüphe yok. Uçak sanayiinin Cumhuriyetin ilk yıllarında kurulduğu yerlerden birisi, havacılığın beşiği olması, İnönü'deki planör kampı, Akatürk'ün, ''Istikbal göklerdedir'', yazısı yatıyor ve bugün Taktik Hava Kuvvetlerinin orada olması, en büyük hava ikmâl-bakım merkezlerinden birinin Eskişehir'de bulunması ve nihayet Tusaş F-16 motor fabrikasının da Eskişehir'de, doğru bir seçimle kurulmuş olması, sanıyorum bana burada biraz dışarıdan değil ama olayın içerisindeki bir adam gibi konuşma şansını ve fırsatını veriyor. Bugün Eskişehir'de (gariptir) sanayi çarşısına gittiğimiz zaman otomobil, kamyon tamir atölyelerinin yanında bir atölyenin içerisine bakarsınız, bir ziraî ilaçlama uçağı düşmüş kırılmış kullanılmaz haldedir. Ama onu tamir ederler. Çukurovadan gelen bir uçaktır, kamyona yüklenir gelir, tamir ederler. Sivil havaalanı olmadığı için de, iki taksi ile Ankara yoluna çıkarlar. Taksinin birisi yolun bu tarafını keser, 700 metre ötesinde başkası bayraklar elinde trafiği durdurur ve TIR'dan indirdikleri pervaneli ziraî ilaçlama uçağını, hurdaya çıkması çoktan gereken uçağı Ankara-Eskişehir yolunda gönderirler. Bu da, Eskişehir'e hava ikmal bakım merkezinin, Hava Kuvvetlerinin yetiştirdiği elemanların emekli olduktan sonra kendilerine yarattıkları küçük sanayi türleridir.

Bundan iki yıl önce, Millî Savunma Bakanlığımızdan verilen bir talimatla ve ona binaen Yüksek Öğretim Kurulunun kararı ile Havacılık Endüstrisinde teknik insan gücü yetiştirmek üzere bir meslek yüksekokulunun açılması kararlaştırıldı ve bunun yeri de Eskişehir olarak seçilerek görev bize tevdi edildi. Uçak gövde, uçak motor, uçak elektrik, uçak elektronik gibi hava endüstrisine yönelik ara insan gücünü yetiştirmekle değerlendirilmiş bir okuldu bu. Aynı yılda Ulaştırma Bakanlığımızın bir müracaatı oldu: ''Biz de hava trafik kontrol elemanı, meydan hizmetleri, kargo gibi çeşitli dallarda ara insan gücüne ihtiyaç duymaktayız. Bunun da bölümlerini açar mısınız?'' dediler ve okul açıldı.

Şimdi, buraya kadar iş normal; ama bundan sonrakiler bir pürüz teşkil ediyor; çok ilginç noktalar. Türkiye'de ve dünyada meydana gelen değişiklikleri yansıtması bakımından da fevkalade önemli. Okul açıldı, öğrencileri aldık. Hemen bu arada parantez açarak söyleyeyim; teknik dallarda endüstriye yönelik ara insan gücünü yetiştirecek bölümlere birinci tercih olarak müracaat eden endüstri meslek lisesi mezunu öğrenciler, diğer sektörlere klasik lise mezunu öğrenciler müracaat etmişlerdir. Mühendislik Fakültelerimizin puanlarına, en üst puanlarına denk düzeydeki öğrencilerdi bunlar. Normal bir dil ağırlıklı okul faaliyete başladı. Arkasından birgün Birleşmiş Milletler Kalkınma Teşkilatı temsilcisi randevu istemiş, çıktı geldi. Onun arkasından Amerika'dan, Kanada'dan pekçok uçak yapım firmalarının temsilcileri gelmeye başladılar, şaşırdık. Bir okul açılıyor, neden bunlar böyle geliyorlar. Onlara sordum: ''Neden bu ilgiyi gösteriyorsunuz?'' dedim. Onlar da ''Her türlü teknik yardımı yapalım okulunuza. Teknik yardım programı bağlayalım'', dediler; bu programlar hemen bağlanmıştır, belirteyim. Bu arada Dünya Bankası hemen geldi, ''Biz de kredi veriyoruz bu okulun gelişmesi için'' diye. ''Bayram değil, seyran değil, enişten niye beni öptü'' derler. Nedir bu değişiklik? Birleşmiş Milletler Temsilcisi ''Dünya Sivil Havacılık Teşkilatı olarak bu alanda bizim sertifikalarımıza sahip; gerek meydan, gerek uçak bakım, onarım elemanları yetiştirecek bir okul Lübnan'da vardı, bu okul çalışmıyor. Çalışamaz halde Lübnan'ın durumu nedeniyle. Ortadoğu'da Türkiye ve özellikle sizin burada kurmuş olduğunuz okul, bu okulun yerini alabilir; biz bu düşüncedeyiz, bu niyetle de bunu destekliyoruz'' dedi. Hemen belirteyim, son üç yıldır Yunanistan bundan haberdar olmuştur ve Yunanistan bu okulun kendisinde kurulması için çalışmaktadır. Eğer, biz Türkiye olarak gelen teklife ve yaptığımız bağlantıya daha da önem verirsek sanıyorum Türkiye bir de bu yönden önemli bir imkâna kavuşacaktır; sivil havacılık teşkilatı ve hava endüstrisinin gelişmesi açısından.

Arkadan, ICAO. Bunlar da geldiler. Onlara ''Siz niye ilgileniyorsunuz?'' Sizin yetiştireceğiniz adamların hangi sektörde, hangi kuruluşta, hangi ülkede olursa olsun görev alabilmesi için bizim sertifikalarımıza sahip olması lazım; şu eğitim programlarını yapmanız gerekli. Gerekli insan gücünü biz veriyoruz, size de ayrıca bu dallarda da burslar veriyoruz, hocalar yetiştirmeniz için ve bu programlar uygulandıktan sonra siz doğrudan doğruya bizim adımıza yetkili kuruluş olarak bizim sertifikamızı vereceksiniz'' denildi ve bu anlaşmalar da yapıldı. Firmalar var. Planör yapımı, motörlü planör yapımı için teklif getirenler, pervaneli hafif insan taşıyan eğitim uçakları, kargo uçakları, 12 kişilik uçaklar teklifi getirenler var. Ayrıca eğitim üniteleri yapımı için teklif getirenler ve âviyonik aletleri Türkiye'de üretmek için teklif getiren firmalar var. Alışık olmadığımız bir şey; çıkıp üniversiteye geliyorlar. Türkiye'de ilgili bakanlıklar, kuruluşlar varken. Onları

sıkıştırdık; nedir amacınız, galiba yanlış adrese geldiniz diye. ''Efendim, Türkiye bir sistem değişikliğine geçti, serbest piyasa ekonomisine geçti. Siz bu okulu burada kurdunuz, böyle bir endüstrinin kurulması için böyle bir okul gereklidir; ayrıca, kanun çıkardınız, endüstri, üniversite işbirliği ve işbaşında eğitim gibi programlar uygulamaya başladınız. Eskişehir uygun bir yerdir. Bu sanayiler burada kurulursa, sizinle bir prensip anlaşmasına varırsak, öğrencileriniz de yarım günlerini bu sanayi dallarında çalışarak geçirirler, hem teknolojiyi çabuk kaparlar, hem de maliyet çok düşer'' dediler. Biz biraz daha deşeledik ve kendilerine ''Türkiye'yi eğer pazar olarak düşünüyorsanız, böyle bir yatırım, böyle bir sermayeyi Türkiye'ye getirmeniz için bana göre hiç de cazip bir ülke değil'' dedik. Onlar da, ''Bizce Türkiye de sivil havacılığın gelişmesine, bu katkıda bulunabilir ve biliyoruz ki, siz yine göreceksiniz jet devrinde pervaneli uçak yapımı yine sürüyor. Hemen söyleyelim biz Türkiye'nin iç pazarında ziyade, Avrupa'daki rakip fabrikalar için Türkiye'ye gelmek istiyoruz'' dediler ve anlattılar: ''Amerika'da pervaneli uçak pistonlu uçak yapımı, sivil havacılıkta, özellikle kommuter Payn ve kargo sistemlerinde kullanılan uçaklar, eğitim uçakları, sportif uçaklar artık geçerliliğini kaybetti. Bu sanayi günümüzde fazla krize düştü, hatta bazı fabrikalar kapandı. Çünkü, işçilik çok pahalı oluyor. Bunlar, pistonlu uçaklar, motor dışında emek yoğun uçaklar perçin yapacak, gövde bağlayacak, kablo bağlayacak, hortum bağlayacak ve dizayn gerektiriyor bu sistemi devam ettirebilmek için. Tıpkı otomobillerde olduğu gibi model değiştirmek gerekiyor. Onlar da çok pahalı. Bir işçilik saat başına 35 dolar. Nitekim, Brezilya bizden kapanan fabrikaları yok fiyatına aldı, kendisinde emek ucuz olduğu için, şimdi Amerika iç pazarında onlar satıyor biz rekabet edemiyoruz Amerika'da. Türkiye'de ise bu okulun kurulması, ekonomik sistemin değiştirilmesinden sonra, sivil havacılığın serbet bırakılmasından sonra; ilgi duymamızın nedeni budur. Hem Ortadoğu ile hem Avrupa ile rekabeti bu küçük uçaklarla dünüşüyoruz'' dediler. Arkadaşlarımız onları tahkik etti yayınlardan, gelişmelerden; söylenenler doğruydu. Peki, ''Türkiye için ne düşünüyorsunuz'' dedim, böylesine ucuz demek. Verilen cevap şu: ''Amerika'da saat başı 35 dolar, biz Türkiye'de eğer saatbaşı 10 dolar verirsek, ki 10 dolar çok büyük bir ücret, bizim arkadaşlar da saat başına 2 doları iyi buldular. Dolayısıyla Türkiye, bu endüstri ile ihraçat potansiyeline de sahiptir.'' Söyledikleri bu. Devletin ilgili kuruluşları ile bunları temas ettiriyoruz. Geldikçe, bağlantılar kuruyorlar, Savunma Fonuna ve diğer bakanlıklara gönderiyoruz.

Bu arada, hemen bir noktayı şükranla belirteyim. Türk Hava Kurumu bu okulu çok desteklemiştir. Elindeki teknik imkânları da eğitim için bize tahsis etmiştir. Bu, gerçekten bizi memnun eden hususlardan bir tanesi. Birisi, ''Türkiye iç piyasası da zamanla gelişebilir. (bizim asıl hedefimiz dışarısı olmakla beraber) çünkü, 50 milyon liraya bir Mersedes alıyor iş adamlarınız. Halbuki, 30 ilâ 40 milyon liraya pistonlu uçaklarla gidilip gelinebilinir; ama şimdilik Türkiye'yi cazıp görmüyoruz; çünkü, âltyapısı yoktur, küçük hava alanları yoktur, halihazır durumda kommuter-Payn sistemi kurulamaz vesaire'' dedi.

Arkadan bir başka grup geldi üniversiteyi ziyarete. Gelen gruplar bizimkiler. Hangi gruplar; Avrupa'dan Türkiye'ye uçak parçaları ve uçak satma durumunda olan Türkiye Temsilcileri. Bu hareketlerden, bu gelişmelerden hiç de mumnun olmamış oldukları anlaşılıyordu. Yani yabancıların gelip Türkiye'de bu endüstriyi kurmaları. Sebep gayet açıktı, konuşmalarımızın sonunda belli oluyordu. Türkiye'ye sağlayacakları ithalatın komisyonundan olacaklardı. Biz, kendilerine gayet nazik bir şekilde bu kayıba uğramamak için, kurulacak yerli sanayilere ortak olmalarını, dolayısıyla üretim ve ithalat değil de ihracat kârlarına ortak olmalarını önerdik; ama hemen söyleyeyim, Türkiye'de sivil havacılığın ve buna dayalı uçak endüstrisinin kuruluşunda biz üniversite olarak, okul olarak, bunları birer bariyer görüyoruz, aşılması gereken bariyerler görüyoruz. Çünkü, bu girişimleri engelleyecek potansiyeller olarak bize gözüküyor.

Bunun dışında, yine engel olarak görebildiğimiz, Türk müteşebbislerinin, böyle bir yatırım yapmak isteyen Türk müteşebbislerinin, daha ziyade iç pazara ve de silahlı kuvvetlerimizin ihtiyacına talep potansiyeli olarak bakmalarından ileriye geliyor ve bu sanayi bir türlü kurulamıyor. Halbuki, bize gelen yabancıların baktığı perspektifle olaya baksalar, sanıyorum yatırım yapmaya değer bir sektör olarak gözükecek. Tabiî savunma sanayiimiz ve onun uçak ihtiyacı ayrı bir konu. Ben sadece olayı şöyle sınırlamak istiyorum: Sivil havacılıkla.

Bunun dışında kısa tecrübelerimizden edindiğimiz intibaya göre, sivil havacılığın gelişmesindeki engeller olarak şunları tespit ettik:

1. Bir kısım bürokratlarımızdaki ve kamu kuruluşlarımızda yönetim kesimindekilerin değişen politikalar nedeniyle, Türkiye'de değişen politikalar nedeniyle Kamu kuruluşlarında özel sektör statüleri içinde çalışması imkânları getirilmesine rağmen, hâlâ kamu tekelciliği zihniyetinden kurtulamamış olmaları. Kimsenin alınmasını istemiyorum; ama durum bu. Özel tartışmalarda ayrıca bu kuruluşları ve bu kesimleri zikretmek mümkün.

2. Teknik personel yetersizliği. Böyle bir sektör kurulduğu takdirde, uçakların bakım ve onarımını yapacak teknik eleman yok. Allah kısmet ederse, önce Tusaş'ın ve askerî kesimin ihtiyaçlarını karşıladıktan sonra, sivil kesime de hizmet edecek, kurmuş olduğumuz meslek yüksek okulu.

3. Sivil pilot yokluğu. Nitekim, Sayın Bakanımızın açış konuşmasında hava sektörüne değinirken, şu kadar şirket kuruldu buyurdular, doğrudur. Teşvike rağmen, sivil havacılıkla ilgilenecek şirketlerin kurulmasına karşılık, dışarıdan her boyutta kullanılmış uçakları kiralamış olsalar bile, bu uçaklara pilot bulmak, bunların bakım ve onarımlarını yapacak elemanları yetiştirmek bir başka sorun. Çözülmesi gereken bir sorun olarak tarafımızdan tespit edildi.

Ayrıca, meydanlar malûmdur. Sayın Ahmet Yüksel hocamızın belirttiği gibi, vaktiyle Hava Kuvvetleri tarafından yapılan pek çok meydan ve pistler, pervaneli uçak için yapılan pistler, değişen teknoloji karşısında terk edilmiştir. Ama Millî Savunma Bakanlığına tahsislidir. Terk edilmiş pistlerdir, üzerlerinde ot bitmiştir. Birer kısa bakımla bunlar faal hale getirilebilir. Hatta ben bir düşüncelerine biraz daha açık bir yaklaşım getirmek istiyorum. Belediyelerden bahsettiler. Bugün elverişli yerlerdeki kasabalarda bile, belediyeler isterlerse, eğer geliştirebilirsek pistonlu küçük uçak yapımını ve onlarla beraber kommüterlayn bağlantılarını, hava ulaştırmacılığında içerde gerek turizme, gerek kargoya, hatta PTT'ye posta hizmetleri için katkıda bulunabilirler... Belediyelerimiz malûm, ellerinde büyük konular var; kaldırımları yapıyorlar, kırıyorlar yeniden yapıyorlar. Halbuki, ellerindeki makina parklarıyla pekâlâ bu uçaklar için (ki bu uçakların büyük bir bölümü düzgün ve taşsız bir çayıra inip kalkabilen uçaklardır) birer veya birer buçuk kilometrelik pekâlâ altyapısı nispeten elverişli asfalt pistler yapabilirler. Birer barakalarla küçük, minik terminal binaları kurulabilir. Bu, Amerika'nın keşfi değildir. Çünkü, gördüğümüz bütün ileri ülkelerde çok küçük kasabaların bile tek katlı küçük bir terminal binaları ile böylesine bir pistleri, her türlü ulaşımı sağlamaktadır. Kaza anında ambülans hizmetlerinden yararlanılabilir.

Bir diğer konu, bu tür uçaklar için benzin, akaryakıt temininde promlemler vardır. Hâlâ, bu tür uçaklarda kullanılan akaryakıtlar Millî Savunma Bakanlığına tahsislidir. Kolay kolay bunların dağılımı ve tevziatı yapılamamaktadır.

Bir diğer konu, şudur: Gerçi son zamanlarda Türk Hava Kurumu buna başladı ama 60 yıllık bir gecikmeden sonra başlanmış bir faaliyet de olsa şükranla karşılamak lazım. Gençlere, üniversitelere havacılığı bir spor dalı olarak yaymak. Biz bunu yaptık; bununla birlikte okul kurulurken 1200 öğrenci kulübe üye oldu. Hemen yanımızda İnönü Planör Kampı var. Türk Hava Kurumu ile anlaştık. Fakat, bu sefer Türk Hava Kurumunun elinde yeterli planör yok. Çocukları 20'şer kişilik gruplar halinde götürüyoruz, iki günde ancak bir kere sorti yapabilme imkânına sahip olabiliyorlarsa oluyorlar. Dolayısıyla, Türk Hava Kurumunun da elindeki bütün potansiyellerle bu yöne yönelmesi gerekir.

Ben inanıyorum ki, Türkiye'ye büyük tehlikeler hep havadan gelecektir. Askerî alanda da havadan gelecektir, ekonomik alanda da malınızı, insanınızı, turizminizi havacılıkla yapamazsanız, ekonomik yönden de havadan gelecektir. Haberleşmede çağı yakalayamazsınız (çok şükür yakalıyoruz şimdi) kültür açısından da havadan gelecektir. Hâlâ Türk semaları gerçekten Türkiye için fevkalade önemlidir. 60 yıllık ataletimizi, 6 saatlik acurluğun içerisine sokmak mecburiyetindeyiz ve de Türk havacılığın, sivil havacılığın gelişmesi için, behemal Türk insanını havaya çıkarmamız lazımdır. Türk insanı, karada demiryolunda olduğu gibi, havada ulaşmaya alışmazsa, ayağı yerden kesmezse, bu sektörü de geliştiremeyiz.

Teşekkürlerimle saygılarımı arz ediyorum.

SELÂHATTİN BABÜROĞLU - Bu çok kapsamlı ve çok nezih konuşmayı dinledikten sonra, ben bu konuşmayı biraz daha Sayın Bakanın açış konuşmalarına ve bakanlık bünyesine de götüren bazı sualler soracağım. Eğer, vaktim kalırsa, kendimé göre o suallerin açıklamalarını yapacağım.

Hocamın deyimi ile ben de Paşam, Bakan bey, hocam diye sorularıma başlayayım. Bir gazetede okumuştum. Bu deyimleri irtica, karşılıklarını devrim demişlerdi. Konuşmanızdan da anladım ki, irtica ile devrim ile alakası yok bu deyimlerin.

Şimdi, kara ve deniz ulaşımının, özellikle trenli ulaşımın çok süratli bir döneme girdiği zaman -Avrupa-Anadolu arası diyelim- uçak ulaşımı turizmdeki önemini kaybeder mi?

İkinci sorum: Dünyada uçakla ulaşım rekabetinin tırmandığı bir sırada uçakla ulaşım kârlılığının sizce bir analizini yapar mısınız?

İftiharla şunu söyleyeyim ki, Türk Havayolları dünkü performansının çok ilerisinde, idael olan Avrupa çanağını da çatlatmış, dünya çanağını çatlatmak üzeredir. Kârlı görülüyor. Acaba, aynı kârlarla -belki Sayın Bakanın cevaplandıracağı konudur- eskiyen uçakları yerine koyabilecek midir ve rekabetini götürebilecek midir?

Bu sorularım, aynı zamanda kârlılık yönünden dünya hava ulaştırmacılarıyla rekabete girebilecek midir? Amortisman süresi bitmiş olan uçakların yerine bu gelirle yenilerini koyabilecek bir kârlılık mıdır, yoksa kur farklarından kaynaklanan bir kârlılık mıdır? Rasyonel midir, değil midir? Bu sorularım biraz da güncel bir konu olan Türk Havayollarının özel teşebbüse satılması veya özelleştirilmesi bir kesimi. Sayın Bakanın konuşmalarından görüyoruz ki, özelleştirmeye gidilmiştir.

Dünya havayollarında, özel teşebbüs ve kamu teşebbüsü halinde çalışan havayollarında, dünya devletlerinin havayollarına sübvansiyon veya politik destekleri var mıdır ve bu destekler karşısında Türkiye'deki havayollarının özel teşebbüse devri konusundaki görüşleriniz.

Türk Havayolları kargo filosu oluşturma çalışmaları içerisindedir. Konuşmanızın bir yerinde değinmiştiniz. Kargo filosu hakkındaki, yani ayrı bir kargo filosu mu, asıl yolcu filosu içinde bir organ mı düşünürsünüz; hangisi havayolları için daha yararlıdır.

İncelediyseniz, şu anda dünya ve Türk Havayolları uçaklarının uçuş ütilizasyonu hakkında, yani havada kalma süreleri hakkındaki görüşlerinizi öğrenmek istiyorum.

Bir başka soru da, sanıyorum Sayın Bakanın cevaplandırması gerekecektir. Bir dönem 1978'lerde ortadoğu'da en büyük havayolları kurulacağı aldatmacası ile veya aldanmamla, kısa süre Havayolları Genel Müdürlüğü yapmıştım. O tabiî hayalle sonuçlandı; ayrıntıya girmiyorum ama o zaman bölge uçak işletmesi planı vardı. Ulaşım sistemleri içerisindeki dengesizlik, tıpkı bölgsel dengesizliğe benziyordu. Bunun giderilmesi için bir çalışma vardı. Bu çalışmaya değinen değerlendirmeleriniz oldu: Helikopterli uçuş, bölge uçusu, ana arteri takviye edici uçuşlardan söz ettiniz. Ben ayrıca Türkiye'deki anarşi hareketleri için de bu bölgesel uçak sisteminin, daha çok kültürel ve sosyal yönü ağırlık basan, bölgesel uçak sistemine gidilmesini bu hükümet için iyi bir şans olacağını kabul ediyorum. Aynı zamanda eksi 43 derecede helikopterlerin ve uçakların vazife görmeleri, bu arada hasta naklî, bölge imkânları ve bölgesel dengesizliği kaldıran, denge kuran bir ulaşım sistemi olduğuna göre, acaba bunun hakkındaki çalışmalar hangi noktadadır.

Bir başka çalışma vardı. Sanıyorum dünya havayolları, önemli uçak filoları olan havayolları, otel turizmi veya bölge tatil köyleri ile birlikte çalışmalar yapıyorlar. Türk Havayollarının Turban ile Turizm Bakanlığının birlikte 40 bin yataklı bir çalışması öngörülmüştü. Bu konuda, acaba, -tabiî iktidarların siyasî görüşlerine göre değerlendirilecektir- özel teşebbüsten mi yararlanılmak istenir, yoksa her iki kuvveti bir araya getirerek ulaşımla turizmi bir araya getirme imkânı olacak mıdır?

Şimdi, sayın dinleyenlerim Yeşilköy'de bir olay var, insanın gögsünü kabartacak bir olay var. Yeşilköy'de başka millet çocuklarının yapamayacağı, hatta belki kalıtımdan kaynaklanan bir olay var. Küreyi arzı Istanbul ve Çanakkale Boğazından arakesit kabul edip, düzlem haline getirip bir uydudan baktığınız zaman, Anadolu'nun girintileri, çıkıntıları, tarihi varlıkları, turizm varlıkları ile dünya harikası olarak Allahın Türk insanına adeta bağışladığı Anadolu'nun iki boğazın kesiminde bir olay var. Orada beş ayrı cins uçağı ve yedek parçası başka ülkelerden alınan beş ayrı cins uçağı her gün uçuşa hazırlayabilen insanlar çalışmakta. O zaman, hava ulaştırmacısı, kişisi ile diğer ulaştırma dalındaki insanlar arasındaki farkı kabul edip, özlük haklarına da o açı-

dan yaklaşmak gerekir. Bir yerde eğer yorgun bürokratlar, eğer sürantrenörmüş teknokratları kullanırsanız, bu kadar hassas, bu kadar incinebilen, çabuk rahatsız olan bir havayolunu yaşatamazsınız. Bu konuda, yani personel politikası yönünden bunu dile getirmiş bulunuyorum. Ulusal bayrağımızı, Türk bayrağını uzaya götüren bu ulaştırma dalının geçmişe nazaran kazandığı performansı övgü ile karşılıyorum ama hem konuşmacımız hem de Sayın Bakan tam ölçülerde yeterli bulmadılar. Acaba, Türk Havayolları artık kendi yağı ile kavrulan, yani sağladığı dövizi ile uçağını alan, uçağını yenileyen bir duruma gelebilecek midir? Bir de son zamanlarda özelleştirme biçiminde kurulmuş olan genel müdürlükler hakkında biraz daha açıklama yapılabilinirse, Türk Havayollarının artık uluslararası tehirsizlik rekoruna oynayan bir havayolu olarak daha da çok gögsümüzü kabartabilecektir.

Ben bu duygularımı dile getirme fırsatını bulduğum için, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN — **Sayın Babüroğlu'na biz teşekkür ediyoruz.**

Şimdi, bana yöneltilen sorular bir hayli fazla ve aslında hepsi önemli konular. Eğer, kendileri de müsaade ederse, ben bunu kapanış konuşmasında cevaplandırayım ki, buradaki tartışma ortamına daha fazla fırsat vermiş olayım.

AHMET NURİ YÜKSEL - Peki efendim.

Geriletmez. Sebebi, arada ülkeler, kıtalar ve denizler ile boğazlar var. Alternatifsizlik hiçbir zaman, asrın sonu değil, önümüzdeki asrın ilk çeyreğine kadar alternatifsizliğin kaybolması mümkün değil. Kaldı ki, trenleri de istediğiniz sürata çıkartın, kuş uçuşu gitme imkânları yoktur. Zaten, bu sistemlerin kuruluşu, eğer boğazlar, kıtalar ve denizler atlamasa dahi, 15-20 seneden evvel taahhuk etme imkânına sahip değildir. Onun için tam tersine, hızlı trenlerin ve hızlı karayolu taşımacılığının bu havayolu ile hizmet sektörünün geriletmek şöyle dursun, çok daha fazla takviye edeceğini ve yoğunluğunun artacağını kesinlikle söyleyebilirim. Herhalde bu kadar kafi.

ZİYA GÖKALP ÖZERGİN - Sayın Paşam, Sayın Bakanım, değerli Şûra üyeleri: Efendim, ben İstanbul Teknik Üniversitesi Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi öğretim üyelerindenim. Mesleğim havacılık. 30 seneden beri uçak mühendisi yetiştiriyoruz. Bu Şûra'ya bir bildiri ile katılmak arzusunda idim. Ancak, Şûra'ya asîl üye olarak tayin edildiğimiz Sayın Bakanımızca bize bildirildiğinde, bildiri verme süresinin geçmesi nedeniyle, bu fırsatı bulamadım.

Efendim, havayolu ulaşımını ilgilendiren konular, daha ziyade havacılık sektörünün sivil havacılık bölümü ile ilgilidir. Tabiî olarak, askerî havacılık konumuzun dışında kalmaktadır. Sivil hava ulaşımı sektörünü ilgilendiren konular arasında değişik maksatlarla yolcu ve yük taşımacılığı yapmak ve bu hizmeti verirken beynelmilel sivil havacılık esaslarına, şartlarına uymak konuları vardır. Yolcu ve yük taşımacılığı dışında, turizm, ziraat, spor, meteoroloji ve benzeri sektörler için uçaktan yararlanma hususu da bu sektörün içindedir. Bugün için havayolu ile ulaşım hizmetleri büyük çapta Türk Havayolları tarafından yapılmaktadır. Yine, Türk Havayolu ile ortak çalışan Boğaziçi Hava Taşımacılığı Anonim Şirketi de gerek tarifesiz çartır seferleri ile gerekse kargo taşımacılığı ile bu sektöre katkıda bulunmaktadır.

Memnuniyetle görüyoruz ki, hükümetimizin liberal politikası çerçevesinde havayolu ulaşımında tekelden vazgeçilmiş ve Sayın Bakanımızın açılış konuşmasından anlaşıldığı üzere, 11 özel teşebbüs şirketi de bu sektörde hizmete başlamıştır.

Havayolu ulaşımının, genel ulaşım içindeki payı, gerek yolcu ve gerekse yük bakımından, diğer ulaşım sektörlerine göre çok cüzzi olmakla beraber, taşınan yolcuya zaman gibi çok değerli bir şeyi kazandırması sebebiyle çok önemlidir. Aynı durum, taşınması sürat ve özellik isteyen emtea için de söz konusudur. Bir havayolu ulaşımının gerçekleştirilmesi için, aşağıdaki unsurlara ihtiyaç vardır.

Bu unsurlar Ulaşımda kullanılacak uçaklar, bu uçakların inip kalkabileceği meydanlar, hava trafik ve kontrol hizmetleri, gerekli yer hizmetleri, uçuş, kontrol, bakım ve onarım hizmetleri için gerekli yüksek düzeyde bilgi ve beceri isteyen personelden meydana gelir.

Her devlet, genel sivil havacılık politikasına uygun olarak, yukarıda sıralanan gerekleri yerine getirmek zorundadır. Bu politikayı, gösterdiği özellikler bakımından iki kısımda gözden geçirmek gereği vardır. Birincisi, yurt dışı hava ulaşımı, diğeri ise yurt içi hava ulaşımı ve sivil havacılık hizmetleri.

Yurt dışı hava ulaşımındaki hedeflerimiz mevcut dış ilişkilerimiz, bu sahada faaliyet gösteren diğer hava işletmelerinin durumu ve herhangi bir hattaki yolcu ve yük arz talep esasları gözönüne alınmak suretiyle tespit edilmelidir. Sayın Başbakanımızın mesajlarından ve Sayın Bakanımızın sunuş konuşmasından anlaşıldığı üzere, halen mevcut 40 adet yurt dışı hattına, ilâve olarak uzun menzilli dış hatların çok yakında açılması planlanmaktadır. Bu hatların açılışına elde mevcut uçak filosu ile bu filoya 1992 yılına kadar katılması düşünülen 5'i uzun menzilli 2'si orta menzilli 7 adet Air-Bus uçağından oluşacak filomuzun kapasitesini, açılacak hatlardaki yolcu talebinin, bu yolcuya aynı merkezlerde başka havayolu işletmeleri tarafından sunulan koltuk arzının, politik ve psikolojik faktörlerinin gözönüne alınarak yapılacak fizibilite etüdlerinden sonra karar verileceğinin umudunu taşımaktayım.

Yurt içi hava ulaşımında ise, yani yurt içi hava ulaşımındaki politikamız, havayolu ulaşımından yararlanmak isteyen, yurdumuzdaki her noktaya talebe uygun olarak ulaşım hizmetini götürmek olmalıdır. Sayın Bakanımızın da ifade buyurdukları gibi, bugün için yurdumuzun değişik noktalarındaki 17 merkeze hava ulaşımı sağlanmaktadır. Bu merkezlerin adedini zaman içinde artırmak mümkün olacaktır. Yeni hizmetlerin götürülmesinde en kritik nokta, yeni hava meydanlarının inşaatıdır. Belli bir plan içinde, önem sırası ile hava meydanlarımızın sayısının artacağını ümit etmekteyim. Ancak, hemen söylemek mümkün ki, bilhassa Sayın Ahmet Nuri bey hocamızın ifade ettikleri gibi, turizm sektörü için gerekli küçük uçakların iniş kalkışına müsaade edebilen ve fazla yatırım gerekmeyen meydanların yapımına büyük ihtiyaç vardır. Bilhassa İç ve Doğu Anadolu bölgeleri, örneğin Kapadokya, Nemrut gibi bölgeleri ve sahillerimizdeki turistik ve tarihi yöreler için bu calışmalara hemen başlanılmasında büyük yararlar vardır. Böylece, belli merkezlerden küçük uçaklarla -örneğin 10-20 kişilik- bu tarihi bölgelere hızla turist aktarması yapılabilir. Küçük uçakların iniş kalkış yapabileceği meydan yapımı ile bu meydanlarda gündüz iniş kalkış yapılabilmesi için gerekli kontrol sistemleri fazla yatırım getirmediği için, uygulamada aşırı malî zorluk da yoktur. Ancak, ayrıca bu işe talip özel yatırım birimleriyle de bu yükü paylaşmak mümkündür.

Bu tip meydanlar, turizm yanında, bölgesel sivil havacılık ve sportif havacılık faaliyetlerinin gelişmesinde büyük yarar sağlayacaktır.

Konumuz dışında kalmakla beraber, değişik maksatlarla kullanılan ve her yıl milyonlarca dolar döviz ödenerek yurda ithal edilen küçük bu 20 kişilik uçakların yurdumuzda imâlatına geçmek gerektiğini bu vesile ile ifade etmek isterim. Bu tür uçaklar için 10 yıllık bir zaman içinde, toplam ihtiyaç uçak adedinin 1000 olduğunu Sayın Profesör Ahmet Yüksel'in bildirisinden öğrenmiş bulunuyorum. Bu, hiç de küçümsenemeyecek bir imâlat miktarıdır. Bu tiplerin, aynı uçakların yurdumuzda yapılabileceği ve bu imâlattaki başlangıç katkımızın yüzde 40-50 oranında olabileceğini rahatlıkla ifade etmek mümkündür. Bu işe talip olan özel teşebbüse gerekli bütün kolaylıkların gösterilmesi halinde, çok kısa sürede bu tip uçakların yurdumuzda yapılabileceğine inanıyorum. Bu tip bir imâlatı, F-16 gibi yüksek teknoloji ve büyük bir yatırım isteyen askerî maksatlı uçakların yatırımı ile karıştırıp, bu yatırımdan korkmamak gerekir. Bu meyanda, çok maksatlı hava ulaşımı için kullanılan belli tipteki helikopter imâlatını da unutmamak gerekir.

Bu konular dışında, havayolu ulaşımı sektöründe yapmamız gereken işleri aşağıda kısaca sıralayacağım. Bunlar Ulaşım hizmeti yapan uçağın belli periyodlarla bakım ve onarıma ihtiyaç olduğu malumlarınızdır. Bugün, Sayın Babüroğlu'nun da ifade ettikleri gibi, havayollarının Yeşilköy Bakım ve Onarım tesislerinde hakikaten harikalar yaratılmaktadır. Kanımca, bu tesislerin tevsi edilerek civarımızdaki havayolu şirketlerine, bakım ve onarım hizmetleri vermesi de mümkündür. Kanımca bu büyük mertebede bize döviz sağlayacaktır. Zaman içinde bu tip tekliflerle karşılaştığımızı hatırlıyorum.

Diğer bir olay, uçuş personeli, pilot ve uçuş mühendisi. Bakım onarımın değişik kademelerinde ve yer hizmetlerinde kullanılan mühendis, teknisyen ve kalifiye teknik eleman yetiştirilmesi; memnuniyetle öğreniyoruz ki, bu kategoride olan kişileri bugün Anadolu üniversitemiz eğitmek için bir tesis, bir yüksekokul kurmuşlar. Bunların eğitimi ve gerekli bu insan potansiyelini yetiştirmek de ayrıca bir hedefimiz olmalıdır. Bunun dışında, bu milletin içinde, kalbinde havacılık hakikaten var. Fakat bu hevesi, bu arzuyu dışa çıkarmak için bazı çok küçük teşebbüslerde bulunmak gerekir. Bir anımı size arz edeyim; bir hoca olarak, uçak mühendisi bölüm başkanı olarak, birgün Denizli'nin bir nahiyesinden bir mektup aldım. Bir lise öğrencisi, bir planör yapmak iste-

diğini, bu işin gerektirdiği teknik bilgilere haiz olmadığını ve kendisine yardım edip edemeyeceğimi bana yazmıştı. Memnuniyetle kendisine derhal cevap verdim; işin teknik yönlerinin biraz zor olduğunu, bugünkü bilgi seviyesi ile işi temelden kendisinin çözemeyeceğini, ancak bu mertebede neler yapabileceğine dair cevaplar verdim. Halen belki bir yıl oluyor mektuplaşıyoruz; bu gencin hevesini kırmamak ve kendisini bu yolda kazanmak bakımından elimden geleni yaptım; yani şunu söylemek istiyorum: Gençliğimiz bu işe çok hevesli; eğer, onun önünü açarsak, çok küçük teşebbüslerle havacılığa kendilerini itmemiz mümkün olacaktır.

Diğer konuşmacı arkadaşlar da sözünü ettiler; bürokratik zorluklarımız var. Bir kişi kendi gayreti ile bir planör, hatta motorlu uçak yapıyor; bunları görüyoruz. Fakat, bunu denemek için, buna bir uçuş sertifikası alabilmek için, yahut başka bir pilot tarafından bunu uçurabilmek için birçok bürokratik engeli aşmak zorunda. Bu kişi, bu noktalarda bıkıyor ve faaliyetinden maalesef vazgeçiyor.

Efendim, sözlerimi burada bitireceğim. Yalnız, bu vesile ile Sayın Bakanımdan bir istirhamım var. Ben, uçak mühendisliği bölüm başkanı olarak, öğrencilerimize dört yıl boyunca uçakla ilgili konularda staj yaptırmak zorundayız. Türk Havayolları sorumlularına teşekkürlerimi burada arz etmek isterim. Kendileri, mümkün olan bütün yardımları yapmak arzusundalar; ancak, verdikleri kontenjanlar bizim öğrencilerin adedinden az olduğu için, bu staj gereksinimizi yeterince karşılayamıyoruz; bu hususta himmetlerinizi rica ederiz.

Sözlerimi bitirir, hepinizi hürmetle selamlarım efendim.

İBRAHİM ÖZTÜRK - Sayın Paşam, Sayın Bakanım, Ulaştırma camiasına bakanlık yapan saygı değer büyüklerim Fazla vaktinizi almak istemiyorum. Hava-İş kolunda çalışan emekçilerin, yaklaşık 10 yıldır emeğini pazarlamaya çalışan bir yetkili olarak kısaca şu noktaya da değinmek istiyorum: Bana göre, tebliğin başına baktığımızda, turizmde hava taşımacılığının önemi denildi. Ancak, tebliği veren değerli hocam ve daha sonraki yorumcular, bana göre hava taşımacılığı turizmden daha çok hava araçlarının iletimi, kullanımı biçimine konuyu kaydırdılar.

Türkiye'de hava taşımacılığının turizmdeki önemini bana göre iki noktada almak gerekir. Önümüzde olışan komisyonun da bunu değerlendirmesinde büyük yarar vardır. Yaklaşık hava taşımacılığı denince, Türkiye'de Türk Havayoları gelmektedir; ancak, son yıllarda çıkarılan yasalarla, özel kesime de hava taşımacılığına girmek hakkı verilmiştir. Bana kalırsa, yetkililer bu hakkı verirken, bu şirketleri, büyük yatırım isteyen, büyük kapital isteyen hava taşımacılığında, yaşlanmış uçakların Türkiye'ye getirilmesinde caydırıcı önlemleri almaları gerekir. Allaha şükür 50 aydır Türk Havayollarında kaza olmamıştır. Bir tek yolcunun burnu kanamamıştır. Uçuş emniyeti bakımından çok önemli olan bu özele açılma noktasında hassasiyeti göstermek gerekir. Sayın hocam tebliğinde sordu. Uçak kazası otobüs kazasına benzemez, sonu intihardır, ölümdür, toptan yok olmadır. Turizme büyük etkisi olacaktır.

Diğer taraftan, hava taşımacılığı bir araçtır, araca bir hizmettir acaba, Türkiye'ye gelmek isteyen insanlar çok da Türk Havayolları kapasitesi buna yetiyor mu, yetmiyor mu? Bu aracı, verdiği hizmeti artırmak için Türkiye'nin altyapısına bakmak gerekir. Sayın hocam tebliğinde sivil ve askerî havaalanlarının sayısını koydu. Bu altyapıyı genişletmek kapital meselesidir, yatırım meselesidir, milyarları ister. Kısa vadede çözmek mümkün değildir. O zaman kısa çözüm bana göre, şu anda faal bulunan havayollarını 24 saat hizmete açık tutacak ortamı yaratmaktır.

Yine, Türk Havayollarının yurt içi ve yurt dışı taşıdığı insan sayısına baktığımızda, yurt içinde bir milyonun üzerindedir; yani Türkiye nüfusunun yüzde 2'si nispetindedir. Ancak, bu bir milyon insan değişik insanlar değildir. Yine isimlere bakıldığında 70-80 bin kişi bu 1 milyon 200 binlere ulaşmıştır. Demek ki, 52 milyonda uçan insan sayısı Türkiye'de çok az. İç hatlarda hava taşımacılığının önemi -bana göre- dış hatlara göre çok önemsizdir. Şu halde, hava taşımacılığının pazarı dış hattadır. Şu anda Türk Havayollarının dövizli geliri, TL'ye göre çok yüksektir. Yüzde 80'in üzerinde dövizli gelire sahiptir. Biraz evvel Sayın hocamdan "Emek bizde çok ucuzdur, yurt dışında 30 dolar, bizde 2 dolar" diye övünmeli bir hava sezdim, hava taşımacılığı ucuz emekle olmaz. Aynı uçağı kullanan pilot, ister Pan-Am'da, ister Türk Havayollarında uçsun, aynı bilgi ve beceriye sahip olması gerekir. Gerçekten Havayolları tehir bakımından, kazasızlık bakımından, dünya

havayolları arasında oldukça yüksek bir optimum noktaya gelmiştir. Bunu sağlayan, o aracın bakımını, uçuşunu ve o araca o yolcuyu bulan personelin eseridir. Bana göre üst yönetim biraz daha bundan sonra gelir.

Diğer taraftan, Türk Havayolları, yine hocamın verdiği bilgilere baktığımızda nüfus konusunda yine eksiklik var. Şöyle ki: Yaklaşık dünya nüfusunun yüzde 7'si uçakla uçmaktadır. Yani 5 milyar kabul ettiğimizde 400 milyon kişi uçakla uçmaktadır. Türk Havayollarının bunun içerisindeki payı binde 5 civarındadır. Yine, hava taşımacılığında önemli olan bir faktör, arz edilen koltuk kapasitesinin doluluk oranıdır. Bana göre, Havayollarının taşıma payı yüzde 60'lı noktadadır. Diğer büyük şirketlerin de payı yüzde 60-70 arasında değişmektedir. Bana göre uçak sayısını artırma yerine, boş olan koltuk kapasitesini doldurmak en akıllı yoldur. Yani her kalkan uçakta 100 koltuk varsa, 40 koltuk boş gidiyor demektir. Havayollarının yıllık cirosunun 1987 yılındaki beklentisi 327 milyar civarındadır. Bunu yüze böldüğünüzde 3,2 milyar eder ve dolayısı ile koltuk doluluk oranını, yüzde 60'tan 61'e çıkarttığınızda 3,2 milyar artı bir değer edecektir; personeli ve yakıtı ayni olan bir gelir kaynağı yaratılacaktır. Burada, hava şirketi, acenta ve bilet satan, fonksiyonel görev yapan kesimlerin önemi büyüktür. İstediğiniz kadar uçuş emniyetini, istediğiniz kadar bakım emniyetini sağlayın, istediğiniz kadar zamanında uçağı kaldırın. Önemli olan sefere koyduğumuz koltuğun doluluk oranının artırılması meselesidir. Bana göre, hava taşımacılığımız iyiye gidiyor; özelleştirmede, uçak seçiminde denetimi göz ardı etmemesi gerekir. Özel kesim, kısa zamanda, yatırdığı büyük kapitali geri almak ister ve dolayısıyla riskli seferler düzenleyebilir.

Diğer taraftan, yine alt komisyonun bana göre önümüzdeki dönemde Turizm Bakanlığı-acentalar arasında koodinasyon sağlayıp, makro ekonomik düzeyde Havayolları maliyetin altında yolcu taşıyabilir. Şimdi, turist bana göre salt havayolları ile gelip meydanda kalma olayı değildir. Onun devamında olan yerde para bırakan bir kişidir, tüketicidir. Yatak, otel, motel... Turizm Bakanlığı, Türk Havayolları ve Ulaştırma bu koordinasyonu sağlamak zorundadır.

Teşekkür ederim Sayın Bakan.

RÜÇHAN AKINCI - Sayın Paşam, Sayın Ulaştırma Bakanı Veysel Atasoy, size şahsınızda bütün Ulaştırma camiasına, dinleyicilere ve konuşmacılara sağlık, mutluluk, başarılar dilerim. Sözlerime değer vermeniz için kendimi kısaca takdim edeyim. Ben, Atatürk'ün titizlikle seçtiği Türk İnkilâp Enstitüsünün ilk ekonomi doçentiyim. Amerikan'nın en büyük George Washington Üniversitesinde okudum, şeref talebesi oldum bitirdim, mastırı orda aldım, ekonomide doktora derecesini bütün tarihte en genç yaşta aldım, bugün de rekor bende. Şimdi, Ulaştırma Bakanlığının kurucularındanım. Ali Çetinkaya'nın müşaviriydim, Nafıa Vekili idi. İsmet Paşa, Cumhurbaşkanı, Celâl Bayar Başbakan. Ali Çetinkaya ''Celâl Bayar yemeğe davet etti, oraya gidelim'' dedi ve beraber gittik. Yolda da, ''Bayındırlık Bakanlığını ikiye ayıracaklar, bir Ulaştirma Bakanlığı kurulacak, ben hangisini alayım'' dedi. Ben de, yeni iktisat doktoru olarak bir memleketin kalkınmasında en önemli bakanlık Ulaştırmadır; Onun için, siz faal adamsınız, onu kabul edin dedim ve Celâl Bayar'ın evine gittik. Orada müsteşarlar, bakanlar vardı. İlim adamlarına, bilhassa iktisatçılara Celâl Bayar'ın önemini işaret etmek isterim. Yemek zamanı sağına alarak ''Buyurun Ali Çetinkaya'' dedi, en genç benim ''Buyurun Rüçhan beyefendi'' dedi soluna aldı ve iktisatcı olarak karar verdik.

Şimdi, 1944 harp bitmemişti. Sivil Havacılık Konferansı Şikago'da toplanacak. Amerikalılar, ''Biz sizi gelip alacağız'' demişler ve bakanlar kurulu da bir heyet kurmuş. Ali Fuat Cebesoy Ulaştırma Bakanı idi. Bütün bakanlıklardan var. Savunma Bakanlığından var. Kendisi bana anlattı. Demiş ki, bizden Havayolları Umum Müdürü gidiyor. ''Bunların dışında Amerika'yı tanıyan, bilen var mı?'' demiş ve herkes birbirine bakmış, ''Yahu bende Doktor Rüçhan Akıncı var; onu müşavir olarak heyete koyalım'' demiş. Beni heyete koydular, Amerika'da Şikago'ya gittik. Şikago'da okuduk şeylerini, inanın Batı, Doğu Bizden geçmiyor; öyle yapılmış. Şükrü Koçak heyetin başkanı idi. Şükrü Bey Hava Kurumu Başkanıydı. Kendisine, gidip konferans başkanı ile konuşacağımı söyledim. Koca Amerika böyle yanlış yapar mı, olur mu dedim. ''Aman Rüçhan'' dedi. Yok ben gidiyorum dedim ve gittim. Kendisine, ''Türkiye gibi bir Cumhuriyet varken, kimsenin tesirinde olmayan bir devlet varken, oradan buradan Batıdan, Doğudan ne geçiriyorsunuz dedim. O da, ''Sizde meydan var mı?'' dedi. Var tabiî dedim. ''Öyle ise bir toplantı

yapalım'' dedi ve gittim Şürkü Koçak'a söyledim. Bizim heyet onlarla beraber toplandı. ''Meydanlar nerede olabilir?'' dedi. Ben bugünkü şeyi saydım. ''Teçhiz edilmiş mi?'' dedi.Hayır dedim ve siz kredi açarsınız ve derhal en modern şekilde teçhiz ederiz dedim. Türkiye'ye geldiğimiz zaman o şekilde başladık.

Şimdi, Sayın Profesör ve evvelden konuşanları kutlarım. Benim üstünde durduğum şu: Türkiye'nin bir numaralı davası, uluslararası ödemeler dengesidir. Konferansta da gördüm; herkes birbirini yenmek için, ne kadar ben uluslararası seyahatlar yaparım, para kazanırım diye düşünüyor. Onun için, ricam, uluslararası ödeme dengesine faydalı olacak tedbirlerin üstünde önemle durulması. Sayın Yüksel beyden, daha çok yükselmesini rica ediyorum. Bu cevabımı istiyorum.

Bir de, Türkiye'yi tanıtmak meselesi vardır. Bir de, çok önemli olan Türkiye'nin aleyhindeki propagandalardır. Ben, mesela Pariste idim, otomobilime atlayıp Viyana'ya gittim, arabamı bir yere koydum. Bunları tecrübemden istifade edilsin diye söylüyorum; içinizde belki en yaşlı benim. Turistleri gezdiren otobüslere bindim. Aldı, evvela bir meydana getirdi. ''Osmanlı ordusu buraya geldiği zaman, işte savaş açan bu kumandandı'' dedi. Arkasından bir kliseye götürdü. Şimdi nazarı dikkatinizi çekerim. 60-70 kişi var kiliseye geldik ve içeri girdik. Bir yere çıkarak, ''Bakın, Ormanlı Devleti geldiği zaman işte bu kiliseye girmiş ve bunun için de işte bu heykelin şu ayağının parmağını kırmış'' dedi. Ne yaparsınız, Dortor Rüçhan Akıncı eski atlet, atladım oraya ittim onu, sen Avurturyalı değilsin be dedim. Ondan sonra diğerlerine de sizi aptal zannetti böyle konuşuyor dedim. Hepsi alkışladılar beni. Hesap edin. Olur mu beyler böyle şey. Onun için ricam, Bakanlığımızdan, ilgililerden, Avrupa'da aleyhimize reklamlar varsa, onları önlemek.

Çok konuşacaklar vardır. Ben başka zamana bırakıyorum. tekrar Sayın Bakanımızı, müsteşarını, canı gönülden kutlarım. Allah sizinle beraber olsun. Söylediklerinizi yapmaya devam edin.

Sağolun efendim.

HAYDAR GÜRSAN - Sayın Paşam, Sayın Bakanım. Zaman dar. Yalnız olayları ve neticeleri dört beş dakikanın içine sığdırmaya çalışacağım.

Ben 67 yaşındayım; 27 senesi orduda, 27 senesi ticarette, ticarî hayatımın da 15 senesi uçak işletmeciliğinde geçti. Halen, hem ziraî ilaçlama, hem hava-taksi işletmeciliği yapan bir firmanın sahibiyim.

Konulara geçiyorum. Hava taksiciliği, yani meydanlardan sonra uçlara, memleketin içerisindeki turistik bölgelere gidiş geliş için bir potansiyel var. Bu potansiyel, akılları durduracak seviyededir, tasarımlarımızın üstündedir. Ancak, bu tasavvurlarımızı ve potansiyeli donduracak bazı maniler var. Hepsi de kabili haldir. Bunlardan altyapı hususunda arkadaşlar kafi derece söylediler. Biz, özel sektör işletmecileri olarak Devlet Planlamaya gittik. Bizi teşvik ettiniz, uçak alıp getirdik, manilerimiz, problemlerimiz var, lütfen halledin dedik. Bizi topladılar. Anlattık ve onlar bu altyapı ile meşguller. Biz şunu dedik: Yalnız Ulaştırma Bakanlığının işi değildir bizim problemlerimiz. Bakanları, emniyeti, her şeyi içerisine alan bir davranıştır. Bu bakımdan, devlet politikası olarak ve vermiş olduğunuz teşvik esprisi içerisinde problemlerimizi halledin

Sayın Bakanımdan istirhamım, meydanları lütfen biran evvel açın. Bu hususta bizim arz ve tekliflerimiz var. Zaman tahditli, onun için açıklayamıyorum, çağırırsanız izah ederim.

Diğer bir konu: 2928 sayılı Havacılık Kanununda, dış hat, içi hat ve hava taksi: yani hukuken üçe ayrılmıştır. 38 firmanın mümessili olarak, onlardan öğrendiğim ve edindiğim intibalara göre, uçaklarda konstrüksiyon, yapısal olarak üç kategoriye ayrılıyor. Havayolları uçakları, büyük jet uçakları, türbo jet uçakları, hava taksi, pervaneli küçük uçaklar üç katogoride. Bugün aynı uçak, misal olarak Air-Bus İstanbul'dan Münih'e giderken, bir yolcuya 175 lira 6 kuruş kilometresini götürmektedir. Aynı uçak sizi Diyarbakır'a götürürse, 35 lira 80 kuruşa götürüyor. Dünya ütilizasyonu yüzde 59,3'tür. Sizin yüzde 65-70'i geçmiyor. Binaenaleyh, bir uçak dış hatlarda takriben beşte ikisi boş dahi gitse, 35 lira olduğuna göre, üç misli fiyatla dış ülkelerde icrai faaliyette bulunması, icrai faaliyet etme durumundadır. O bakımdan, kanunun da öngördüğü gibi, bir iş adamı olarak iç hatlarda çalışılana kadar dış hatlarda çalış. Peki, bu memleketin içine, vilayetlerden vilayetlere kim hizmet götürecek. Vilayetlere, İstanbul ve Ankara'ya kim götürecek? Misal, İngiltere'de-küçük bir ülke, Türkiye'nin takriben üçtebiri- 18 tane hava taksi işletmesi vardır. Haritası bende vardır. Nerelere çalıştığını sizlere gösterebilirim. Bizimkileri gözönüne getirin.

O bakımdan, bunu hasseten şunun için söyledim: Halihazırda Türkiye, IATA'nın, ICAO'nun, FAA'nın kanunlarını, nizamlarını bilerek Türkiye'de Türk Havayollarını senelerden beri organize etmiştir. Onların fiyatları, gelirleri, giderleri, biraz evvel arz ettiğim rakamların içerisindedir. Ancak, iç hatlarda çalışan, buradan İstanbul'a 120 bin liraya giden bir uçaktan seyri sefer parası olarak yüzde 3,2 alırken gelirinin, bir havayolu uçağında onbinde 28 alırsanız, bu iç hatlarda bu iş yürümez, batar, memlekete de hizmet götürülemez. O bakımdan, fiyat tarifelerini, makul, kabul edilebilir teşvik içerisinde ve kendi mesleğinin içerisinde, yani dış hatlarda dış hatlar, iç hatlarda ise iç hatlara göre ayarlanmasını arz ve istirham ediyorum.

29 ziraî ilaçlama müessesesi, 10 kadar taksi işletmecisi, 39 firma namına Sayın Bakandan arz ve istirhamım şu: Türk Hava Kurumunu ister dernek yapın, ister tüccar yapın, 61 yıl Atatürk'ün koyduğu ilkeler doğrultusunda dernektir. Hâlâ dernek statüsünü muhafaza ediyor. Geçen sene yönetim kurulu resen bir karar vererek, ticarete başlamıştır. Bugün 1 milyon 100 bin dolara özel sektörün satın aldığı bir uçağın rayiç bedel saati 850 bin liradır. Dış ülkelerde 1000 dolar 1500 dolardır. Türk Hava Kurumu 1 milyon 750 bin dolara satın aldığı uçağın bir saatlik uçuş fiyatı 272 bin liradır. Bunun karşısında hiç kimse duramaz, biz de duramayız.

Ziraî ilaçlamacılar, bu sene ne kadar ihale çıktıysa, yüzde 41'e varan iskonto ile tamamını aldı. Ziraî ilaçlamacılar, kendi adamlarının maaşlarını nereden versinler? İster devlet olsun, ister şirket olsun, şirket statüsü içerisinde kalmak kaydı şartı ile açsın bürosunu çiçeklerle karşılayacağız. Eğer, Atatürk'ün ilkesinde ve bugünkü kanunların, merî kanunların içerisinde dernek olarak kalırsa, bırakırsanız ayakta alkışlarız sizi, hürmetle önünüzde eğiliriz. Bugünkü şartlar içerisinde derneklerin tacirlik yapması öngörülmektedir, Medenî Kanun 84, Türk Ticaret Kanunu madde 18; ancak, rastgele değil, şartlı olarak müsaade etmiştir. Hedefine daima ulaşmak için, fakru zaruret içerisindesin tabiri caizse, parasal sıkıntısındasın. Geçen sene Türk Havayollarının, Türk Hava Kurumunun gelir artığı 4 milyar 600 milyon liradır; paraya ihtiyacı yok. 33 pilotu, 62 tane uçağı var. Bunların karşısında durulmuyor ve duramayız. Biz, 39 firma artı 2920 sayılı Kanun kadit olur, yok olur, biz yine yaşamımızı sürdürürüz yazık olur memlekete hizmet götürülmez. İstirhamımdır.

EKREM CEYHUN - Hocamızdan havacılık konusunda iki sualim var; Bunlardan birincisi memleketimizin en ücra köşelerine kadar uzanan turizm talebini gözönünde tutarak, bu talebi karşılayacak bir hava yolu plânlamasını kürsülerinde, üniversitelerinde veya Turizm Bakanlığıyla işbirliği yaparak hazırlama imkânı bulabildiler mi? Bulamadılarsa böyle bir şeyi yapmayı mümkün görüyorlar mı?

İkinci sorum şu: Türk milleti havacılığa karşı heveslı olan bir millettir. Üniversitelerimizde spor dersleri mecburi hale getirilmiştir. İleri Batı ülkelerinde bu spor dalının içerisinde havacılık da dahildir. Yüksek Öğretim Kurumu acaba Devletin diğer kuruluşlarıyla işbirliği yaparak, Sayın Eskişehir Üniversitesi Rektörümüzün ifade buyurduğu, maddi imkânsızlığı ortadan kaldırmak suretiyle bütün üniversitelerimizde, 28 üniversitemizin tümünde, bir havacılık spordalı ve Havacılık okulu açmak suretiyle gençleri havacı olarak yetiştirmek mümkün olabilir mi? Bu konuda da bir cevap istirham ediyorum.

İki küçük tespitimi de arz etmek istiyorum. Bunlardan bir tanesi: Türkiye iç hava ulaşımında 1968'de; yani Türk Hava Yollarının jet'leşmesine kadar kendi vatandaşını 36 noktadan taşıyordu. Bugün kendi vatandaşını 17 noktadan taşıyor. Bu kendi vatandaşımıza karşı büyük bir haksızlıktır. -burada hiç kimseyi suçlamıyorum, hepimizin kabahati vardır- ama bugün gelmiş olduğumuz bu noktada, kuruluşlarını memnuniyetle öğrendiğimiz bu taksi taşımacılık şirketleriyle hiç olmazsa Türkiye vatandaşına 1960'daki 36 noktaya hizmet götürecek bir şeyin yapılmasını, onlara karşı bir borç olarak yerine getirilmesini gerekli olarak sayıyorum.

İkincisi; Sayın Bakanımızın konuşmasında memnuniyetle öğrendim ki, 1972 yılında Ulaştırma Bakanlığının başlattığı Fiderlayn Projesi -Allah izin verirse- bu yıllarda gerçekleşmiş olacak. Bundan da büyük memnuniyet duydum. Kendilerine başarı diliyorum.

Sizlere saygı ve sevgilerimi sunuyorum.

AHMET NURİ YÜKSEL - Efendim, çok teşekkür ederim

Bir kere konuşmamı sabırla dinlediğiniz için ve sualler için.

Sayın Ekrem Ceyhun'un sorularını şöyle cevaplamak istiyorum, ''Acaba turizm işletmeciliğinde Havayolu taşımacılığının yeri hakkında uzun vadeli bir plânımız var mı, yok mu?''

Efendim, bizim yok; düşüncelerimizin dışında. Sebebini arz edeyim. Türkiye'de havacılık sanayiinin 1926'da Atatürk'ün emriyle başlatıldığını, ama 1928'de hemen bir kere öldüğünü, Demirağ Hava Kurumunu kısaca söylemiştim, bir kesintiye uğrattık, İspanya kesintiye uğratmadı, iç harp buna mani olmadı, muhtelif idareler de bunu kesintiye uğratmadı.
uğratmadı.

Bir de ''Öksüz ve yetim'' tabirini kullandım, gerçekten öksüz ve yetimdir ve Türkiye Cumhuriyetinin kurucusunun sektörler hakkındaki tek sözü de bu sektördedir. Buna rağmen, öksüzdür ve yetimdir. Sebep; İkinci Dünya Harbinin başlangıcında bir defa daha anlaşıldığı için, Hükümetin emriyle 1941'de İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi bünyesinde ''Uçak Şubesi'' diye bu işe başlanmıştır. Uçak mühendisi yetiştirmek üzere Polonya'lılarla işbirliği yapılmıştır; ama defalarca akamete uğramıştır. O günden bu yana -benim tespitlerime göre- Teknik Üniversitenin son beş senelik mezunlarının verdiği ki, bu yıkımdır dört seneye inmek, 1972 yılına kadar biz 300 uçak mühendisi yetiştirmişiz. O günkü istatistiki bilgilere göre askerî ve sivil müesseselerde bunların 15-20 taneden fazlasının istihdam edilmediğini gördük. Diğerleri nerede diye araştırdık, Mühendis Odaları kanalıyla 150kadarının adreslerini tespit edebildik. Devlet Su İşlerinden tutun, Karayollarından geçin, Türkiye Cumhuriyeti Devletinin hizmet sektörlerinin hepsinde bu insanlardan çalışanlar olduğunu gördük. Peki 150'si nerede diye merak ettik, baktık ki, özel teşebbüste, gerek kendilerinin kurdukları işyerlerinde, hizmet sektörlerinde, gerekse başka yerlerde muvafakiyetle çalıştıklarını gördük. Çünkü, bu mühendislik sanayii mühendisliklerin en incesidir, Yöntem kullanmadığı, teknoloji kullanmadığı malzeme yoktur. Bunlar, zaruri olarak öyle yetiştirilmektedirler.

Buradan mezun olanlar üniversitelerde en fazla öğretim üyesi veren -yoğunluk bakımından söylüyorum- öğretim idi, Biz, baktık ki dünyanın her tarafında havacılık departmanları veya fakülteleri adıyla bunun eğitimi farklıdır, ayrıdır. Teşebbüse geçtik, engellerin neler olduğunu söylersem; yani içiniz burkulur, hiçbir yeri aşamadık. Allah razı olsun, bize iki kişi yardım etti, her şeyin bittiği anda, ''Artık olmayacak'' dendiği anda Sayın Paşam ile bir başka Sayın Paşamız, Necdet Üruğ Paşanın himmetleriyle bu fakülte kuruldu. Bakın, ondan sonra ne oldu.

Sayın Prof.Dr. Cengiz DÖKMECİ Bey, Türkiye'nin en büyük alimidir ve benim en yakın arkadaşımdır, o ayrı mesele. Birbirimiz hakkında söyleyeceğimiz şeylerin; yani her şeyi yapabiliriz, o ayrı mesele can ciğeriz, ama uçakcı değil, inşaat mühendisidir. Büyük bir alimdir. Yardımcılarının ikisi de uçak mühendisi değildir, biri makine mühendisi de değildir. Dekanımız uçak mühendisi değildir artık başka çare olmadığı için kerhen bugün en büyük ağabeyimiz kalmıştır, bölüm başkanı olmuştur. Eğitim ve öğretim programlarımız, bizim tarafımızdan yapılmamaktadır. Biz neler hayal ettik, altı bölümlü opsiyonlu bir Uçak Fakültesi kurmuş idik. O söylediğimiz hususların araştırılmasında bir opsiyondu, bunlar da kapatıldı. YÖK'ten, YÖK'ü dahi aşarak ve ceza yiyerek, aynı tarihte bir yerden ceza yemişim, Necdet Üruğ Paşanın'da aynı tarihli taltif mektubunu almışım, böyle kurduk. Tabiî kurmak belki her şeyi göze alarak bizim elimizde ama başına geçmek bizim elimizde değil, kanun bize bu hakkı vermedi.

Onun için, biz maalesef çaresiz kaldık, Taklamakan çölünde kaybolan Tarım nehri gibi, büyük bir nehir ama Taklamakan çölünde kayboldu gitti. İnsaf edin, bugüne kadar yetiştirdiğimiz mühendisler 700'ün üzerindedir. Türkiye'nin sivil-asker hangi kesiminde yabancı memleketlerde yetişmiş uçak mühendisleri hizmet görüyor? Bir tek kişi varsa söylesin, mühendisin bakım sızlığından, bakım yetersizliğinden uçak düşmüştür diye biri varsa gelsin, yoktur, söyleyen insafsızlık eder.

Başka şeyler yapılmıyor mu? Yapılıyor. Biz bir hedef seçtik, önce içerisi sonda dışarısı. Bizim hedefimiz şu:

''50 aydır uçak düşmüyor'' dediler, bu iş belli olmaz, beş ayda da bir uçak düşüverir, öyle hesap yapmamak lazımdır, 15-20 seneye yaymak lazım. Acaba 8-10 senede düşen 10 tane askeri uçağı, biz 9.5'e indirebilir miyiz? Bunu kasten söylüyorum buçuklu diye, bizim şeyimiz budur. Biz, uzaya atacağımız füzelerle insanların biyomekanik şeylerini incelemek heveslisi değiliz. Biz, Von Braun'u takip ediyoruz, biyomekanikçileri değil. Ben evvela füze yapacağım, şu kur-

şun kalemi de acaba artık şöyle bir düşürebilir miyim, bunun denemesini yapalım diyoruz, ''Olmaz'' diyorlar. Biyomekanik davranışlarını mı göstereceğim içindeki insanın, ama ben daha bunu atmadım ki. Sayın Braun'u geçelim, 1950'ye gelelim, 1960'a gelelim, fareyi atalım, maymunu atalım, insanı atalım, ondan sonra işin biyosunu düşünelim. Bunu anlatamadık.

Şimdi size bundan sonra olacak olanı söyleyeyim. Türkiye'deki o biyonik adamların şefleri, biyonik olarak bizim mühendislerimizdir. Eskişehir Bakım merkezinde. Yoktan var etmek Allah'a mahsustur, ama kul çerçevesinde söylüyorum- Kayseri Bakım Merkezinde yoktan var edenler bizim çoçuklarımızdır, bunlar dışarıdan ithal edilmedi. Öyleyken, herkese her şey soruluyor da, bize bir şey sorulmuyor.

Tabirimi mazur görün, ben cüretkâr bir şekilde -başta ağabeyimiz olmak üzere- arkadaşlarıma zorla bir dilekçeye imza attırdım. Nedir bu biliyor musun? Türk Havayolları, Türk Hava Kurumu, Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı, TÜSAŞ dedik ki ''Burada bize para pul vermeyin, ama bizim maaşımız uçakla İstanbul'a üç kere gelip gitmeye yeter, gelip gitmeye, bu otelde kalmaya değil'' bizim babamızdan kalma çiftliklerimiz yok ki, ''Bizim, sizinle işbirliğine ihtiyacımız var, Havayollarıyla işbirliğine ihtiyacımız var, müşavirlik mi dersiniz, yönetim kurulu üyeliği mi dersiniz, hizmetkârlık mı dersiniz, herhalde temizleyicilik değil, bize buraya gelme imkânları verin; yani bilet verin. Yalnız vakıftan cevap geldi. O da yönetmeliğini gönderdi. ''Bizim Yönetim Kuruluna nasıl girildiği ilişikteki yönetmelikte yazılıdır'' diye.

Spor faaliyetlerine gelince: Bizim üniversite'de de etkinliğimiz filan yok. Bir kulüp kurmuş idik fakat ''boşverin'' diye bırakmak mecburiyetinde kaldık. Lanet olsun, dememek için söylüyorum. Çünkü bir hukukçu öyle bir mütalaa yazdı ki Ankaradaki bir yerden, bırakıverdik biz de bunu. Çünkü 16 ay kira ödedik, biz nereden öderiz bunları? Ama dedikki ''Bunu üniversiteye mal edelim'' kimse aldırmadı. Sonra Anadolu'nun ortasından yeni bir üniversitenin rektörü çıktı, Yılmaz Büyükerçen, Sayın Büyükerşen, bize kucak açtı. Ben iki ayağı kalçalarından protezli bir adamım, şimdi sol dizimde başlıyor, her hafta gidip geliyorum, arkadaşlarımız gidip geliyor, onların bu hızına yetişemiyoruz. 1.200 kişiyi İnönü Kampına götürüp götürüp faaliyet gösteriyorlar.

Ara elemanı yetiştirmek istiyoruz. sanki dünyaları fethetmeye talibiz, ama evvela buradan başlıyoruz. İstanbul'un civarında beş altı tane kullanılabilecek meydan var, ama bizim gücümüz Ayazağa'ya bile yetmiyor, yalnız o faaliyeti de Hava Kurumu destekliyor sonuna kadar.

"UMUM TELGRAFCILARIMIZIN TEŞEBBÜSAT VE HAREKÂTI MİLLİYEMİZE İFA EYLEDİKLERİ FEDAKÂRANE HİZMETLERİNİN MİLLİ TARİHİMİZDE MÜHİM MEVKİİ VARDIR. KENDİLERİNE BUGÜN ALENEN TEŞEKKÜR ETMEĞİ BİR VAZİFE ADDEDERİM."

ULAŞTI

Prof. Dr. Canan TOKER
ODTÜ Elektrik ve Elektronik
Mühendisliği Bölümü Başkanı

ÖZGEÇMİŞ

1939'da Safranbolu'da doğdu. İlk ve orta tahsilini Safranbolu'da, lise tahsilini Karabük Demir-Çelik'te tamamladı.

1957 yılında PTT bursu ile gittiği İngiltere'de Telekominikasyon Yüksek Mühendisliği okudu. University of Wales'de doktorasını yaptı.

1965'de Türkiye'ye dönerek ODTÜ öğretim üyeliğine başladı. 1974-78 yılları arasında ODTÜ Gaziantep Mühendislik Fakültesinde Elektrik Mühendisliği Bölüm Başkanlığı yaptı. 1974 yılında TÜBİTAK Teşvik ödülünü aldı.

1981'de profesör oldu. 1983-85 yılları arasında ODTÜ Ankara Mühendislik Fakültesi Dekan Yardımcılığı yaptı.

Halen ODTÜ Elektrik Mühendisliği Bölüm Başkanlığı ile Radyo Televizyon Yüksek Kurulu üyeliği görevini yürüten Toker'in, yurtiçinde ve dışında yayınlanmış 30'u aşkın makalesi bulunmaktadır.

Toker, evli ve iki çocuk sahibidir.

HABERLEŞME KONUSUNDA SON GELİŞMELER VE TÜRKİYE

Sunan

Prof. Dr. Canan TOKER

Yarıiletken teknolojisinin günden güne gelişmesi ve ucuzlaması ile haberleşme sistemlerinin bütün dünyada yaygınlaştığı ve bir çok yenilikleri de beraberinde getirdiği bir gerçektir. bir ülke içerisinde ve ülkeler arasında bilgi alış-verişi yapma ihtiyacı gittikçe artmakta ve ülkelerin gelişmişliği haberleşme ağlarının etkinliği ve genişlği ile de ölçülebilmektedir. Nasıl ki bir ülkedeki ulaşım yolları bir insanın kan dolaşımına benzetiliyorsa o, ülkede haberleşme ağı da aynı kişinin sinir sistemine benzetilmektedir. Haberleşme sistemleri yaygın olmayan ve mevcutlarının da iyi çalışmadığı bir ülkenin felçli bir durumda olduğu rahatlıkla söylenebilir.

Günümüzde haberleşme şekilleri de değişik mahiyetler arzetmektedir. Radyo, televizyon, gazete ve dergi gibi kitle haberleşme araçları arasına son zamanlarda videoteks ve bilgi bankasına bağlanmış bilgisayarlar gibi yeni kitle haberleşme sistemlerinin de girdiğini görüyoruz. Bireysel haberleşme sistemlerinde de yenilikler birbirini takip etmektedir.

Bu günkü haberleşme sistemlerinde meydana gelen gelişmeyi üç ana grupta ele alıp değerlendirmek mümkündür. Bunlar:

1 — Haberleşme sistemlerinde kullanılan transistör, entegre devre, mikro-işlemci gibi mikroelektronik elemanlarda meydana gelen gelişmeler,

2 — Sayısal haberleşme gibi haberleşme yöntemlerinde meydana gelen gelişmeler,

3 — Uydu ve fiber optik gibi haberleşme ortamında meydana gelen gelişmeler.

1) Mikroelektronik elemanlarda meydana gelen gelişmelerin en önemlisi VLSI denilen chip'-lerin yapımında kendisini göstermektedir. 1900'lü yılların başlarında kullanılmaya başlanan vakum tüpler (yani radyo lambaları) 1950'li yıllara kadar haberleşme sistemlerinin en önemli aktif elemanlarıydı. 1948 yılında A.B.D. Bell Laboratuarlarında geliştirilen transistör ise küçük boyutu, güvenirliliği ve düşük enerji gereksinimi nedeniyle, lambalara nazaran bir hayli değişik bir eleman olarak ortaya çıkıyor ve günümüzde kullanılan çağdaş habercilik sistemlerinin tatbik sahasına konmasına imkân yaratıyordu.

1959 yılında Texas Instruments ve Fairchid'ın her ikisi de tek bir silikon tabakası ya da tabanı içinde iki yada daha fazla sayıda transistörden oluşan yarı iletken elemanları geliştirdiler. Bu gelişim sonucunda bir çok transistörün ayrı ayrı kullanılması aralarında bağlantı tellerinin yer alması ve her seferinde ayrı bir tasarım ortaya konması gibi külfetlerden kurtulunmuş olması büyük avantajlar sağlıyordu. Böylece maliyetler önemli ölçüde azaltılmış idi. Bundan sonra yapılacak iş tek bir silikon chip üzerine yerleştirilebilecek eleman sayısını arttırmak oluyordu. 1964 yılında Gordon More, Fairchild firmasında iken, tek bir chip üzerine yerleştirilebilen birim silikon alanındaki transistör sayısının her yıl iki katına çıkacağını tahmin ediyordu. 1975 yılında tek bir silikon chip üzerine 20 bin transistörden oluşan sekiz bitlik mikro-işlemcilerin ortaya çıkması ile Gordon More'un tahmini kabaca doğrulanıyordu. Bu gün bir chip üzerine 100.000 den fazla eleman sığdırabilmektedir, ve sayı her gün biraz daha artmaktadır.

Bu şekilde bir çok aktif elektronik elemanın küçük bir alana sığdırabilmesi haberleşme sistemlerinde kullanılan cihazların küçülmesine ve ucuzlamasına neden olmuştur. Buna ilaveten sayısal (digital) haberleşme gibi çok sayıda eleman kullanımı gerektiren yöntemlerin kullanılması mümkün olmuştur.

VLSI dediğimiz bu çok sayıda eleman ihtiva eden chiplerin gelişmesi'nin etkili olduğu en belirgin alanlardan birisi de şüphesiz Bilgisayarlardır. Bu gün mikrobilgisayar denilen ve okulda, evde kişilerin özel olarak sahip oldukları PC'lerin hepsi mikroişlemci adı verilen merkezi işlem resimlerini kullanmaktadırlar. Bir mikrobilgisayarda mikroişlemcilerle birlikte çalışan rastgele erişilir Bellek (RAM) ve yalnızca okunur Bellek (ROM) lerde bulunmaktadır. bu gün 512-649 KByte RAM li mirkro bilgisayar ülkemizde de kullanılmaktadır.

İleride de bahsedeceğimiz gibi haberleşme sistemlerinin çağdaş uygulama alanlarında bilgisayarlar önemli bir yer tutmaktadır. Bir başka deyişle bilgisayarlarda meydana gelen gelişmelerde haberleşme alanında meydana gelen gelişmeler birbirlerini tamamlamaktadırlar.

2) VSLI teknolojisinde maliyetlerin hızla düşmesi ve kapasitenin hızla artması yalnızca bilgisayar teknolojisi alanına münhasır kalmadı. Haberleşme alanında da benzer gelişmeler birbirini takip etti. Büyük miktardaki alfasayılı verilerin (harfler ve sayılar) sayısal formatta iletilmesinin ekonomik olduğu yollar bulundu ve bu şekilde mikroelektronik teknoloji haberleşme teknolojisini doğrudan etkilemeye ve değiştirmeye başladı.

Sayısal biçimdeki bilgi, işlemin maliyeti ve yapılan işin güvenirliliği açısından son derece avantajlıdır. Ses, video (yani resim) ya da veri biçimindeki tüm bilginin bir dizi bit biçiminde temsil edilmesi nedeniyle, bilginin kullanıldığı, aktarıldığı veya karşılıklı değiştirildiği biçim, orijinal kaynaktan ya da formattan bağımsız hale gelmektedir. Ayrıca sayısal biçimde aktarılan sinyallerin niteliklerinde bir azalma ya da değerlerinde bir düşme ihtimali analog haberleşme sistemlerine göre çok daha azdır.

Sayısal haberleşmenin, klasik analog haberleşmeye göre avantajlarının en önemli nedeni, bu yöntemde bilginin, işaretin var veya yok esasına göre gönderilmesidir. Klasik analog haberleşmede işaret kablo veya uzay gibi iletim ortamında elektromagnetik dalgalar halinde yayılırken zayıflamakta ve küçülen işaret gürültü ile karışmaktadır. Böyle bir durumda işaretin genliğinin hangi büyüklükte olduğunu kestirmek bir hayli güçtür. Sayısal sistemde işaretin var veya yok olduğunu bilmek yeterlidir. Sinyalin gerçek büyüklüğü artık o kadar önemli değildir. 1 ve 0 olarak adlandırılan bu var ve yok işaretleriyle sesi, görüntüyü ve bilgiyi kodlamak mümkündür. Sayısal haberleşmede, ses, görüntü veya bilgi bu şekilde kodlu bitler halinde gönderildikten sonra alıcıda çözülerek tekrar gerçek ses, görüntü veya bilgi işaretine çevrilir. Sayısal haberleşmenin bu şekilde güvenirliğine ilave olarak, işaretin sayısal formatta olması bilgisayar denetimini mümkün kılmaktadır. Ayrıca telefon kablolarında zaman bölüşümü uygulamak da yine sayısal yön-

temlerle mümkündür. Sayısal haberleşme yönteminin sağladığı en önemli avantajlardan bir tanesi de işaret işleme (signal processing) tekniği ile, gürültü seviyesine kadar zayıflamış ve hatta gürültü seviyesinin altına düşmüş işaretlerin bilgisayar yardımıyla tekrar elde edilebilmesinin mümkün olmasıdır.

Sayısal haberleşmenin bu avantajları karşısında hızlarının yavaş olması bir engel teşkil eder gibi gözüküyorsa da, günden güne gelişen teknoloji bu hızı her gün bir az daha arttırmaktadır. Galiyum arsenit maddeleri kullanılarak chiplerin hızları arttırılmaktadır. Ayrıca Josephson bağlantıları ve ''optik bilgisayarlar'' olarak adlandırılan ve halen araştırma safhasında bulunan tekniklerin uygulamaya sokulmasıyla süper-hızda çalışan sayısal devrelerin elde edilebileceğine kesin gözle bakılmaktadır.

3) Gelişen toplum içerisinde haberleşme ihtiyacı arttıkça ve haberleşmede kullanılan chip ler ve yöntemler de geliştikçe iletişim ortamları yetersiz kalmış ve bu ortamların da geliştirilmesi ve hızlandırılması çalışmaları paralel bir şekilde yürütülmüştür. Telefon ve telgraf telleriyle başlayan ve radyonun bulunmasıyla büyük bir gelişme sağlayan haberleşme, son senelerde radyolinklerde meydana gelen kapasite dolması nedeniyle daha değişik ortamlarda çalışma ihtiyacını doğurmuştur. Bu ortamların günümüzde uydular ve fiber-optik iletişim hatları olduğunu görüyoruz.

Sovyetler Birliği 1957 yılında ilk kez Sputnik'i uzayda yörüngeye oturttuktan sonra diğer ülkeler çeşitli nitelikteki uzay araçlarını uzaya gönderdiler. 1985 yılında komünikasyon amacı ile kullanılan uyduların sayısı 40'ü aşmış bulunuyordu. Uydular haberleşmedeki gelişmelerin mikroelektronik alanında meydana gelen gelişmelere paralellik arzettiği konusuna güzel bir örnek teşkil etmektedir. 1965 yılında tek bir uydu 240 telefon devresi taşırken bu sayı 1980 yılında 12000'e çıkmıştır Bu gün kullanılan çağdaş bir uyduda bu devre sayısı 100000'nin üzerindedir. 1965 yılında her devrenin bir yıllık maliyeti 22000 dolardı. Bu gün ise 50 dolar civarındadır. 1965 yılında uydulara mesaj gönderilebilen ve uydulardan mesaj alabilen bir istasyon yaklaşık 10000000 dolara mal oluyurdu. Bu gün ise maliyeti benzer bir istasyon için 300000 doların altındadır. Yalnızca TV-yayınları alabilen küçük antenli bir uydu alıcısı ise Japonya'da 500 doların altında satılmaktadır. Genel olarak uydunun gücü attıkça ve kullanılan frekanslar yükseldikçe, yeryüzündeki alıcı istasyonlarının maliyeti o denli düşük ve boyutları da o denli küçük olmaktadır. Yüksek güçlü uydular televizyon yayını yaptıklarında (DBS) 'doğrudan yayın yapan uydular'' olarak adlandırılmaktadır. Bu gün dünyanın yaklaşık 36000 km uzaklıkta jeostationary yörüngede (yani dünya etrafına dönüş hızı dünyanın kendi ekseni etrafına dönüş hızına eşit) orta güçte40-50 W, uydular hem haberleşme amacı ile kullanılmakta ve hem de televizyon yayını yapmaktadır. Bu yayınlar örneğin Ku bandında (11 GHz) 1 m. çapında parabolik antenlerle ve düşük gürültü faktörlü alıcılarla çok net bir şekilde seyredilebilmektedir. Dağlık ve geniş bir ülkede veyahut ülkeler ve kıtalar arası haberleşmede uydular, ekonomik bir ortam alternatifi ortaya koymaktadır. Günümüzde fiberoptik ile olan rekabet yüzünden uydu maliyetleri, bilhassa, uydular kanal kiralama veya satınalma ücretleri gittikçe düşmektedir. Dünyadaki bütün haberleşme sistemlerinin birbirine bağlanarak ülkeler ve kişiler arası bilgi akışını sağlayacak bir ağın kurulmasında uyduların oynayacağı rol büyük olacaktır.

Bilgiye erişimde yeni fırsatlar sağlayacak uydular ülkeler arası veri akımını gündeme getirdiğinde ekonomik, ticari ulusal ve kişinin özel hayatının gizliliği gibi sorunları da ortaya çıkarmaktadır. Ancak getirmiş olduğu yararlar ve kolaylıklar ülkelerin hızla kalkınmasında çok etken olduğundan ülkelerin bu yeni haberleşme sistemine kendilerini adapte etmelerinin kaçınılmaz olduğu ortadadır.

Uyduların yukarıda açıklanan faydasına karşılık, yörüngeye oturtmadaki kaybolma, tehlikesi, az da olsa yörüngeden çıkma ihtimalininin olması ve ömürlerinin sınırlı (7-10 yıl) olması ve atıldıktan sonra bozulduğunda hemen tamir edememe gibi yan sakıncaları da bulunmaktadır. Bu nedenle bu tür uyduların yedekleri her an hazır bekletilmektedir.

Uydular gün geçtikçe yaygınlaşırken öbür yandan iletişim ortamında bir başka araç bir hayli ilgi çekiyordu. Sayısal sistemlerin gün geçtikçe yaygınlaşması güçlü bir iletişim taşıyıcısının gündeme gelmesine neden oluyordu. Bilgi aktarımında fiber optiğin kullanımı, iletişim uzmanlarına, hemen hemen sıfır ek maliyet ile bant genişliğini hemen hemen sınırsız bir biçimde arttırma im-

kanı sağlayan bir araç kazandırıyordu. Cam elyafından yapılan fiber optik, 50 mikron çapında bir çekirdek kısmı olan cam tellerden oluşmaktadır. Bir insan saçından daha kalın değildir ve ışık çıkaran diyotlar ya da yarı iletken lazerlerden sağlanan yoğunlaşmış ışınlar taşıyabilmektedirler. Band genişliği kapasitesinin yanısıra, elektriksel izolasyon nedeniyle, sese ve diğer harici müdahalelere karşı hemen hemen tümüyle bağışıktır.

Bant genişliğine ilişkin rakamlar çarpıcıdır. Bir cam elyaf ile taşınabilen bilgi, normal bakır, telefon telleri ile taşınabilenin yaklaşık onbin katıdır. Bu nitelikte elyaf içeren bir kablo (gereken biçimde korunmuş ve güçlendirilmiş olarak) ortalama bir parmak kalınlığından daha incedir. Ama böyle bir kablo 200 televizyon kanalından fazlasını taşıyabildiği gibi, karşılıklı iletişim kapasitesine de sahiptir. Band genişliği sınırlaması fiber optik kablonun kendi özelliğinden ileri gelmeyip, ışını modüle eden giriş ve çıkıştaki elektronik cihazlarından meydana gelmektedir. Bu konudaki ilerlemeler bant genişliğini devamlı bir şekilde arttırmakta ve daha fazla kanaldan haberleşme imkanı yaratmaktadır.

Fiber optiğin bant genişliği avantajları bir süredir biliniyordu, ancak bir sinyalin kaba uğramadan nakledilmesi, bir ışık kaynağı olarak lazerlerin emin olunamayan ömürleri ve özellikle de geleneksel bakır tellerle karşılaştırıldığında daha az kâr getirmeleri bir sorun olarak ortada duruyordu. Sinyaller analog olarak gönderildiğinde ciddi aksamalar meydana geliyordu. Sayısal yönteme geçilince bu sistemin avantajları ortaya çıkmaya başladı. Enerji kayıpları az olduğundan hat üzerinde diğerlerine nazaran daha az tekrarlayıcı gerektirirler. Cam elyafı bakırdan daha dayanıklı ve paslanmamakla kalmaz, plastik bir kaplamanın içine yerleştirildiklerinde çelik gibi bir esneklik kazanırlar. Ayrıca, kullanıcı içinde bakır kablolardan daha güvenirlidirler. Zira bunların üzerine bir dinleyici yerleştirilmesi gibi imkanlar bu sistem için geçersizdir. Son olarak injeksiyon lazerlerin ömrü de eskilerine göre, yapılan araştırmalar sonucu bir milyon kere daha fazla uzatılmıştır. Maliyetleri teknoloji ve kullanım alanları arttıkça düşmektedir.

Kanada da, Elie'de (Manitoba), Federal Hükümet ve diğer özel firmalarında katılımıyla fiber-optikten geniş çaplı bir yararlanma projesi gerçekleştirilmiştir. Özellikle kırsal kesimde, aralarında bilgisayarlaştırılmış tıbbi ve polis sinyali verme, otomatik hırsız alarm sistemi, uzaktan havagazı, su ve elektrik sayaçlarının okunması, enerji tüketimi koordinasyonu danışma hizmetleri, çok kanallı televizyon ve AM/FM Stereo ve stereo olmayan kanalların da bulunduğu çeşitli hizmetlerin sağlandığı fiber-optikli bu haberleşme sistemi dünyada bu gibi hizmetlerin ne yöne doğru gitmekte olduğunu ortaya koyan ilk örnekler arasındadır. A.B.D. lerinde demir yolları boyunca bütün ülke fiber-optikle kaplanmakta ve şehirler arası bilgi alış verişi kapasitesi gün geçtikçe arttırılmaktadır. Ayrıca Fransa ve Japonya fiper-optik konusu üzerinde ciddiyetle duran ülkeler arasındadır. Şu anda Amerika ile Avrupa arasında, Atlas Okyanusuna, deniz altı fiber optik kablo döşenmiş bulunmaktadır.

Uydu ve fiber-optik transmisyon ortamları daha ziyade yeni olduklarından bu konuşmada üzerlerinde biraz daha ayrıntılı olarak durulmuştur. Klasik transmisyon ortamlarından mikrodalga - radyo - linklerinde de son zamanlarda bazı aşamalar kaydedilmiştir. Bu gelişmelerin en önemlisi yine sistem cihazlarında bulunan tüplerin yarı iletken elemanlarla değiştirilmesi olmuştur. Son on yıl kadar bir zaman dilimi içerisinde de bilhassa Galyum Arsenit FET (alan etkili transistör) lerde meydana gelen gelişmeler etkili olmuştur. Bu transistörler hem mikrodalga frekansların da yüksek güç verebilmekte ve hem de alıcılarda kullanıldığından düşük gürültülü geniş bantlı ve yüksek kazançlı amplifikatörler elde edilebilmektedir. Bu gelişmeler mikrodalga radyo-linklerinin sayısal haberleşme sistemleri ile de kullanımlarını mümkün kılmış maliyetleri azalmış, bakımları kolaylaşmıştır.

Yukarıda açıklanan çeşitli transmisyon ortamları bir ülke içerisinde veya ülkeler arasında haberleşmede gerek teknik ihtiyaç nedeniyle ve gerekse ekonomik şartlar gözönünde bulundurularak birbirine bağlı olarak kullanılmaktadır. Örneğin uydulardan alınan bir bilgi radyo-linkler veya fiber-optikle diğer yerleşim merkezlerine ulaştırılabilmektedir.

Mikroelektronikte, haberleşme yöntemlerinde ve transmisyon ortamlarında da meydana gelen gelişmeler kullanıcılara sunulan hizmetlerde de aynı ölçüde farklılıklara ve daha müsbet gelişmelere neden olmuştur. Daha önceleri yaygın bir biçimde kullanılan telefon, telgraf ve teleks gibi hizmetlere ilave olarak gün geçtikçe yeni ve daha mükemmel hizmetler ortaya çıkmaktadır. Bu hizmetler ise insanın günlük yaşantısına doğrudan etki etmekte ve kişiler bilinçli veya bilinçsiz bu hizmetlerden yararlanmaktadırlar.

YENİ HİZMETLER VE TÜRKİYE

Haberleşme sistemlerinin bu denli hızlı bir gelişme göstermesininin en önemli nedenlerinden birisinin VLSI entegre devrelerinin üretilmesindeki gelişme olduğu daha önce belirtilmişti Yurdumuzda yaygınlaştırılmasına çalışılan modern, haberleşme sistemlerinde kullanılan VLSI devrelerini tasarımlayacak VLSI Tasarım Merkezleri kurulma aşamasındadır. TELETAŞ, TUBİTAK, ODTÜ ve İTÜ nün ortaklaşa katıldıkları bu çalışmalar sonunda VLSI devrelerin yurdumuzda hem tasarımlanması hemde projenin ileri aşamalarında üretilmesi mümkün olacaktır. Bu husus yurdumuz açısından son derece önemli bir gelişmedir.

Gelişen ülkelerde süratle kullanılmaya başlanan sayısal haberleşme teknolojisinin 1983 yılından itibaren Türkiye'de de kullanılmaya başlandığı ve bu sistemin sağladığı değişik hizmetlerin yine PTT tarafından süratla yaygınlaştırılmakta olduğu memnuniyetle müşahede edilmektedir. Sayısal telefon santrallarının sayısal sistemlerinin radyo-link fiber optik kablo sistemlerinin, bu gün bu teknolojiyi uygulayan bir kaç AvrupaÜlkesi arasında, Yurdumuzda da PTT hizmetlerine dahil edilmesi övünülecek bir gelişmedir. Eskiden kullanılan analog şebeke ile yeni sayısal sistemin entegrasyonu da başarılı bir şekilde yürütülmektedir.

Yine Ankara ve İstanbul şehirlerinde fiber-optik kabloları döşenmiş en yüksek 140 M. Bit/Sec hızına kadar çalışmaya başlanmıştır. Gelecek yıl bu hızın 565 M. Bit/Sec'e ulaşacağı beyan edilmektedir. Amerika'yı Avrupa'ya bağlayan denizaltı fiber-optik kablo projesine girilmiş ve Italya - Yunanistan - Türkiye - İsrail denizaltı fiber-optik kablo projesinde aktif rol alınmıştır. Fiber - optik kablonun ülkemizde imal edilmeye başlanması da bu konuda ne kadar hızlı yol alındığının bir göstergesi olarak ortada durmaktadır.

Uydu konusunda da PTT, Türkiye'ye yeni hizmetlerin getirilmesinde öncülük yapmaktadır. İlk önce Atlas Okyanusu üzerindeki INTELSAT uydusu ilebaşlayan C-bandındaki haberleşme imkânı ilave olarak daha sonraları ECS (European Commnication Satellite) ile haberleşme tekniği kullanarak TDMA tekniği Ku bandında devam etmiştir. Hint Okyanusu üzerindeki Intelsat Uydusu ile C-bandından hem analog ve hemde sayısal haberleşme imkanı verecek yer istasyonu kurulma aşamasındadır. Ayrıca kısa adı INMARSAT olan Uydular Aracılığı ile Deniz Haberleşmesi Teşkilatına üye olmak üzere teşebbüse geçen PTT, uluslararası deniz ticaretinde önemi inkâr edilemiyen deniz haberleşmesine de bu şekilde girmektedir.

Türkiye'de televizyon yayınlarını alamayan ve radyo-linklerle buralara yayının götürülmesi coğrafi nedenlerle mümkün olamayan yörelere PTT uydu aracılığı ile yayın götürme işlemine başlamış bulunmaktadır. Bu gaye ile PTT Hint Okyanusu üzerinde 66 derece doğu boylamında bulunan INTELSAT-V uydusundan Ku bandında biri 241 MHz. diğeri de 77 MHz bant genişliğinde iki adet transponder satın almıştır. Ayrıca yine 72 MHz bant genişliğinde üçüncü bir trasponder de rezerv ettirilmiştir. Bu transponderler sayesinde toplam 6 TV kanalı aynı anda yurdun her tarafına götürülebilecektir. Ayrıca PTT bu kanallardan 72 telefon kanal kapasitesinde haberleşme imkânı da elde etmektedir. Bu uydu yayınlarını yalnızca alabilecek ve TRT hizmetleri için kullanılacak 100 adet TV alıcısı (TVRO) da yine PTT tarafından işletilecek ve bakımı idame ettirilecektir. Ayrıca acil ve önemli olaylarda kullanılmak üzere 3 adet mobil uydu yer istasyonu da hizmete sokulmaktadır. Bu mobil istasyonlar Türkiye'nin her noktasından anında görüntü ve telefon naklini mümkün kılmaktadır.

Ülkemizin bu şekilde çağdaş uydu teknolojisinden yararlanması için PTT'nin ortaya koyduğu kaliteli ve hızlı hizmet ilgili kuruluşlarca takdir edilmektedir.

Çeşitli bilgi ve verilerin, bir bilgisayar denetiminde, yazılı olarak başka bir merkeze iletilmesi için geliştirilen servislere ''Telematik Servisler'' denilmektedir. Her türlü yazılı dökümanın, re-

sim veya grafiğin anında karşı tarafa iletilmesini sağlayan ve uzaktan fotokopi veya elektronik mektup olarak da adlandırılan faksimile cihazları bunların ilk neslini oluşturmaktadır. Dünyadaki gelişmeler bu şekildeki bilgi ve veri aktarımının bilgisayar denetiminde çok sayıdaki merkezden bilgi alış-verişinin hızlı bir şekilde yapılması şeklinde ortaya çıkmaktadır. İşlemlerin hızlı yapılması, iletim hatlarında kullanılan sistemlerin bant genişliği ile orantılı olmaktadır. Ayrıca bu bilgilerin iletiminde daha verimli bir uygulama için veri sıkıştırma (data compression) tekniği üzerinde çalışma yoğunlaşmaktadır. Bir sayfayı 1 saniyede geçiren faksimile cihazları Japonya da kullanılmaya başlanmış bulunuyor.

Telekse nazaran bir çok üstünlükleri bulunan teleteks uygulaması yurdumuzda da başlatılmıştır. Videoteks ise haberleşme sistemleri aracılığı ile bir bilgisayarın belleğinde saklanan ve kullanıcının isteğine bağlı olarak erişilebilen bir bilgi kaynağıdır. Bu hizmetin en çekici yanı çok sayıdaki bilgiye bir monitorda birtelefon hattı ile ulaşılabilinmesidir.Kütüphane hizmetleri, bilgisayar yardımlı öğrenme sistemleri, bilgisayar bankacılığı, elektronik posta, tele alış-veriş bilet rezervasyonu,iş arama, hava durumu gibi çok yönlü bilgi alış-verişi yazılı metinler halinde videoteks hizmeti ile gerçekleştirilebilmektedir. Bu sistem yayın, kablo ya da telefonun tümü ya da herhengi biri ile ilgi iletebilecek biçimde tasarımlanmıştır. Televizyon yayınlarında iki yatay tarama arasında kalan süreler yalnızca alma olarak kullanılabilir. Taşıyıcı ortamın kapasitesi sınırlı olmakla beraber gelen bilgi hafızada saklandığından, elde edilebilecek bilgi miktarı hemen hemen sınırsızdır. Videoteks sistemi Federal Almanya, Hollanda , İsveç, İsviçre, Japanoya, A.B.D. ve Venezuella gibi devletlerde ciddiyetle uygulamaya konulmuş bulunmaktadır.

Videoteks, bilgisayara dayalı bir teknoloji olduğundan bilgiyi tasvir etmede ve dağıtmakta standart yöntemlerin uygulanmasının kabulü son derece önemlidir. Ve tabanları için sayfaların hazırlanmasında ve bunların kullanıcı terminallerine aktarılmasında sayfa formatları belirli standard ve biçimlere uygun olmalıdır.

Videoteks ve diğer veri iletimi için bilgisayarların birbirleri ile haberleşmesi gündeme gelmektedir. Bu haberleşme özel olarak kiralanan telefon hatlarından yapılabileceği gibi otomatik telefon şebekesi üzerinden verilen dial-up modern servisi ile de yapılabilmektedir.

Bir çok kuruluşun ve kişilerin bilgi alış verişinde bulunmaları amacıyla bilgisayarların ''dadabank'' denilen bilgi bankalarına ve diğer merkezlere bağlamak için harekete geçtiklerini ve bu olayın dünyada uluslararası bir düzeyde olduğunu düşünürsek haberleşme ağı üzerindeki trafik yükünün ne denli yoğun olacağını kestirmek mümkündür. Böyle bir trafiğin denetlenmesi için ''paket anahtarlamalı otomatik veri şebekesi'' olarak adlandırılan bir sistem geliştirilmiştir. Bu sistem bir kontrol bilgisayar vasıtasıyla trafiğin o andaki daha az olduğu yolları, hafızasında tuttuğu şebekenin topolojisine bakarak bulur ve verilerin alınacağı noktaya giden yol daha uzasa bile, paket haline getirilmiş verileri bu yollardan gönderir. Halen ülkemizde Devre Anahtarlamalı Otomatik Veri Santrallarının Ankara, İstanbul, İzmir ve Adana'da olmak üzere toplam 800 adetlik teleteks abone kapasitesi bulunmaktadır. Yeni paket anahtarlamalı otomatik veri şebekesi projesi ile birlikte bu şebeke üzerinden videoteks servisi vermek için çalışmalar devam etmektedir.

Son olarak Amerika ve Avrupa'daki bilgi merkezleri ile bilgisayar bağlantısı kurabilecek TELENET veri şebekesine bağlı paket anahtarlamalı şebeke Türkiye'de de hizmete girmiş bulunmaktadır. Devre anahtarlamalı şebekeye ilave olarak uluslararası bilgi alış verişini gerçekleştirecek bu sistemin Türk haberleşme ağına dahil edilmesiyle PTT tarafından üstün ve çağdaş bir hizmet örneği daha ortaya konmuş bulunmaktadır.

Çeşitli şehirler arasında sık sık yapılan toplantılar için seyahat etme mecburiyetini ortadan kaldıran ve dolayısıyla zamandan ve paradan tasarruf etme imkanı yaratan video konferans sistemi PTT tarafından Türkkiyede de gerçekleştirilecektir. Bu sistemde video kameraları ve mikrofonlar vasıtasıyla TV resim ve sesi normalden daha az bir hızla (2 MBit/Sec) şehirler arasında uygun bir transmisyon ortamında (örneğin fiberoptik) iletilir. Kişiler toplantıya katılanları TV ekranından ve hoparlörlerinden takip ederler. Bu toplantılarda grafiklerin ve sabit resimlerin iletilmesi de mümkündür.

Yeri belli olmayan servis abonelerine çağrı veya mesaj iletilmesi imkanı sağlayan çağır (Paging) sistemi bu gün dünyada gelişmiş ülkelerde yaygın bir biçimde uygulanmaktadır. Cepte kolayca taşınabilen sigara paketi büyüklüğünde, mesajları hafızasında yazılı olarak saklayabilen,

çağır yapıldığında sesli, ışıklı veya titreşimlerle sahibini ikaz eden abone cihazları merkezden belli bir mesafe içerisinde hizmet verebilmektedirler. Herhangi bir telefondan otomatik olarak çağırma yapabilen sistemde çeşitli çağırım yöntemleri uygulanabilmektedir.

PTT'nin halen Ankara'da 3000 abonelik olarak uygulamaya koyduğu çağrı sisteminin yakın gelecekte diğer büyük şehirlerde de uygulamaya konulacağı söylenmektedir.

Hareket halindeki araçlardan şehirler arası ve milletler arası otomatik telefon haberleşmesi yapılmasına imkân sağlayan ve gelişmiş ülkelerde hızla gelişen ve yaygınlaşan araç telefon sistemi ilk etepta yurdumuzda Tekirdağ-Ankara arasında E-5 karayolunu kapsayacak şekilde uygulanacaktır. Ankara ve İstanbul'dan sonra da sistem bütün yurt sathına yaygınlaştırılacaktır.

Jeton yerine telefonlarda özel telefon kartlarının kullanılmasına da yurdumuzda başlanmış bulunmaktadır. Kartların kart yuvasına sokulması ile kartlı telefon kullanılmaya hazır duruma gelmekte ve kartta kalan kredi miktarı sürekli olarak telefonun göstergesinden görülebilmektedir. Jeton yerine kartların kullanılması hem kullanıcıya ve hem de PTT ye kolaylık sağladığından olumlu bir gelişmedir.

Telefon makinasının bulunduğu yere bağlı kalmaksızın abonelere yaklaşık 300 metre uzaklığa kadar olan yerlerden aranma, arama ve konuşma imkânı veren kordonsuz telefon uygulaması da bir çok durumda olumlu hizmet verecek bir yenilik olarak telakki edilmektedir.

Diğer taraftan köylerimize hizmet vermek üzere ve aynı anda 15 konuşmaya imkan veren TDMA sistemli ''Multi Access Radio'' olarak da bilinen kırsal alan Radyo Link sistemleri servise verilmiş bulunmaktadır. Dünya'da henüz bir kaç ülkede kullanılan bu tür haberleşme hizmetlerinin yurt sathına yayılmasından büyük mutluluk duymaktayız.

Haberleşme konusunda dünyadaki son gelişmelere baktığımızda, gerek en ileri haberleşme yöntemlerinin ve gerekse bu yöntemlerin getirdiği son haberleşme hizmetlerinin hemen hemen hepsinin yurdumuzda da uygulandığını görmekten gurur duyuyor ve PTT ile iftihar ediyoruz. Son derece önemli gelişmelerde emeği geçenleri tebrik etmek isterim. Bir ülkedeki haberleşme hizmetlerinin en ileri bir düzeyde olması, şüphesiz o ülkenin kalkınmasında en önemli rolü oynamaktadır. Sayısal haberleşme sistemlerinin bütün gelişmiş ülkelerde halen uygulamaya konma aşamasında olması ve Türkiye'nin de bu yeni nesil içerisine kendisini mümkün olduğu kadar erken dahil etmeye başlaması hem sevindirici olmakta ve hem de ilerisi için ümit vermektedir. Daha önce değindiğimiz teleks, videoteks, veri ve telefon hizmetlerinin birleştirilerek tek bir standart ortam üzerinden bütün abonelere ortak olarak sunulmasını sağlayacak ''Birleştirilmiş Hizmetler Sayısal Şebeke'' (Integrated Services Digital Network, ISDN) uygulamasının yurdumuz için hedef alınmış olması ayrıca takdire şayandır. Bu konuda dünya da standart belirleme çalışmaları ve deneme uygulamaları devam etmekte olup, bu sistemin 1990 lı yıllarda yaygın bir şekilde kullanılacağı tahmin edilmektedir.

Örneğin Birleştirilmiş Hizmetler Sayısal Şebeke uygulamasına karar veren Federal Almanya PTT'si ülkesinde devam eden ''Sayısal Haberleşmeye Geçiş'' planı için 1986 yılında aşağıdaki PCM (darbe kod modulasyon) transmisyon sistemlerini benimsemiş bulunmaktadır.

İkili kablo için	2 MBit/Sec
Koaksiyal kablo	34, 140, 565 MBit/Sec
Fiber - Obtikkablo	34,140,565 MBits/Sec
Radyo - Link	2, 34,140 MBits/Sec

Yukarıdaki değerlerin Türk PTT'si tarafından halen uygulanmakta olan veya çok yakın bir süre sonra uygulanacağı belirtilen sistemler olması gerçekten ümit vericidir.

Yukarıda belirtilen gelişmeler, ileri Avrupa Ülkeleri ile Haberleşme alanında aynı düzeyde olduğumuzu gösteriyorsa da, ülkemiz ile o ülkeler arasında bazı temel farklılıkların bulunduğunu hatırdan çıkarmamalıyız. Herşeyden önce bu ülkelerdeki adı geçen hizmetler ülke çapında çok daha yaygın bir durumdadır. Ülkemizde de en kısa zamanda yaygınlaştırılması arzu edilir bir husustur. Örneğin Batı Almanya'da 1986 yılında bir kaç önemli merkezi kapsayan ve yukarıda açıklanan hizmetlerin 1988 yılında ülkenin hemen hemen tamamını kapsaması hedef alınmıştır ve bunun bu şekilde gerçekleşeceği de yaygın bir kanattır.

Gelişmiş ülkelerle, aramızdaki diğer önemli bir fark'ta bu hizmetlerde meydana gelen aksamalardır. Geliştirilen ve yaygınlaştırılan haberleşme hizmetlerinin aynı zamanda pürüzsüz bir şekilde devam ettirilmesi gereklidir. Ancak, bu konuda yapılması gereken her şeyin yalnızca PTT nin omuzlarında olduğu söylenemez. Bu hizmetlerin kesintisiz ve kaliteli bir şekilde sürdürülebilmesi için haberleşmenin gelişmesi ve yaygınlaşması zaruridir. Ülkemizdeki Haberleşme Endüstrisinin ve ilgili yan sanayinin gelişmiş Avrupa Ülkelerinde olduğu kadar ileri bir düzeyde olduğu söylenemez. Haberleşme teknolojisinin bağlı olduğu diğer sektörlerde de benzer gelişmenin meydana gelmemesi halinde ve çabanın sadece PTT den gelmesi durumunda beklenen sonuçlar alınamayacaktır.

Bu konuda üzerinde durulması gereken bir başka konu da teknik eleman sorunudur. Gelişmiş ülkelere nazaran elektronik mühendislerimizin adedi çok azdır. Kalifiye işçi ve teknisyen gibi ara sınıfı elemanları ise son derece yetersizdir. En gelişmiş teknolojiyi ülkemize getirdikten sonra, bu sistemlerin bakım ve onarımını yapacak teknik elemanların olmayışı, sistemden beklenen verimliliğin alınmasına engel teşkil edecektir. Bu hizmetler ülke çapında yaygınlaştıkça bu elemanlara olan ihtiyaç daha da artacaktır. Üniversitelerimizde ve meslek okullarımızda bu konulara ait eğitimin hakkınca verilip verilemediği konusu üzerinde durmak gerekir. Bu hususlar belki Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde çözüme ulaştırılacak konular olmamakla beraber haberleşme konusunu genelde ilgilendirdiği için burada bahsetmekte belki bir yarar olabilir.

Sosyal bütünleşmenin ve ekonomik kalkınmanın bir göstergesi, uluslararası dayanışmanın da en önemli bir aracı olan haberleşme konusunda dünyada meydana gelen son gelişmelere ve bu gelişmeler açısından Türkiye'de uygulanmaya başlayan yeni PTT hizmetlerine genel konular halinde değinmiş bulunuyorum. Dünyada hızla gelişen elektronik, bilgisayar ve haberleşme teknolojisinin, son bir kaç yıl içerisinde Türkiye de de uygulamaya başlanması hepimiz için bir gurur kaynağı olmaktadır. Bu şekilde başlayan hizmet anlayışının aynı etkinlikte devam ederek en kısazamanda bütün yurt sathına yayılması hepimizin en başta gelen arzusudur. Bu konuda PTT teşkilatının, başta genel müdürleri ve idarecileri olmak üzere tüm elemanlarının göstermiş oldukları gayret ve çabalar ileride takdirle anılacaktır.

Son olarak bu gün PTT'nin ulaşmış olduğu başarı çizgisine varabilmesi için destek ve yardımları ile ona en büyük gücü veren sayın Ulaştırma Bakanına da hepiniz ve şahsım adına teşekkürlerimi sunarım.

Hepinizi saygıyla selamlarım.

5. OTURUM
HABERLEŞME TEBLİĞİ İLE İLGİLİ TARTIŞMALAR

RIFKI DANIŞMAN - Muhterem Başkan, muhterem misafirler. Haberleşme mevzularını sabahleyin dinledik; sabahki oturumda. Birkaç sual sormayı düşünüyordum, fakat tebliğin sonunda suallere cevap kalmadığı, lüzum kalmadığı kanaatini taşıdım. Ama bir noktayı tespit etmek istiyorum; önemli gördüğüm için.

Bu husus diğer kuruluşlarımız için de önemli bir mesele olarak ortada duruyor. Tebliğden gördük ki, Türkiye haberleşme konusunda çağın içinde bulunmaktadır; gerisinde değil. Bunu yapmış olmanın tabiî Türkiye olarak kıvancı içindeyiz. Biz de bu konularda çalışmış bir insan olarak seviniyoruz. Bunun en önemli sebebi -birçok sebebi olabilir- en büyük faktörü, birinci faktörü diyebilirim, PTT idaresinin teknolojiyi çok erken yakalamış olmasıdır. 20 yıl önce girmiş olduğu büyük çalışmanın sonucunu almış bulunuyor. Bu kendi kendine olmamıştır, PTT İdaresinin uzun yıllar büyük ölçüde eğitime ehemmiyet vermesinin ve birçok kişiyi Amerika'da, Avrupada eğiterek, yetiştirerek beşer elemanı meselesini halletmiş olmasından doğmaktadır. Görüyoruz ki, haberleşme konusunda teknolojide ne ortaya çıkmışsa PTT İdaresi onu almıştır, bugün başarıyla uygulanmaktadır ve dünyanın bu konuda geliştirmiş olduğu her sistemden haberdardır. Ehliyetle, mevcut teknik gücüyle bu işi başaracak durumdadır.

Diğer idarelerimizin birçok konuda geri kalmasının sebepleri içerisinde, bu personel meselesini görüyoruz. Bunun eksikliğini hissediyoruz ve PTT İdaresindeki bu tam tatbiki şekilde gözlerimizin önüne konulan hususa, bilhassa diğer idarelerimizin dikkatlerini çekmek istiyorum. Bugün artık herşey teknolojiye dayanmaktadır. Hatta sadece teknik cihazlar meselesi değil, personelin dahi teknik şekilde eğitilmesi ve beşer elemanının istihdamı, vazifede tutulması, geliştirilmesi, vazifeye bağlanması ve devamlılığının sağlanması gibi birçok teknikler geliştirilmiştir ve adeta bir makinanın dizaynının incelenmesi gibi bir beşer elemanının da aynı şekilde vazifeye intibakı konusunda geniş araştırmalar yapılmaktadır. Onun için bütün idarelerimiz ulaştırma camiası olarak, bir birinden geri kalmaması için, hem ahenk bir şekilde çalışabilmesi için mutlaka bu konuya çok büyük ehemmiyet vermeleri, ağırlık vermeleri lazım.

Memnuniyetle öğreniyoruz ki, Sayın Bakanın beyanatlarından bu konuya büyük ölçüde ağırlık verilmektedir ve eksikler kısa sürede tamamlanacaktır. Bu faktör, idarenin elinde olan, gerçekleştirilmesi mümkün olan bir faktördür. Ulaştırma sistemleri üzerinde meydana koyacağımız çeşitli politikaların gerçekleştirilmesinde, bizim elimizde olmayan sebepler de vardır. Bizi müşkülata sokan, bizim yerine getiremeyeceğimiz, tahakkuk ettiremeyeceğimiz, başaramayacağımız hususlar vardır. Ama eğitim mevzuu, görevde bulunan insanların tatmin edilmesi, yetiştirilmesi, idarelere bağlanması konusu gibi hususlar idarelerin oldukça elindedir. Bu işi başarıyla yapmak lazımdır. Bir PTT örneği, bu işin tam manasıyla açık seçik bir misalidir. Bugün şu toplulukta bulunan birçok PTT'ci teknik insan, vaktiyle Amerika'da yetişmiş, gelmiş, gönül vermiş, gece gündüz demeden çalışmış, öğrenmiş, kendisinden sonra geleceklere öğretmiş, çağın teknolojisini kovalamış, takip etmiş, cesaretle karar vermiş ve Türkiye'yi bugünkü seviyeye getirmiştir. Bütün idarelerimizin bu hususta hassas olmalarını ve bu misale uygun istikamette gayret göstermelerini bilhassa burada belirtmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

İBRAHİM GÖKSEL - Sayın Bakanım, değerli dinleyiciler : çok değerli sunuşta bulunan sayın hocama ben sadece 2 sual sormak suretiyle zamanınızı birkaç dakikayı geçmeyecek şekilde işgal etmiş olacağım.

Biliyoruz ki, bugün haberleşme ortamı -sayın hocamın da buyurdukları gibi- uydular, mikro veridikler, fiber obtik devreler ve kuvars hatlar olarak dünyada yaygın durumda. Ancak ülkemizin jeofizik ve jeopolitik durumu dikkate alındığında, doğudan batıya uzanan bir dikdörtgen şeklinde ve dış düşmanlarımızı da dikkate aldığımızda, çok kritik bir bölgede olduğumuz muhakkak. Dünyadaki bu haberleşme teknolojisinin gelişmesinde, yurt savunmasını da dikkate aldığımızda, bu haberleşme ortamlarının giderek teknolojinin gelişmesi muvacehesinde yarın beka kabiliyette; yani devamlı güvenilir bir haberleşme ortam sağlayabilmek bakımından, evvela bu saydığım 4 ortamlardan hangisini ele alarak gelecekteki haberleşme planlamasında planlamaya da-

hil etmek lazım gelir. Bunu daha çok haberleşme ilkeleri tayin ve tespit edilirken, belki faydalı olur diye arz etmek istedim. Bugün görüyoruz ki, uydu teknolojisini, optik teknolojisi yakalamış durumda ve uydulardan hizmet verişte uydu fiyatlarının optik fiyatı altına düşmesinde de bir neden var. Uyduların ömürlerinin kısalığı, uyduların kısa sürede tahrip imkânı olabilmesi, buna karşılık fiber optik teknolojisinin getirdiği faydaları da biraz önce sayın hocam dile getirdiler.

Bu 4 ortamdan acaba ilerideki planlamaya esas olmak ve bu gün memleketimizin millî haberleşme şebekesini yapan idaremizin de kendi Ulaştırma Bakanlığımızın bir genel müdürlüğü ; PTT Genel Müdürümüz olduğuna göre, Silahlı Kuvvetler camiası açısından da hangi ulaşım ortamını esas almalıyız? Görüyoruz ki, bir televizyon uygulaması vardır memleketimizde. Vaktiyle siyah beyaz olarak başlanmıştır. Kısa süre sonra renkliye geçilmiştir, atıl bir kapasite meydana gelmiştir. Bugün renkli televizyonu 1 milyon lira gibi bir fiyata alırken, aynı özellikleri haiz sadece renk farkı olar diğer bir cihazı 10 bin 20 bin lira gibi bir fiyatla alabilmekteyim. Yani yarınki ulaşım ortamında da televizyon polotikasındaki durumun doğmaması için bu hususda kendilerinin açıklamalarını istirham ediyorum.

İkinci sorum : Birçok dış ülkelerde gördük, görüyoruz. Bilhassa komleks olan konuların incelenmesinde, mutlaka o ülkenin çıkarlarını dikkate almak üzere bir devamlı çalışma grubu kuruluyor. Bugün bu grubun çok daha üzerinde, memleketimizde bir Devlet Planlama Müsteşarlığımız var, mutlaka ki bu müsteşarlığımız bu işleri yapmakta. Ancak telekomünikasyon o kadar çok girift hepimiz biliyoruz, kıymetli hocamın takdimlerinde de gördük; 3-5 kişinin bir memleketin telekomünikasyon şebekesinin ileriye dönük ve dünyadaki teknolojiyi günbe gün takip edebilecek şekilde yenilemesi ve planlamaya esas olan ihtiyaçların tespit edilmesi bakımından, acaba bir daimi çalışma grubuna ihtiyaç görüyor musunuz? Gene, haberleşme ilkelerinde yer almak üzere, buna ihtiyaç görüyor iseniz, bu daimi çalışma grubu memlekemizde hangi kuruluşlardan teşkil edilmelidir?

Çok teşekkür ederim Sayın Bakanım.

PTT GENEL MÜDÜRÜ EMİN BAŞER— Cumhurbaşkanlığı Konseyi Üyesi Sayın Amiralım, Sayın Bakanım, değerli davetliler; sözlerime başlamadan önce sizleri PTT teşkilatıve şahsım adına saygılarımla selamlıyorum. Bu arada haberleşme hizmetlerinin böyle güzide bir topluluk karşısında tartışma imkanını sağlayan, 8 inci Ulaştırma Şurasını gerçekleştiren Sayın Bakanıma ve Ulaştırma Bakanlığının değerli mensuplarına şükranlarımı arz ediyorum.

Haberleşme sistemleri ve hizmetleri konusunda, sayın hocamızın vermiş olduğu çok değerli tebliğinden sonra, kurulan haberleşme komisyonunda; gözönüne alınabilir ümüdiyle birkaç noktaya temas etmek istiyorum. Bu temasıma geçmeden önce de, haberleşme teknolojisi ve ülkemizdeki haberleşme hizmetleri üzerinde, çok geniş kapsamlı ve çok güzel bir tebliğ verdikleri için ve bu arada şahsım ve teşkilatım hakkında takdirkâr sözlerde ve ifadelerde bulundukları için, çok değerli hocam Prof. Dr. Canan Toker'e teşkilatım ve şahsım adına teşekkürlerimi sunuyorum.

Değerli davetliler, kalkınmanın en önemli itici gücü olan haberleşme şebeke ve hizmetleri, son yıllarda giderek değişik boyutlar kazanmaya başlamıştır. Bilgisayarın nerede ise günlük hayatımıza girdiği dünyamızda, klasik haberleşme hizmetleri olan posta, telgraf ve telefon hizmetleri giderek yerini, modern işletmeciliğin büyük ihtiyaç duyduğu ve en genel manada telematik ve informatik servisler diye isimlendireceğimiz yeni haberleşme hizmet ve çeşitlerine bırakmaya başlamıştır. Gerek sosyal gerek siyasî gerekse ekonomik gelişmenin neticesinde, gittikçe küçülen ve bütünleşen dünyamızda, bu küçülme ve bütünleşmeyi sağlayan en önemli araç haberleşme hizmetleri ve şebekeleri olmaktadır. İşte bu haliyle baktığımızda, her geçen gün haberleşme şebekemiz millîlik vasfından ziyade, milletlerarası bir vasıf kazanmaya başlamakta ve milletlerarası telekomünikasyon şebekesine, gerek teknolojik yönden gerek sayısal yönden uyum sağlayamayan bir haberleşme şebekesine sahip ülkeler, zaman içerisinde dünyadan kopmaya ve çeşitli sosyal bunalımlara düşmeye mahkûm bulunmaktadırlar.

Nitekim 1983 dünya haberleşme yılında ITU kısa ismiyle isimlendirdiğimiz milletlerarası telekomünikasyon birliği, tek dünya tek şebeke anonsu ile bunun bütün dünyada duyurmuştu. İşte dünyada bu gözle görülen, bu anlayışla değerlendirilen haberleşme şebekemize ve şebekelerine bizim de artık ülkemizde başka bir gözle bakma zamanı gelmişti. Nitekim bu bakımdan neticesidir ki, öncelikle ülkemiz haberleşme şebekesinin gerek sayısal büyüklükler, gerekse tekno-

lojik yapı bakımından geliştirilmesi ve büyütülmesi için bazı ilkelerin tespiti gündeme gelmiştir. Yapılan çalışmalar neticesinde, bu ilkeler belli başlı şu noktalarda toplanmıştır :

Birincisi : Talepleri kısa zaman içerisinde beklemesiz olarak karşılamayı temin etmek üzere, her türlü haberleşme hizmet ve çeşitlerinde yeterli kapasite yaratılması. İkincisi; otomatikleşmenin bütün yurt sathında en ücra köşelere kadar götürülmesi. Üçüncüsü; telefon şebekesinin en küçük yerleşim birimlerine kadar uzatılması. Dördüncüsü; teknolojik gelişmelerin yakından takibiyle, gelişmiş ülkelerde uygulanan bütün teknolojilerin ülkemiz şebekesinde hızla ve yaygın bir şekilde uygulanması. Beşincisi; bu teknolojik gelişme ve modern teknolojinin getirdiği ve özellikle modern işletmeciliğin ihtiyaç duyduğu her türlü hizmet çeşidini, işletmecilerimizin ve yüce milletimizin hizmetine verilebilmesi ve nihayet son olarak da; kurulu sistem ve kapasitenin en modern en iyi bir şekilde bakım ve işletmesinin yapılarak, bu alanda sürekli, güvenli, emniyetli bir şebekeyi milletimizin hizmetine verebilmek.

Bu ilkeler doğrultusunda yapılan çalışmalar neticesinde, şebekemizde çok yönlü bir gelişme başlatılmış; bir taraftan sayısal büyüklükler önemli oranda büyütülürken, diğer taraftan teknolojik yapı değişikliği haberleşme şebekesinde tek bir noktada, tek bir halkada değil, topyekün şebekede ele alınmıştır. Bu yapılan çalışmalar neticesinde, gerçi sayısal büyüklük bakımından arzulanan neticeye maalesef bugün için ulaşılamamıştır ama, teknolojik yapı değişikliği bakımından ve şebekemizin sahip olduğu teknoloji bakımından, sayın hocamın da belirttiği gibi, özellikle Avrupa'daki gelişmiş ülkeler arasında birkaç ülke arasına girilmiştir. Ancak burada şunu da arz etmek istiyorum ki, sayısal büyüklük bakımından ulaşılan neticeler, geçmişe ve mevcut şebeke bakımından hiç de küçümsenecek miktarda değildir. Bugün hepimizin hafızasında yer alan bir Kore efsanesi; Güney Kore efsanesi vardır. Bu da daha ziyade haberleşme konusunda yoğunlaşmaktadır. Güney Kore haberleşme konusundaki efsaneyi yarattığında, mevcut kapasitesini bir yıl içerisinde yüzde 21 oranında büyütmüş ve bununla efsanenin sahibi olmuştur.

Burada şunu teşekkülüm adına iftiharla belirtmek istiyorum ki, 1986 yılı içerisinde şebekemizin büyüme oranı yüzde 32'dir. Bu gün; özellikle modern işletmecilik açısından baktığımızda, artık ülkemizde sayısal büyüklük yanında işletmecilik yönünden modern işletmeciliğin ihtiyaç duyduğu yeni hizmetler büyük önem arzetmektedir. Nitekim bugün dünyanın gelişmiş ülkeleri, artık telefon isteğinin kalmadığı, günübirliğine; yarım saat veya iki saat içerisinde telefonun bağlandığı ülkeler haline gelmiştir. Bu ülkelerde haberleşme ağındaki gelişmeler tamamiyle office communication veya business communication denilen iş haberleşme hizmetlerinde yoğunlaşmıştır. İşte biz de artık Türkiye olarak ülkemizde bunun zamanının geldiğini düşünüyor ve PTT teşkilatı olarak da bu yöne ağırlık veriyoruz. Gerçekten de böyle olması gerekmektedir. Bugün artık ülkemizin dünya ticaretinde yerini alması, ekonomik güçlüğü kazanabilmesi ve hatta artık ülkelerde ve dünyada var olan ekonomik savaştan zaferle çıkabilmesi için, işletme ve iş çevrelerimize bunların rakibi olan ülkelerde ki, rakiplerinin sahip olduğu haberleşme imkân ve büyüklükleriyle vermemiz lazımdır. İşte bu düşünceyle teşekkülümüz bu yıl içerisinde ve bundan sonraki yıllarda, Bakanlığımızın büyük desteği ile, sayısal büyümeyi hızla getirmesi yanında, ağırlıklı olarak iş çevrelerine ve ekonomik hayatımıza hız kazandıracak ve dünyada rekabete zemin hazırlayabilecek yeni modern işletme sistem, cihaz ve hizmetlerini sunabilecek duruma gelecektir.

Nitekim bunun bir kısmına şu anda ulaşılmış durumdadır. Sayın hocam iltifatkâr ve takdirkâr sözleriyle getirilen hizmetleri burada belirttiler. Ben müsaade edersiniz, bu yıl içerisinde işletmemize, ekonomimize vermeyi düşündüğümüz, sunmayı düşündüğümüz yeni hizmetlerimizden bahsetmek istiyorum. Bunlardan birisi, hocamızın da üzerinde durduğu videoteks şebekesidir. 1986 yılı programımıza bütün hizmetleri sunmayı düşündüğümüzde, programımızda videoteks de vardı. Fakat o arada dünyada ve gelişmiş ülkelerde videoteks konusunda değişik gelişmeler olduğunu gördük. Bu suretle o projeye mevcut durumda girmekten vaz geçtik; projeyi bu yıla bıraktık. Nitekim bugün Fransa'da videoteks şebekesi çok yaygın olarak işletmelerin emrine verilmiştir. İngiltere Fransa'dan aldığı teknoloji ile bunu uygulamaya başlamıştır. Biz de bir yıl içerisinde bunu; videoteksi en geniş şekilde bütün iş yerlerinde ve yüce milletimize sunma hazırlığı içerisindeyiz. Videoteksi iki türlü hizmete vereceğiz: Birisi PTT merkezlerine kuracağımız ve jetonla veya kartla çalışan videoteks terminaller olacaktır. Bu terminaller ülkemizde gerek PTT'mizin kuracağı gerekse özel teşebbüsün kuracağı Data bankalarına girilmesi ve istenilen

bilgilerin anında elde edilmesi mümkün olabilecektir. Bir diğer uygulama sahası ise, bugün Fransa'da yaygın olarak uygulanmaya başlayan ve minitel adı verilen, mini videoteks terminallerinin abonelerimize dağıtımı sağlanacak ve bununla telefon hattı üzerinden abonemiz istediği data bankasına istediği anda ulaşarak, istediği bilgiyi alabilecektir. Bugün Fransa'da genel olarak yapılan, uygulamada, gazetelerin önemli başlıkları, elektronik mektup, mesaj bırakma şeklinde; hava yolları, demir yolları ve karayolları tarifeleri; hava raporu ve para değişimi, döviz, borsa vesaire gibi buna benzer sosyal ve ekonomik hayatın her an elde etmesi gereken bilgileri depolayan data bankaları üzerinden bu şebeke hizmete verilmiştir. Bu yıl içeriside ülkemizde bu hizmet sunulacaktır.

Bir diğer konu; artık sözlerimin başında arz ettiğim gibi, dünya küçülmüş ve bütünlenmiştir, bu yüzden nerede ne varsa her yerde ulaşılması gerekmektedir. Buna bakarak uydular üzerinden özel data devreleri ve özel şebekeler kurulmaktadır. Nitekim ülkemizin de üyesi bulunduğu ve şebekesine dahil olduğu Avrupa Uydular Aracılığı ile Haberleşme Şebekesi üzerinden bu tip servisler hizmete verilebilmektedir. Kısa adıyla SMS denilen özel hizmet devreleri, bugün için ülkemizde iş çevrelerinin hizmetine hazır durumdadır. Bu uydu üzerinden iş çevrelerimiz istedikleri takdirde bütün merkezleri arasında yüksek hızlı data devreleri kurabilirler, bilgisayarlar ağı kurabilirler; uzaktan gazete bastırılabilir, uzaktan kelime (prosasing dediğimiz) işleme işlemlerini yapabilirler. Hatta uzaktan bir tesisi kumanda edip çalıştırabilirler.

Bu imkanları Avrupa Uydu Şebekesinden SMS olarak Türk müteşebbüslerine sunabileceğimiz gibi, aynı şekilde intersalt uydu şebekesine de dahil bulunmaktayız. Bu şebeke üzerinde de yine son yıllarda başlatılan ISBN denilen, birleştirilmiş hizmetler iş şebekesi diye kaba bir şekilde tarif edilebilecek olan, iş çevrelerine yönelik özel devreler şebekesi de hazırdır. Yine bunun üzerinden de videokonferans dahil, bilgisayarlar arası haberleşme de dahil her türlü özel şebekeyi Türk PTT'si olarak kurabilecek ve iş çevrelerimizin emrine verebilecek durumdayız. Bunu da burada bu vesile ile belirtmekten kıvanç duymaktayım.

Bir diğer konu: ISDN. Hocamızın yine bahsetmiş olduğu bir ISDN konusu vardır. ISDN tek bir telefon santralı üzerinden her türlü bilgilerin; teleks, teleteks, videoteks, data ve hatta hareketli resim bilgilerinin gönderilebildiği ve bağlantısının sauiching olarak, santral olarak sağlanabildiği bir sistemdir. Bugün PTT olarak sağlanabilen bir sistemdir. Bugün PTT olarak ülkemizdeki yeni tesis ettiğimiz dijital santral ve telefon şebekesi bu şebekenin altyapısına uygundur. İstendiği zaman, arzu edildiği zaman ve gereken teknoloji yakalandığı zaman buna geçmek mümkündür. Nitekim biz bu yıl içerisinde ISDN pilot çalışmasına Türkiye'de başlamak üzereyiz. Dünyada da zaten yeni yeni bu tatbikat başlamıştır. ISDN iki türlü başlamaktadır; biri dar bandlı ISDN dediğimiz, yeni demin arz ettiğim hizmetler içerisinde sadece hareketli resim naklini sağlayamayan ISDN tatbikatı ki, biz buna başlayacağız. İkincisi ise, geniş bandlı ISDN denilen ki bunda hareketli resim de nakledilecek; yani kablo TV, yahut; isteyen bir numara çevirmek suretiyle televizyonda istediği programı izleyebilecektir. Buna da gelecek sene geçmeyi düşünüyoruz.

Şunu bir kere daha arz etmek istiyorum; Dünyanın gelişmiş ülkelerindeki gidiş de budur.

Bir diğer önemli konu; bu yıl içerisinde üzerinde duracağımız bir diğer konu, Cable TV. Bugün yine hocamızın bahsettiği fiber optik kablo şebekesi ülkemizde çok yaygın bir şekilde kullanılmaya başlamıştır. Ankara şebekesinde tamamiyle santrallar arasında fiber optik'e geçilmiş, İstanbul şebekesinde yüzde % 80'i fiber optik olmuş ve uzak mesafeler olarak da bizim uydu istasyonu Gölbaşı ve Ankara arasında bu şebeke hizmete verilmiştir. Bundan sonraki hedefimiz, bu şebekeyi büyük binalara kadar uzatarak, bunun üzerinden her türlü haberleşme çeşitlerini; yani videotek: data, konuşma, teleks dahil buna ilaveten hareketli resim naklini de sağlamak ve böylece ülkemizde TRT'nin yapabileceğini umduğumuz Cable TV dediğimiz kablo televizyon şebekesinin altyapısını hazırlayıp, TRT nin hizmetine sunmak olacaktır.

Bir önemli konumuz yine; bugün siyah-beyaz olarak yayınlamakta olan fax şebekemizin renkli olark yayınlanması yoluna gidilecek; İntelsat üzerinden Inmarsat yer istasyonu vasıtasıyla okyanuslararası deniz haberleşmesi sağlanacak, bunun yanında özellikle uçaklar üzerinde de haberleşme Inmarsat vasıtasıyla yapılabilecektir: Türk Hava Yollarımız aldığı uçaklara, bundan sonra alacağı uçaklara-ki 1-2 sene içinde olacaktır bu-şayet buna uygun antenin yerleştirilmesi-

ni sağlayabilirse ki yapımcılar böyle çalışıyor, gelecek seneden itibaren ülkemizde uçaklardan da hangi hava alanında olursa olsun, hangi hava sahasıda olursa olsun telefon konuşması mümkün hale gelebilecektir.

Değerli davetliler, ben konuşmamı çok uzatmamak için kısa kesmek istiyorum. Bundan sonra belli tedbirlerin alınması gerekmektedir, haberleşme alanında. Buna geçmeden çok kısa olarak, haberleşmede bakım ve işletmenin öneminden bahsetmek istiyorum.

Bugün bakım ve işletme son derece önemli bir konu olarak gündemdedir. Haberleşme şebekemiz oldukça büyümüştür. Bugün Türkiye'de PTT hizmetleri 29 450 işyerinde, 24 800 telefona bağlı olan işyeri ile götürmektedir. Bu işyerlerimizde kurulu olan kapasite 3 450 000'dir. Bugün yoğunluğa baktığımızda, hocamızın buyurduğu yüzde 6 yoğunluğu, aslında Türkiye'nin çok geride kaldığı anlamındadır. Ama şunu belirteyim ki, Türkiye geniş alanı itibariyle işlettiği ve hizmete verdiği 3 450 000 hatla bugün dünya ülkeleri arasında 19 nci, Avrupa ülkeleri arasında 11 inci ülkedir. Böyle büyük bir şebekenin işletilmesi için manuel, insan gücünden artık vaz geçip, bilgisayara geçilmesi zorunlu hale gelmiştir. Bu suretle PTT olarak biz uzak mesafe sistemimizde tatbik ettiğimiz bilgisayar denetimini, lokal santral ve şebekeleri de denetlemek üzere bu sene programa almış bulunmaktayız.

Modern teknoloji ne kadar gelirse gelsin, insangücü en önemli unsur ve faktör olarak önümüzdedir. Bu suretle personelimizin eğitimi bir sorun olarak karşımızda durmaktadır. PTT teşkilatı bugün 4 eğitim merkezinde 428 adet sınıf ile eğitimini kendi bünyesinde sürdürmeye çalışmaktadır. Ancak bu yeterli değil; bundan sonraki hedefimiz bütün personelimizi eğitilmiş olarak hizmetinin başına sevketmek olacaktır.

Değerli davetliler, şimdi de çok kısa olarak gelişmiş ve gelişmekte olan şebekemizin halihazır durumunun korunabilmesi ve bundan sonra da idame ettirilebilmesi için, ne gibi tedbirler alınmalıdır; bunlara satırbaşları ile değinmek istiyorum.

Birincisi araştırma geliştirme konusu : Hiçbir ülkede hiçbir işletmenin araştırma, geliştirme, desteğini sağlamadan gelişmesi mümkün değildir. Bugün maalesef ülkemizde haberleşme hizmetlerinde ciddi bir araştırma, geliştirmenin varlığından söz etmek mümkün değildir. Bu bakımdan haberleşmede araştırma geliştirmenin bir otorite tarafından ele alınması ve özellikle haberleşme ve dijital teknolojinin ana parçasını, ana konusunu teşkil eden hocamızın da bahsettiği entegre devre üzerinde ve özellikle dünyada başlanan opto elektronik üzerinde araştırmanın hızla başlatılması gerekmektedir. Yerli sanayinin ülkemizde desteklenmesi ön planda tutulmalıdır. Üniversite, endüstri ve kuruluşlar arasındaki ilişki maalesef çok zayıftır. Buna çok önem verilmeli ve zaman zaman tolantılarla, hangi noktaya nasıl ve ne şekilde varılıcağı birlikte tespit edilmelidir.

Software konusu gündeme gelmiştir. Bugün bilgisayar ülkemizde çok yaygınlaşmıştır. Dijital santrallar ve software konusu önemlidir. Fakat maalesef ülkemizde bugün bir software üretim merkezi yoktur. Bu suretle gerek bilgisayarlarımızın gerek dijital teknolojinin geleceği tehlikededir. Bu bakımdan çok kısa bir süre içerisinde bir software üretim merkezinin kurulması ve küçük kuruluşların da buna destek olacak küçük saftware merkezlerini tesis etmeleri gerekmektedir.

Diğer bir önemli konu : İş dünyasının ilgisizliğidir. Maalesef hocamız bizim getirmiş olduğumuz yeni hizmetleri iyi tanıtamadığımızı belirttiler ve haklıdırlar. Ama ben kendi çapımızda tanıttığımızı zannediyorum; kitaplar yayınladık, her açılışta kitap verdik, İki tane büyük sergi yaptık Ankara'da, İstanbul'da. Bu sergiler dünya standardındadır. Ama maalesef o kadar çalıştık ama, tanımak istemeyenler karşısında biz de zorlukla karşılaşıyoruz. Televizyonda da bunu anlattık, ama maalesef tanıtmada başarılı olamadık.

Özellikle iş dünyamızın bu konuya ilgisizliğine ben biraz değinmek istiyorum. Bugün devre ve paket anahtarlamalı data santrallarımız kurulmuştur geçen sene, 23 Ekimde açılışını yaptık. Bütün data bankaları arasında bunların bağlanması zorunludur, ekonomiktir, ucuzdur, güvenlidir, süratlidir. Ama hiçbir işyerimizden bize talep gelmemiştir. Mektuplar yazdık; ben imzaladım mektupları; dedik ki 75 saate kadar olursa dial-up modem daha ekonomik olur. 1800 saate kadar olursa santral kullanın, daha fazla süre için kiralık devre kullanın; hiçbir cevap yok. Bunun için özellikle değerli Bakanımız Tınaz Titiz Beye arz ettim; bu konuyla ilgileniyorsunuz, siz de biraz iş çevrlerini teşvik edin diye. Maalesef yeniliklere karşı ilgi memleketimizde azdır.

Bir diğer konu : Yatırım meselesi. PTT'nin bu hizmeti sürdürebilmesi veya mevcut kapasiteyi çalıştırabilmesi için belli yatırım yetkisine ihtiyacı vardır. Bu yatırımların kısıtlanmaması gerekmektedir.

Diğer bir konu; kalifiye eleman ve meslek okullarındaki yetersizlik. Bunlara önem verilmesi gerekmektedir. diğer önemli bir konu da Türkiye'de altyapı kaydının yetersizliğidir. Birgün gelir yol yapar belediye, bizim kabloyu koparır gider. Arıza PTT'nin olur. Bir gün gelir sular idaresi yapar, bir gün elektrik idaresi yapar. Ama hepsinde de gazetelerimiz PTT'yi manşet eder. Halbuki bunun çoğunluğu diğer idarelerin yaptığı hasarlar olmaktadır. Ama burada önemli olan kayıtların tutulmasıdır; maalesef bizde böyle bir yeraltı kaydı yoktur.

Bir diğer önemli konu havai hatlardır. Bizden şikayet var; deniyor ki yağmurlu havalarda, kar yağdı, buz tuttu arızalandı. Dünyanın hiçbir yerinde bizdeki şebekeyi göremezsiniz. Bugün İstanbul'a gidelim salkım saçak harici tesisat telleri bulunmaktadır. Bu teller hem arıza kaynağı hem güzelliği yok eden bir unsur hem de daha önemlisi kaçak kaynağı. O telde elektrik yok, yani rahatsız edici elektrik yok. Ona iki tane küçük toplu iğneyle girin, herkes konuşabilir. Balkonundan geçen kabloya giriliyor, yoldan geçen kabloya giriliyor, Vatandaş geliyor, fatura geldi. Kontrol ediyoruz arıza yok. Ne olmuş; kaçak konuşma. Ama bizim dışımızda. Bu nasıl önlenebilir? İmar kanununda binalara bina sıvaaltı tesisatı yapılması gerekir. Yıllardır kanun teklif-i yaparız çıkmaz. Dolayısıyla buna İmar Kanununda sıvaaltı telefon tesisatı yapılması zorunluluğu getirilmelidir. Böylece bizim binalara alttan girmemiz suretiyle hem bu aksaklıklar ortadan kalkacak hem de daha kaliteli güvenli haberleşme olacak. Bugün dijital teknolojide bağlantı o telefon hattından oluyor. O telefon hattı iyi değilse kaliteyi sağlayamayız. Bugün PTT olarak ülkemizdeki yeni tesis ettiğimiz dijital santral ve telefon şebekesi bu şebekenin altyapısına uygundur. İstendiği zaman, arzu edildiği zaman ve gereken teknoloji yakalandığı zaman buna geçmek mümkündür. Nitekim biz bu yıl içerisinde ISDN pilot çalışmasına Türkiye'de başlamak üzereyiz. Dünyada da zaten yeni yeni bu tatbikat başlamıştır. ISDN iki türlü başlamaktadır; birisi dar bandlı ISDN, dediğimiz, yani demin arz ettiğim hizmetler içerisinde sadece hareketli resim naklini sağlayamayan ISDN tatbikatı ki, biz buna başlayacağız. İkincisi ise, geniş bandlı ISDN denilen ki bunda hareketli resim de nakledilecek; yani kablo TV, yahut isteyen bir numara çevirmek suretiyle televizyonda istediği programı izleyebilecektir. Buna da gelecek sene geçmeyi düşünüyoruz.

Şunu bir kere daha arz etmek istiyorum : Dünyanın gelişmiş ülkelerindeki gidiş de budur.

Bir diğer önemli konu; bu yıl içersinde üzerinde duracağımız bir diğer konu, cable TV. Bugün yine hocamızın bahsettiği fiber optik kablo şebekesi ülkemizde çok yaygın bir şekilde kullanılmaya başlamıştır. Ankara şebekesinde tamamiyle santrallar arasında fiber optik'e geçilmiş, İstanbul şebekesinde yüzde 80'i fiber optik olmuş ve uzak mesafeler olarak da bizim uydu istasyonu Gölbaşı ve Ankara arasında bu şebeke hizmete verilmiştir. Bundan sonraki hedefimiz, bu şebekeyi büyük binalara kadar uzatarak, bunun üzerinden her türlü haberleşme çeşitlerini; yani videoteks, data, konuşma, teleks dahil buna ilaveten hareketli resim naklini de sağlamak ve böylece ülkemizde TRT'nin yapabileceğini umduğumuz çable TV dediğimiz kablo televizyon şebekesinin altyapısını hazırlayıp, TRT nin hizmetine sunmak olacaktır.

Bir diğer önemli konumuz yine; bugün siyah-beyaz olarak yayınlanmakta olan fax şebekemizin renkli olarak yayınlanması yoluna gidilecek; ıntelsat üzerinden Inmarsat yer istasyonu vasıtasıyla okyanuslararası deniz haberleşmesi sağlanacak,

Bir diğer konu var ama, o biraz zaman alacağı için buna değinmeyeceğim.

Efendim, ben çok teşekkür ediyorum; özellikle Sayın Bakanıma bana söz verdikleri için. Ulaştırma Şurasının ülkemize ve milletimize hayırlı olmasını temenni ediyor, saygılarımı sunuyorum.

CANAN TOKER - Efendim Sayın Göksel'in yöneltmiş bulunduğu sorulardan bir tanesi, halen haberleşme ortamı olarak uydu, fiber optik ve koaksiyal kablo kullanılmaktadır. ülkenin jeopolitik durumu, dış düşmanlar ve diğer şaratlar göze alındığı zaman bu ortamların ilerisi için en uygun olanı hangisi olacaktır diye sordular.

Bu konuda galiba bir yorum yapmamı istediler. Esâsında gerçekten güzel bir soru. Yalnız günün veya dünyadaki teknolojik gelişmelerin son 3 yıl içerisinde nereye doğru gittiğine bir bakarsak, bundan sonra değil 10 yıl 3 yıl içerisinde hangi ortamın daha bu konularda optimum olacaağını, en iyi olacağını kestirmek gerçekten zor. Yalnız tabiî ki sizin de belirttiğiniz gibi fiber-optik şu anda, bana da en iyi çözüm gibi geliyor. Çünkü yeraltından gidiyor, kontrolu sizin elinizde diğerine nazaran ve bir hayli geniş bir kapasite teşkil ediyor. Fiber optik de Türkiye'de üretiliyor, başlandı.

Yalnız, genel müdürün belirttiği bir konu var; uydular da hiçbir zaman terkedilmesi düşünülmesi gereken bir ortam değil. Şu anda Avrupa'da ve dünyada data aktarılmasının uydu üzerinden yapılması, mevcut bilgisayarların uydu üzerinden bir birine bağlanması da söz konusu. PTT bakıyoruz bu uydu sisteminin data şebekesinin Avrupa ile Avrupa Uydu Sistemi üzerinden, diğer ülkelerle de intelsat üzerinden bağlantı kurmuş durumda. Uydu teknolojisi hiçbir zaman terkedilmeyecek; çünkü fiber optik ancak belirli uçlara gidiyor Uydu ise kapsaması bakımından her noktayı kapsıyor.

Üzerinde durmak istediğim konu, askerî konu. Bugün uydudan en ufak teferruatlı resimlerin çekilmesi söz konusu. Yani güvenlik açısından da düşünülse, uydu teknolojisi hiçbir zaman terkedilebilecek bir teknoloji değil. Ancak haberleşme açısından günün gidişine göre, teknolojinin gidişine göre, ucuzluğa göre ve Türkiye'nin şartlarına göre bir biri arasında değiştirmeler yapılabilir.

İkinci konu : Zannediyorum bu şekilde üst seviyedeki teknolojilerin Türkiye'de kullanılması, adapte edilmesi, belirli yönlerden kararların verilebilmesi için, bir danışma kurulu -daimi çalışma grubu olarak söylediniz zannediyorum- ihtiyacı var mıdır yok mudur şeklinde sordunuz. Zannediyorum gayet tabi böyle bir kuruluş olursa, var olursa; çalışmalarından bütün ilgili kuruluşlar yararlanırlar. Zannediyorum böyle bir kuruluş kanunla da var. Esasında 2813 sayılı Kanunun içerisinde yer alan Haberleşme Yüksek Kurulu adında bir kuruluş var, Sayın Bakanımız bu kuruluşun başkanı, Daimî başkanı. Sizin bahsettiğiniz çalışma grubu, zannederim bu haberleşme yüksek kurulu bünyesinde teşkil edilebilir. Bu gruba üniversitelerden, Ulaştırma Bakanlığından, diğer araştırma kuruluşlarından -Tübitak'tan- kişiler üye yapılabilirler. Bunlar senede birkaç kez toplanıp kendi aralarında araştırma konularında, işbölümü yapabilirler. Yurt dışında gelişen olayları inceleyip, buraya getirip tartışıp, bir karara bağladıktan sonra rapor olarak Haberleşme Yüksek Kuruluna sunabilirler.

Zannediyorum bu konuda böyle bir çalışma grubuna ihtiyaç var. Zannediyorum cevaplamış oluyorum.

Ulaştırma Bakanı

Sayın Veysel ATASOY'un

Kapanış Konuşması

Ulaştırma Bakanı

Veysel ATASOY

KAPANIŞ KONUŞMASI

Çok Değerli Cumhurbaşkanlığı Konseyi Üyemiz,

Değerli Bakanlar,

Kıymetli Milletvekilleri,

Şuramızın Çok Değerli Üyeleri,

Kıymetli Davetliler,

Basınımızın ve TRT'nin Seçkin Temsilcileri,

Sözlerime başlamadan evvel sizleri tekrar saygıyla selamlıyorum.

Önce sözlerime teşekkür ederek başlamak istiyorum. Gerçekten çok yüksek seviyede cereyan eden bir toplantıyı hep birlikte yaşamış olduk. Başta şeref üyelerimiz olmak üzere şûraya

katılan diğer bütün üyelerimiz toplantıyı büyük bir dikkatle takip ettiler. Bunun da ötesinde, gerek tebliğlerin tartışılması ve gerekse fikren katkıda bulunulması olayı, son derece yüksek seviyede cereyan etmiştir. Şahsen bu toplantıdan ben son derece istifade ettim. Özellikle şahsıma ve Bakanlık mensuplarımıza yöneltilen teveccühe ve Şûraya olan katkılarına teşekkür etmek istiyorum. Ancak, burada şu hususu da belirtmek istiyorum. Biz hiç birşeyi yeniden keşfetmedik. Hükümet programımız doğrultusunda başlattığımız yoğun ve ülkemiz gerçeklerine uygun icratımız sonucunda bugünkü mutlu olay ve şimdiki sevindirici gelişmenin sağlanması bizlere nasip olmuştur. Elbette PTT'nin 150 yıllık tecrübeleri olmasaydı bugüne gelmek mümkün olmayacaktı. Finansman meseleleri daha geniş çapta çözülebildiği zaman ve ekonomik politikaların gereği olarak düşünülen sistemlerin işlerlik kazanmasında, geçmişteki tecrübelerden faydalanılması zorunludur.

Bakanlık görevine başladığımda ilk iş olarak, bizden önce neler yapıldı, neler yapılmak istendi; neler yapılamadı, bütün bunları tesbit ettik. Hatta ilk Bakanlık görevime başladığımda basından gelen bir çok mülâkat taleplerini geri çevirdim. Bunlar gazetelerde de çıkmıştı. Durun, acele etmeyin, biraz ders çalışmak mecburiyetindeyim dedim. Bu toplantı kime yapılıyor? Bunu öğrenmek zorundaydık. Öğrenmenin sonu yoktur.Aynı şekilde burada da çok şeyler öğrendik. Dış mukayese imkânları buldukça, bunlardan da çok şeyler öğreniyoruz. Eğer burada elde edilmiş başarı varsa, bu başarı geçmişten bu yana, bu camiaya katkıda bulunan Cumhurbaşkanlarımızın, Hükümetlerimizin, Bakanlarımızın ve bütün bakanlık personelimizin ve üniversitelerimizin hepsinin büyük katkısı vardır. Açış konuşmamda Bakanlığımın faaliyetlerindeki gelişmeleri uzun uzun ifade etmiştim. Ancak o konuşmamda düzenlemeler üzerinde pek durulmamıştı. Burada üzerinde özellikle durulacağı gibi bu konuda bazı karışıklıklar vardı. Benden önce görev yapan Sayın Bakanımız da, bu karmaşıklıkları düzeltme yolunda gayret ve mücadele göstermiştiler.

Bunların en başında gelen, son 15 yılda deniz kesimindeki mevcut yanlışlıktır. İlk KİT'lerin yeniden düzenlenmesini fırsat bilerek, bu alanı yeniden düzenleyerek düzeltme cihetine gittik. Burada denizcilik kesiminde sanayi ile işletmeciliği mutlak surette ayırdık. Daha sonraki aşamada da gördük ki bankacılıkla işletmecilik de içiçe giriyor. Bunu düzeltmek maksadıyla Denizcilik Bankasını da KİT haline getirdik. Hakikaten bunun önem arz eden müsbet sonuçları çok kısa süre içinde alındı. Ayrıca, denizcilik kesimindeki düzenlemelerle Türkiye Gemi Sanayiine de şahsiyet kazandırılarak gemi tonajında, gemi tekniğinde oldukça önemli adımlar atılmıştır. Zaten bunlardan açış konuşmasında bahsettiğim için, üzerinde fazlaca durmak istemiyorum.

Benzer düzenlemeler havacılık sektöründe de yapılmıştır. 2929 sayılı kararla getirilen Havacılık yapısı, bizim anlayışımıza biraz ters geldi. Aşırı bürokratik olup farklı havacılık fonksiyonunu ifa eden kuruluşlar içiçe bağlanmıştı. Meselâ Devlet Hava Meydanları daha önceden Katma Bütçeli statüye tabi idi. Buna rağmen bu kuruluşumuzu KİT Statüsüne kavuşturarak hem kendisi için zorunlu olan bir takım imânları sağlamış olduk, hem de teşkilata kazandırdığımız işlerlik ile yeni bir şahsiyet kazandırma yoluna gittik. Diğer taraftan bu kuruluşumuzdaki personel Devlet Memuru Statüsünde çalışırken diğer KİT'lerde çalışan personel de devlet memuru olmalarına rağmen, KİT statüsüne tabi olmayan devlet teşekküllerinde çalışan memurlardan farklı avantajlara sahiptirler. DHMİ'nde uçak gönderme-kaldırma gibi havacılık emniyeti açısından en önemli işleri yapan insanları düşük maaşla çalıştırmanın hiç bir manası yoktu. Tabii konuyu sadece bu bakımdan ele almamak gerekiyor, ama bunu da işaret edemeden geçemiyeceğim.

Son olarak bahsetmek istediğim bir diğer husus ise gündeme gelen özelleştirme hadiseleridir. Özelleştirmenin öneminden biraz sonra bahsedeceğim. Daha iyi bir hizmet verebilmek gayretiyle geçirdiğimiz 3 yıllık tecrübeler sonunda gördük ki yer hizmetlerini, ikram hizmetlerini aynı bünyeler içerisinde toplamakta olan bir kuruluştan azami istifade etmek mümkün olmamaktadır. Ayrıca, devletin bunlarla uğraşmasını bir külfet olarak gördük. Daha geniş çapta olmak üzere özel sektörün bu hizmetleri daha iyi bir şekilde verebileceğini düşündük. Diğer taraftan ikram hizmetlerinin yanında USAŞ'a yeni bir boyut vermeyi düşünmekteyiz. Bütün modern ülkelerde olduğu gibi hava alanlarında otel işletmeciliği yapabilme imkânını da kuruluşumuza vermiş olduk.

Demiryollarında da bazı düzenlemeler yapılmıştır. Ülkemizde demiryolları oldukça sık eleştirilmektedir. Eleştirilerin çoğu haklıdır. Zaten eleştiri olmazsa hizmette gelişme de olmaz. Ancak şunu belirtmek istiyorum: Demiryollarının Türkiye'de tarihi bir misyonu vardır. Türkiye'de Demiryolları işletmecilik alanında çok daha iyi bir noktaya gelememiştir. Ama bu kuruluşumuz, Türk Ağır Sanayiinin öncülüğünü yapmıştır. Bugün kısa adı TÜLOMSAŞ olan Eskişehirdeki fabrikalarımızın tamamı her türlü ağır sanayi tesisini kuracak bir kapasiteye ve bir yapıya sahiptir. Bu düzenleme ile de yıllardır yalnızca Demiryollarına hizmet veren bu kuruluşumuz artık yalnız demiryollarına değil, bir çok kapasitesinin atıl kalmaması için bütün milletimize, hatta ihracat imkânı bulabildiği takdirde dışarıya hizmet verebilen bir kuruluş haline gelme gayreti içinde olacaktır.

Bakanlık merkez teşkilatında da paralel çalışmalarımız oldu. Her şeyden önce Bakanlığın bünyesi de işletmeci bir görüş içinde ele alınmıştı. Tabii sırf işletmecilik yapacak ama, işletmenin gereği olan altyapıyı da kendi insiyatifi dışında tutmak mümkün olamazdı. Belki hizmetin bu kadar geri kalmasında alt yapıların başka Bakanlığın sorumluluğu içine girmesi olarak gösterebiliriz. Hele buna, koalisyon gibi siyasi istikrarın olmadığı dönemleri dikkate alarak baktığımız zaman, paralel çalışması gereken bu kuruluşlar farklı siyasi görüşler tarafından temsil edilmişse sözkonusu zorluk daha da açık bir şekilde ortaya çıkar. Nihayet bütün zorlukları bertaraf etmek üzere DLH Genel Müdürlüğü Ulaştırma Bakanlığına bağlanmış oldu. Tabii bu Genel Müdürlüğün Bakanlığımıza bağlanmasıyla hizmetin daha iyi yürüyeceğine inanıyorum. Çünkü geçmişteki tecrübeler bu kanımı kuvvetlendirecek şekilde gayet açıktır. Bizden önce görev yapmış olan Muhterem Bakanlar da bu konuyu gayet yakından bilmektedir. İşletmeye aldığınız bir havaalanı veya en basitinden bir terminali tam fonksiyonel bir hale getirmek için işletmeye aldıktan sonra uzun müddet sıkıntılar çekilmektedir. Mükemmel bir yapı olmasına rağmen Atatürk Havaalanındaki dış hatlar terminalinde de bu tür sıkıntılar görülmüştür. Bugün birçok tadilatlar yapılıyor ama tadilatlara rağmen istediğimiz seviyeye gelemiyoruz. En son Atatürk Havaalanındaki eski dış hatlar yolcu terminalini iç hatlar terminali olarak yeniden düzenledik. Pırıl pırıl oldu. Gayet güzel bir alan oldu. Ama gene de eksiklikleri halen mevcuttur. Klima sistemini bu inşaat yapısı içine oturtmak şimdilik mümkün olmuyor. Ve, ben bu konudaki gerekli talimatı vererek araştırın dedim. Yani gelişmiş ülkelerde bu tip binalara çözüm bulunmuştur. Tarihi binalara bile klimalar konulabildiğine göre, bu binaya da konulabileceği görüşündeyim. Aynı olaylar Cumaovası havaalanında da yaşanmıştır. İşletmeci kuruluşla, yatırımcı kuruluş sık sık bir araya gelemediği için daima eksiklikler olmaktadır. Yatırımcı kuruluş ne kadar güzel ve mükemmel projelendirirse projelendirsin, kullanacak olanla işbirliği yapmadığı müddetçe, o yatırımdan netice almak pek mümkün olamamaktadır.

Tabii, sadece DLH Genel Müdürlüğünün Bakanlığımıza bağlanması yeterli olmamaktadır. Çünkü, bugün Bakanlığımızın bütçesi DLH 'nin bağlanmasıylı dört katına çıkmıştır. Personel sayısı da aşağı yukarı üç katına çıkmıştır. Ancak bu kadar büyük bir ulaştırma sorunu olan ülkemizde, henüz ulaştırma altyapıları tamamen yetersiz durumdadır.Belki mevcut altyapı geçmişe göre çok çok iyi olabilir, ama çağdaşlık ve medeniyet meselesi gündeme geldiği zaman, bu haliyle bir mukayese yaptığımız zaman, aynı iyimser ifadeyi kullanmamız mümkün olmamaktadır. Bu bakımdan son teşkilat kanun tasarımız meclisin gündeminde olup ikinci sırada bulunmaktadır. Ancak bu kanun bir nevi kodifiye olmaktadır. Gerek DLH 'yı bize ilâve eden kanun gerekse 182 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve onda değişiklik yapan bir Kanun Hükmünde Kararneme buraya ilâve olmaktadır. Bunun dışında, bazı merkez kuruluşlarımızın da Daire Başkanlığı statüsünde bulunup Genel Müdürlük olmayışı ve bu nedenle cılız kalması Bakanlığımız fonksiyonlarının yerine getirilmesinde gerekli kadroyu kuramamak gibi bir sonuç doğurmuştur. Bu da gerek Ulaştırma gerekse Anayasa olmak üzere her iki komisyonumuzda müsbet bir şekilde geçmiştir. Tamamen teknik olmak üzere dördüncü bir Müsteşar Yardımcılığı, DLH 'nın da bize katılarak iş hacmimizin ve personel sayımızın birkaç katına çıkması nedeniyle ilâve edilmiştir. Ayrıca, dış ilişkileri daha düzenli yürütecek bir Dış İlişkiler Dairesi de bununla kurulmuş olmaktadır. Tabii personel konularına da değinildi. Bir çok konuşmacımız, bizden önce ifade ettiler ve dediler ki farklı ücret verilmelidir. Gerçekten 657 Sayıl Kanun çerçevesinde, istediğimiz elemanı, sadece Ulaştırma Bakanlığı olarak değil, diğer yatırımcı Bakanlıklarda da (gerek Bayındırlık ve İskan Bakanlığında, gerek Enerji Bakanlığında) bulmak mümkün değildir. Ancak Hükümetimiz bu

konuyu da yeniden ele alarak özellikle yatırımcı Bakanlıklarda üst düzeyde yetişmiş yöneticileri istihdam edebilmek için yeni bir statü hazırlığının çalışmalarına başlamış bulunmaktadır. Bunu da bu vesile ile burada belirtmek istiyorum. Bunun dışında Bakanlığımız yapısının yeniden düzenlenmesi bakımından, ikinci önemli bir kanun tasarımız daha mevcuttur. Hükümetten geçmiş ve bugünlerde komisyona gidecek olan ''Demiryollar Limanlar, Kıyı Yapıları, Hava Meydanları ve Bunlarla İlgili Diğer Tesislerin Yapımı, İşletilmesi ve Geliştirilmesi'' esasları hakkındaki kanun tasarısıdır. Yine bize ilk günkü konuşmalarında Sayın Babüroğlu da veciz bir şekilde ifade etmişlerdi, bu kanunla sadece bu yapılar için finansman temin etme gayreti içinde değiliz. Aynı zamanda Ulaştırma altyapılarına özel sektörün ve yabancı sermayenin girmesini temin edecek bazı kolaylıkları da getirmeyi düşünüyoruz. Aksi takdirde trilyonlarla ifade edilecek olan ulaştırma altyapılarına ciddi kaynaklar bulmadığımız ve bu alana yabancı sermaye girmediği gibi özel sektörler de alana katılmadığı müddetçe biliyoruz ki çağdaş ve hızla değişik ihtiyaçlara cevap verebilecek bir ulaştırma şebekesini tesis etmek çok zor olacaktır.

Bu kanunun ana espirisi Yap-İşlet-Devret, Yap-İşlet şeklinde iki yönlü değişik bir sistem olmaktadır. Ayrıca Ulaştırma altyapıları planlamasının eskiden olduğu gibi, DLH 'ce yapılıp bir başka kuruluşumuza devredilme sisteminden de vazgeçiyoruz. Bunun kiralanması gibi sistemler getirmekteyiz. Özellikle, denizciliğimizin gelişmesine paralel olarak limanlarımızın geliştirilmesi açısından, muhtelif vesilelerle belirttiğim gibi özel sektörün de artık çağdaş manada kurulacak limancılık faaliyetlerine girmesi gerekmektedir. Bu kanun vasıtasıyla kurduğumuz fonla ulaştırma politikalarına da bazı düzenlemeler getiriyoruz. Bu fonun asıl ana kaynağını rıhtım resmi teşkil etmektedir. Fakat bu kanunla rıhtım resmini kaldırıyor bunun yerine ithalat taşımalarında; denizyolu ile gelen taşımalarda % 3, karayolu ile gelen taşımalarda da % 1'lik nisbetler koymaktayız. Böylece özellikle denizcilik kesiminde çok yakında rıhtım resmi % 5'ten, % 3'e indirilmiş olacaktır. Ve sektörler arasındaki dengeyi sağlamak açısından başlangıçta % 1 olmak üzere bunu kara ulaşımına da tatbik etmekteyiz.

Fonlar konusunda yaptığı konuşmadan dolayı Sayın Babüroğlu'na ben burada bir kere daha teşekkür ediyorum. Bu fon bize 250-300 milyar civarında gelir getirecektir. Belki altyapıda bu 250-300 milyarlık rakamlar pek büyük değil ama, meselâ şu anda başlanmış, fakat bitirilemeyen 100 civarında balıkçı barınağı bulunmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti, küçük küçük balıkçı barınaklarını yapamayacak kadar aciz değildir. Bu alana yatırılacak 15-20 milyarla bu 100'ün üzerindeki balıkçı barınağını bitirebileceğimiz gibi, ihtiyaç duyulan diğer yerlerde de yenilerini yapmak mümkün olacaktır. Aynı şekilde başlatılan yat limanı inşaatları da 20-30 yıldır bitmedi ama, buna karşılık yat turizmi Türkiye'de son yıllarda büyük aşama kaydetmiştir. Bunların da özel sektör tarafından yapılıp işletilmesinde hiçbir sakınca görmemek gerekir. Nihayet özel sektör de yapsa, devlet de yapsa, o tesis milletimizin hizmetine verilmiş olacaktır.

Gene bu altyapıların yapılması ile ilgili olan 5-6 tane kanun günümüze kadar yaşayarak gelmiştir. Sözkonusu bu kanunları da, bu kanun metni içinde mütalâ etmiş oluyoruz. Diğer kanun tasarımız da, açılış konuşmamda da ifade etmiş olduğum gibi, Kara Ulaştırması tasarısı idi. DLH 'nin bize bağlanmasından sonra meydana gelen gelişmeleri dikkate alarak, bu tasarıyı Hükümetten geri çekmiştik. Bu toplantının sonundaki değerlendirme sonuçlarını da dikkate alarak, özellikle Kara Ulaştırması konusunda tartışma konusu olan Kara Ulaştırması kanun tasarısını bu kanunla iptal etmek suretiyle zannederim 1-1.5 ay içinde yeniden sevketmiş olacağız. Böylece, bu üç yeni kanunun tamamlanmasıyla Ulaştırma Bakanlığı sayın konuşmacılarımız ile bizden önce görev alan Sayın Bakanımızın da ifade ettiği gibi, arzulanan bir yapıya kavuşmuş olacaktır. Tabii bu arada Karayolları Genel Müdürlüğü Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmalı mı, bağlanmamalı mı? Bu da düşünülebilir. Diğer Batı ülkelerinde Karayolları da, ulaştırmada tek başına bir bütün olarak mütalâa edilmektedir. Ancak, daha önce de ifade ettiğim gibi, Bakanlığımız bünyesi içinde bulunan sanayi kuruluşlarının özelleştirilmesi suretiyle bu kesimimize giren bir kuruluş haline getirilmesi lazım. Zira, Bakanlığımızın asli görevi bana göre; aslında bu kuruluşları yönetmek değil, lokomotif imali ile uğraşmak değil, gemi imali ile uğraşmak değildir; ama kurulmuş olan bu devlet müesseselerini de en iyi noktaya getirmek mecburiyetindedir. İşte bunların özelleştirilmesi, Bakanlığın iş hacmini belli ölçüde azaltacak, öbür taraftan daha çok ulaştırma politikası ve ulaştırma yatırımlarıyla uğraşma imkânı verecektir. Tahmin ediyorum, önümüzdeki günlerde, Ulaştırma Bakanlığı yatırımcı kişiliğini daha iyi bulduğu ve kadrosunu bu yönde daha iyi

geliştirdiği takdirde, bunların da gerçekleşmemesi için bir sebep kalmayacaktır.

Kısaca, demiryollarından da bahsetmek istiyorum. Demin de ifade ettiğim gibi, demiryolu Türkiye'de kendi asli görevi dışında, başka bir sektörün gelişmesine de öncülük etmiştir. Ancak, bugün yapılan mukayeseler var. Almanya şu kadar kilometre saate ulaşıyor, Japonya şu kadar kilometre saate ulaşıyor. Bir defa, olay o ki, bu ülkelerin uyguladıkları ulaştırma politikasının temelinde sanayi politikası yatmaktadır. Bugün Almanya'da lokomotif imali yapan 5-6 tane fabrika mevcuttur. Ayrıca bu ülkelerde büyük bir çelik sanayii vardır. Dün de bir vesile ile 310 km.nin üstüne çıkan ICE trenlerinden bahsetmiştim. Bunun için 11.000 km. yol yapımı planlanmış ve metrede 380 kg. çelik kullanılmaktadır. Şimdi olayı bu açıdan düşünürsek, 44 bin km.nin metresini 380 kg. ile çarptığımız zaman Alman çelik sanayiine katkısının hangi boyutlarda olduğunu rahatlıkla görebilmekteyiz.

Burada değerli bir konuşmacımızın da belirttiği gibi, Ankara - İstanbul arasında demiryolunun yapılması önemlidir. Ancak bir noktadan diğer bir noktaya 160 km. veya 220 km süratle ulaşmanın pek fazla bir öneminin olmadığını söyledi. Ama demin de ifade ettiğim gibi yani bu ICE trenlerinde veya Transrapitlerde 4 - 5 lokomotif firması konsoriyum halinde çalışıyor ve gene önde gelen en az 6 elektrik firması bu sistem içinde çalışıyor. Bu faaliyetlerde firma sayılarının çoğaltılmasında; asıl gayenin istihdam yaratmak olduğu, ayrıca teknolojik yarışta diğer ülkeleri geride bırakmak gibi amaçları bulunduğunu da dikkate almak gerekir. Eğer biz kalkıp, Türkiye'de, böyle bir sanayii şu anda kurmaya başlarsak bu kadar çok ihtiyacı olan bir ülke olarak, düne kadar büyük problem teşkil ederken bugün yavaş yavaş çözülmeye başlamış olan enerji problemi gibi bir takım hayati ve dolayısı ile öncelikli problemlerin çözümlerinin gecikebileceği hususunu da iyice düşünmeniz gerekecektir.

Açış konuşmasında da belirttiğim gibi, demiryollarımızda olumlu bir gelişme vardır. Öncelikle çeken ve çekilen araç zafiyeti giderilmiştir. Eskişehir'deki sanayi tesislerimiz, yerli parça oranı, aşağı yukarı % 50'nin üzerinde olarak lokomotif üretebilmektedir. Krauss-Maffei manevra lokomotifleri, General Motors'un büyük tip lokomotifleri ve son olarak da Toshiba'nın elektrikli dizilerinin üretim hazırlıkları devam etmektedir. Ayrıca, Fransa'dan alınan lokomotiflerin de bugüne kadar büyük bir kısmı, aradaki ihtilaflardan ve yedek parçasızlıktan dolayı atıl kalmıştır. Demiryolları Genel Müdürlüğü sözkonusu yedek parça problemini çözmüş bulunmaktadır. Çok yakında atıl olan ve parçasızlık yüzünden bakım bekleyen lokomotifler de süratla hizmete alınacaktır.

Ülkemizde yap-işlet-devret gibi modellerle demiryolları yapımı konusunda gerek Japonlar, gerek Fransızlar, gerek İtalyanlar ve gerekse Belçikalılar büyük ilgi duymaktadırlar ve ağır sanayi kuruluşlarımıza ortak olmayı arzulamaktadırlar. Biraz evvel Sayın Yüksel'in Uçak sanayimizin gelişmesi ile ilgili söylediği sözlere ve bu konu hakkındaki fikirlerine aynen katılıyorum. Sanayimizin gelişmesi sadece lisans almakla yeterli ve mümkün olmamaktadır. Yabancı sermaye ile ortaklık suretiyle teknolojinin ülkemize gelmesi, Türkiye dışındaki pazarlara açılmamız açısından da büyük önem taşımaktadır. Bu bakımdan Adapazarı'nda vagon fabrikalarını geleceğin şehiriçi ulaşımında ana merkez olacak şekilde düşünmekteyiz. Çünkü her belediyenin ayrı ayrı kendine has şehiriçi ulaşım sistemini kurmasının mahzurları ilerde mutlaka ortaya çıkacaktır. Bunun için böyle bir problemle karşılaşmamak üzere gerekli tedbiri almak gayreti içinde bulunmaktayız. Burada böyle bir üretime başladığımız takdirde ilerde çıkacak olan bakım problemleri kendiliğinden ortadan kalkmış olacaktır. Nitekim geçen sene Düwag fabrikalarında yaptığımız gezide gördük ki Hong-Kong'a, Tunus'a satış yoluyla giden vagonların bakımları, oradan şileplerle gelip, bu fabrikalarda yapılmaktadır. Bunun da ne kadar maliyet ve külfet getirdiği ortadadır.

Ulaştırmamıza 1980'den sonra yeni boyutlar kazandırılmış ve bu alana yeni hizmetler gelmiştir. Bizden önceki Hükümet döneminde telsiz kanunu yürürlüğe konmuş, böylece telsiz haberleşmesi günlük hayatımıza girmiştir. Bu işlerle ilgili Genel Müdürlüğün kuruluşu aşağı yukarı Hükümetimizin göreve başladığı tarihe tekabül etmektedir. Telsiz haberleşmesi bütün uygulamalarıyla birlikte işlerlik kazanmıştır. Bizden önceki Hükümet döneminde ve Konseyimizce çıkartılan bir yeni kanun da sivil havacılık kanunu olmaktadır. Bu kanunla da hava ulaştırmasına yeni bir boyut getirilmiştir. Sivil havacılığın yaygınlaştırılmasına ve özel kesimin bu alanda faaliyet göstermesine bu kanunla imkân verilmiştir. Bu kanunun işlerlik kazanması için gerekli bütün yönetmelikler Hükümetimiz tarafından süratle çıkartılmıştır. Tabi Sayın Yüksel Hocamız da

uçak sanayiinin gelişmesi hususunda oldukça canlı ve haklı tepki göstermiştir. Ancak hemen belirtmeliyim ki şimdilik emekleme devresinde olan sivil havacılığımız çıkarılan bu kanun sayesinde işlerlik kazanmaya başlamıştır. Sivil havacılık alanında 11 şirketimiz kurulmuştur. Bu şirketler bugün küçük de olsalar tatbikatta zamanla tecrübe kazandıkça büyüyecektir.

Açılış konuşmasında belirttiğim üzere tıpkı karayolu politikasında olduğu gibi ekonomik faydaların yanında sosyal faydalar üzerinde de durmuştum ama, Sivil Havacılık 1982-1983 yıllarında çıkartılan bu kanunla Türkiye'de ancak başlamıştır. Dolayısıyla paralel gelişmelerin olacağına inanmaktayım. Nitekim Türk Sivil Havacılık Kanunu, V. Beş Yıllık Planda yer alan fiderlayn havaalanlarının da yapılması için imkân sağlarken ayrıca DLH 'nin de Bakanlığımıza bağlanması sonucu, ortaya çıkan imkânlardan da yararlanılarak, proje ve yer tespit çalışmalarına süratle başlanmış bulunulmaktadır.

Sayın Profesör Barış Yüce Ulaştırma Master Planındaki hedeflere Demiryollarının ulaşamadığını ifade ettiler. Doğrudur ve haklıdırlar. Ancak, öngörülen tedbirler, ulaştırma master planındaki hedefleri aşacak şekilde Bakanlığımızca yerine getirilmiştir. Ulaştırma Master Planındaki hedefler doğrudur. Taşımanın Demiryollarına kaydırılması lazım. Aldığımız tedbirler bu yönde olduğu gibi, taşımaların limanlarımıza yani denizyollarına da kaydırılması yönündedir. Ancak bugünkü mevcut demiryollarımızla planda getirilen tedbirleri karşılaştırdığımız zaman şöyle bir manzara ile karşılaşmaktayız. Planda yılda 100-150 km. yol yenilenmesi öngörülmekte ve 4000 km. lik yol yenilenmelerinin de 11 yıllık bir periyot içinde gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Ancak bunun büyük bir kısmı olan 1500-1600 km.lik bölümü ise iktidarımız döneminde gerçekleştirilmiştir. O halde yeni yol yapımı sözkonusu planda öngörülmemiştir. Yine bu planda çift hatların yapımı da öngörülmemiştir. Yeni yapı olarak benim dikkatimi çeken sadece birkaç banliyö hattının yapılması olup, bu gelişme ancak ana hatlarda bir rahatlama sağlayacaktır. Ancak, hedeflerin isabetli seçilmesine rağmen, hedefe gidecek enstrümanların iyi tespit edilmemiş olmasından dolayı Ulaştırma Master Planında demiryolları için öngörülen hedeflere ulaşmak ve Türkiye'nin yük ve eşya taşımasını bu yeni tedbirlerle yerine getirebilmek mümkün değildir. Zaten Devlet Planlama Teşkilatının koordinatörlüğünde yeniden bu konudaki hedeflerin gözden geçirilme çalışmaları devam etmektedir. Aynı şeyi zannediyorum açış konuşmamda da ifade etmiştim. Havacılık sektöründeki gelişmeler açısından da Ulaştırma Master Planına baktığımız zaman şu anda gelmiş bulunduğumuz nokta ile planda 10 yıl içinde öngörülen uçak filosunu aşmış bulunuyoruz. Hedefler aşılmış olmasına rağmen şu anda gelmiş bulunduğumuz nokta bile bugün yetersiz kalmaktadır. Havacılıkta gelmiş bulunduğumuz bu nokta tabii ki THY'nın yaptığı aşamanın bir sonucudur.

Üzerinde en çok durulan konuların başında bir de taşımacılık konusu gelmektedir. Günümüzde kombine taşımacılığın ayrı bir yeri vardır. Zira çağımız kombine taşımacılık çağıdır. Bakanlık olarak biz de bunun gerçekleştirilmesi hazırlıkları içindeyiz. Kombine taşımacılıkta asıl olan mesafeleri kısaltmak ve maliyetleri düşürmektir. Dolayısıyla bu taşımacılık çeşidinde belli bir yere kadar gemi ile geleceksiniz ve belli bir yerden sonra da belki karayolunu belki de demiryolunu kullanacaksınız. Tersi istikamette de tabii ki benzer durum söz konusudur. Kombine taşımacılığın diğer bir önemli esası ise kaplı taşımacılık diğer bir deyimle konteyner taşımacılık olmaktadır. Tabii bunun için limanların farklı bir yapıda ve bu taşımacılık çeşidine imkân verecek şekilde düzenlenmesi ve limanlardaki ekipmanların da buna uygun hale getirilmesi lazımdır. Hatta Liman + Demiryolu bağlantısının da bu şekilde olması lazım. Zaten dün de ifade ettiğim gibi Demiryolları yatırımlarının 30-40 milyarlardan yaklaşık olarak 118 milyara çıkmış olması tabii ki bunun bir sonucudur. Sadece milli kaynaklardan değil, Dünya Bankası gibi dış kredi imkânlarıyla da limanlarımızın rehabilitasyonunun süratle gerçekleştirilmesine çalışılmaktadır. Ayrıca havayolu ulaştırmasında da bu konteyner taşımacılığa imkân verecek tadilatlar yapılmaktadır. Ancak böyle bir taşımacılıkta bugünkü limanlarımızı ve liman seviyemizi de yeterli görmemekteyiz. Artık büyük tip ve çeşitli fonksiyonları bir arada görebilen limanlara ihtiyaç vardır. Bugün en büyük limanlarımızdan biri olan Haydarpaşa tamamen tıkanma noktasına gelmiştir. Tıkanma hususu sadece bu limanımıza münhasır olmayıp aynı şeklide Türkiye'nin ana yolları da tıkanmaktadır. Meselâ bu limanımızdaki boşaltmalar tamamen Trakya istikametine gidecekse, öbür tarafta tıkanıklık olmakta, Anadolu istikametine gidecekse, belki pek o kadar olmamakla berlikte öbür taraf tıkanmaktadır. İzmir Limanımızda aynı durum sözkonusudur. Özellikle körfezlerin dolması ayrı

bir problem teşkil etmektedir. Limanların taranması işlemleri Ulaştırma Bakanlığının asli görevleri arasında sayılmasına rağmen, Bakanlığımız bu görevini layıkıyla yerine getirememektedir. Çünkü elimizde artık iş göremez hale gelmiş bulunan eski tarama gemileri bulunmaktadır. Ulaştırma Bakanlığına yeni ve ihtiyaçlarımız düzeyinde iş görebilecek tarak gemilerinin aldırılmaması, limanlarımızdaki gelişmeleri engellediği gibi küçük küçük tekneleri ile mesleklerini icra ederken aynı zamanda Türk ekonomisine de hizmet veren Türk Balıkçı Teknelerinin yanında, zaman zaman yatların ve sığabilecek kapasitedeki gemilerin sığındıkları balıkçı barınaklarımızın dahi tamamen işgörmez hale gelmesine sebep olmaktadır. Hatta üzülerek ifade edeyim ki, bazı balıkçı barınaklarımız taranmamaktan dolayı futbol sahasına dönmüş bulunmaktadır.

Hava ulaştırması konusuna geçmeden önce özellikle Sayın Babüroğlu'nun yönelttiği soruları burada cevaplandırmak isitiyorum. Ayrıca, denizcilik konusunda da bazı bilgiler vermek istiyorum. Denizcilik kesimi genellikle hep himayelerle ilgili tedbirlerin alınması gerektiğini ileri sürmektedirler. Sayın Sönmez'in tebliğini ben şahsen çelişkili buldum. Sayın Sönmez bir taraftan eski gemi ile eski gemilerin faziletlerini savunurken, diğer taraftan da filo eskidir, süratle yenilenmelidir demektedir. Şimdi bir iş yanlış yapılmış olabilir, diğer taraftan doğru da yapılmış olabilir. Bunun yanlış veya doğru olduğunu kabul etmek lazım. Kimseyi suçlamak veya itham etmek düşüncesi içerisinde değiliz. Elbette ki, 1980'lerdeki atılım Ulaştırma tarihinde deniz ticareti ile deniz ticaret filomuz açısından en büyük atılımdır. Fakat Hükümetlerden krediyi alan kişilerin bu kredileri nasıl kullandıkları hakkında Hükümetlerce adım adım takip edilmesi mümkün değildir. Şimdi himayeye gelelim. İthal gemi mi gelsin, sübvansiyon mu, faiz mi? Biraz evvel Batıdaki genel ulaştırma politikasının ve özel olarak da demiryollarının sanayi politikasının bir sonucu olduğunu ifade ettim. Peki neden bizim gemi sanayimiz gelişmesin? İki yıl sabredelim ve gemilerimizi Türkiye'de yaptıralım. Yıllarca sürdürülen çalışmalar sonucu ülkemizde koskoca tersaneler yapılmıştır. O halde bu büyük tersanelerimizde sadece iki tane şehir hattı vapuru, iki tane ada vapuru yaptıralım demeye kimsenin hakkı yoktur. Bu bakış açısıyla ve bu çerçevede hiç kimsenin Hükümetten himayeci bir politika beklemeye hakkının olmadığını zannediyorum. Bugün artık 75.000 DWT büyüklüğünde gemiler yapabiliyoruz. Sayın Reşat Baykal Hocamızda Türkiye'deki gemi sanayiinin yapım kapasitesini açık şekilde ifade ettiler. Bugün için tersanelerimizde 75.000 DWT büyüklüğündeki gemilerin rahatlıkla yapıldığından bahsetmiştim. Halen inşaatları devam eden kuru havuzların yakın bir gelecekte bitirilmesi ile ülkemizde 150-160 bin DWT büyüklüğünde gemilerin yapılması da mümkün olacaktır. Görüldüğü gibi burada da uzun vadeli politika uyguluyoruz. Her zaman söyledim yine açık bir şekilde, bir defa daha söylüyorum. Devlet gemicilik işiyle uğraşmamalıdır. Sayın Hocam çok güzel ifade ettiler, burası liberal bir kesim ve liberal bir kesim olması itibariyle de liberal bir ekonominin kurallarına uymak mecburiyetindedir. Diğer bir konuşmacının da ifade ettiği gibi sadece Türkiye kara sularında yapılacak bir ticaret de deniz ticaretidir. Fakat burada asıl önemli konu, üçüncü ülkeler arasında yapılan taşımadır. Çünkü hizmetin karşılığında memlekete döviz gelecektir. Demin de ifade ettiğim gibi bizim de genel politikamızla denizciliğimizi sübvanse etmemiz, bu kesime p.im vermemiz üçüncü ülkeler arasında yapılan taşımalara yönelik olmaktadır. Tıpkı ihracatta olduğu gibi ve yine deniz taşımacılığımızda Uzakdoğu hattını açtığımız gibi denizcilik kesimi Hükümetimiz tarafından teşvik edilmektedir. Ancak haklı olan talepler de Hükümetimiz tarafından teşvik edilmektedir. Ancak haklı olan talelerde Hükümetimiz daima deniz sektörünün yanında olmuştur. Fakat bir taraftan gemi sanayiini batıralım, öbür taraftan sigortacılık sistemi ölsün, diğer taraftan rıhtım resmi alınmasın, peki bu limanları, bu sistemleri nasıl yapacağız? Bence denizcilik kesiminde Devletin en asli görevi denizcilere gerekli alt yapıyı hazırlamaktır. Bugün gemilerimiz Ahırkapı'ya bağlanmaktadır. Bir fırtına çıktığı zaman milyarlarca liralık dövizimiz heba olmaktadır. İşte bizim Bakanlık olarak amacımız, Ahırkapı'ya süratle mendirek yaparak, gemilere sağlıklı bağlanma imkânı temin etmektir. Elbette ki, bugünkü faiz politikası gereğince gemi alımında uygulanan oran yüksektir. Bunun için gerekli çalışmaları sürdürmekteyiz. Kredi sistemi yetersiz kalmaktadır. Kredi sisteminin yetersiz kalmasının yanında, sektörün bankası haline getirmeye çalıştığımız Denizcilik Bankası da sermaye bakımından yetersiz kalmaktadır. Bu bakımdan problemlerin hepsi Bakanlığımızdan kaynaklanmamaktadır.

Son olarak havacılık konularına değinmek istiyorum. Sayın Babüroğlu özellikle kârlılık konusunda soru yönelttiler. Şu anda Türk Hava yollarındaki durumumuz şöyledir: 7 yeni uçak alınmış olunmasına rağmen kuruluş halen kârdadır. Bu uçakların borç ödemesi de aşağı yukarı 7 taksittir. yani bu hesaba göre sağlanan yeni gelişmelerden sonra yılda ''bir uçak parası'' taksit olarak ödemekteyiz. THY hiç bir şekilde hazineye ve diğer devlet kuruluşlarına yük olmadan bu yenilenmelerini yapmış ve bu gelişmeleri sağlamıştır. Aynı zamanda halen artan dövizimizi de milli ekonomiye aktarmaktayız. Tabii yeni açılan hatlarda gürüldüğü gibi THY'ındaki büyüme devam edecektir. Kamu hizmeti veren bir çok KİT'te olduğu gibi, ben THY'nda da kârlılığı birinci hedef olarak görmemekteyim. Hükümetimiz de aynı görüş içinde olup, böyle bir politika benimsemiştir. Herşeyden önce Sayın Babüroğlu'nun da ifade ettiği THY'nın yerine getirdiği görevlerden biri de bayrak taşıma olayıdır. Yani Türkiye'nin propogandası ve Türkiye turizminin gelişmesi olayıdır. Bunun içindir ki yeni tedbirlerin alınmasına devam edilecektir. Halen THY'nda yeni hatların açılması ve bunun gerektirdiği yeni uçak filosunun şekli hakkında neler yapılmalıdır? Özellikle uzun menzilli uçaklara şiddetle ihtiyacımız vardır. Bu konuda çeşitli teklifler gelmeye başlamıştır. Ancak diğer bir çok konuda olduğu gibi gene bu konuda da ciddi bir fizibilite ve araştırma yaptıktan sonra uzun vadeli bir plan içine gireceğiz. Tabii öngörülen bu gelişmenin finansman tarafını THY kendisi karşılayacaktır ama, öbür taraftan büyük bir proje olması hasebiyle hazine imkânlarından da aktarma gerekecektir. Çünkü taksit ve amortisman yükü bir hayli artmış olacaktır. Aynı şekilde sadece THY'nın uçuş frekansını bütün ülkelere yaymak değil, diğer yabancı havayolları uçaklarının da Türkiye'ye gelmesini arzu etmekteyiz. Geçmişte bizde olduğu gibi, halen birçok ülkede aynı muhafazakar tutum devam etmektedir. Bu ülkeler kendi havaalanlarına genellikle kendi hava şirketlerine ait uçakların inip kalkmasını ve başka ülkelere gitmesini arzu ediyorlar, Böylece bir başka havayolu şirketinin kendi ülkelerine gelmesini pek kabul etmiyorlar. Ancak biz yabancı şirketlerin ülkemiz havaalanlarına servis yapmalarından çekinmiyoruz. Bu cesaretli tutumumuzun birinci sebebi, filo olarak THY'nın yenilenmiş olmasıdır. İkinci sebep ise hizmette belli bir seviyeye gelmiş olmamızdır. İnşallah yeni düzenlemelerden sonra daha da üstün bir seviyeye gelinecektir. Sağlanan gelişmelerden dolayı tehlikenin çok düşük düzeye inmesi ve Avrupa'da tutulan istatistiklere göre ülkemizin hava ulaştırması alanında hemen hemen ya birinci ya ikinci veya üçüncü olması, bizi daha büyük atılımlar yapmaya teşvik etmektedir. Bu bakımdan başta işletmecilik olmak üzere hemen her yönden yabancı havayolu şirketleri ile rekabet edebilecek noktaya geldikten sonra yabancı uçakların ülkemize sık sık gelmesinde hiçbir mahzur görmüyoruz. Meselâ Birleşik Arap Emirliklerine böyle bir izni karşılıksız olarak verdikten sonra gördük ki İstanbul'a gelen Birleşik Arap Emirlikleri yolcuları İstanbul'da THY vasıtasıyla bir çok istikamete dağılmaktadırlar. Diğer yabancı havayolu şirketlerinin uçakları da ülkemize geldiği zaman yolcular müsait olan bir THY uçağına binmek suretiyle belki Londra'ya, belki Frankfurt'a, belki Madrid'e uçmuş olacaktır. bu suretle THY'na sağlayacağı faydadan başka Türk Turizminin ve Türk ticaretinin gelişmesi açısında böyle bir politikanın uygulanmasında yarar görmekteyiz.

Bölgesel uçak işletme planından da bir vesile ile bahsetmiştik Fiderlayn havaalanları V. Beş Yıllık Plana da alındı ve bununla ilgili çalışmalara devam edilmektedir. Halen çalışmaları devam etmekte olan Kars ve Erzincan havaalanları hemen hemen bitmek üzeredir. İnşallah şu bizim ulaştırma fonu ile bunları da balıkçı barınaklarıyla birlikte diğer altyapı tesisleri gibi süratle bitirmek düşüncesi içindeyiz. Ancak Türkiye'de commuter tipi uçak işletmeciliğine de geçmek gerekmektedir. Özellikle özel sektörümüzü bu açıdan teşvik etmekteyiz. Çünkü jetlerle dahi yapacağımız bir hava ulaşımı çok yüksek maliyete çıkmaktadır. Bu açıdan Commuter uçakçılığının da teşvik edilmesi lazım. Bu suretle özellikle Erzincan ve Kars'a ihdas edilecek seferleri, Erzurum veya Trabzon üzerinde toplayacak mekanizmaların kurulması gerekmektedir. Küçük uçak işletmeciliği ile Turustik bölgelerimizin Fiderland havaalanları vasıtasıyla geliştirilmesi yönündeki çalışmalarımız devam etmektedir.

Sayın Babüroğlu, THY'nın Yeşilköy Atatürk Hava Meydanı'nın yanındaki bakım üssünden sitayişle bahsettiler. Bu üs sadece Türkiye'ye değil, artık diğer ülkelere de hizmet vermektedir. AWACS Projesini gerçekleştirmiştir. Yüz ağartan bir yerimizdir. Bu arada özlük hakları üzerinde de duruldu. Bakanlık olarak sendikal ilişkilere büyük önem vermekteyiz. Çünkü, benden önce konuşan Sayın Bakanlarımız da ifade ettiler, bu sektörde güleryüz birinci planda gelmektedir.

Bunun için sektörde çalışan insanları mümkün olan ölçüde mutlu etmeye çalışıyoruz. Belki verdikleri hizmetlerin karşılığı, aldıklarından çok daha fazladır. Ancak, buna rağmen THY'nda gerçekleştirdiğimiz iki toplu sözleşmeyle personelin durumunu düzeltici çalışmalar yapılmıştır. Ayrıca, doğrudan doğruya toplu sözleşmelerin dışında kademe terfi vermek suretiyle de personelin mali durumlarını iyileştirmeye çalışmaktayız. Diğer bir konuşmacının da ifade ettiği gibi, biz Batı seviyesinde uçak işletmeciliği yaparken çalışanlarımıza Batı seviyesinde ücret vermezsek bir gün gelecek hiç bir elemanımızı bulamayacağız. Bunun da bilinci içindeyiz. Aynı şekilde diğer işyerlerimizde de iyi bir ahengle işveren-işçi ilişkilerini son derece mükemmel bir şekilde yürütme gayreti içindeyiz. Bunun için sendikacı arkadaşlarımız ile çalışanlarımız büyük bir özveri içinde bulunmaktadırlar.

Esasen sözlerimin başında ifade edecektim ama, belki biraz heyecanımdan oldu şimdi, ifade etmek istiyorum, gerçekten bu toplantıda benim tespit ettiğim ilk husus şu oldu. ULaştırma hizmeti görenlerin ulaştırmaya bağlılığı bir sevgi değil adeta bir aşk seviyesindedir. Hepinizde bunu gördüm ve bu heyecanı tesbit ettim. Ben gerçekten bu kadar dikkatle takip edilen bir toplantıyı şahsen hatırlayamıyorum. Anlaşılıyorki bu bir sevgiden, bir aşktan kaynaklanıyor. İşte, Ulaştırma camiasında yaşayan insanlar da aynı şevki aynı aşkı yaşamaktadır. Belki de bunun en büyük sırrı; Ulaştırma hizmetlerinin ülkeye hitap etmesi, Uluslararası niteliği yanısıra her vatandaşa hitap etmesi ve belki de insan olarak bu sektörde çalışanların vatandaşı memnun etme gayretinin sonucu vicdanen müsterih olarak duydukları büyük hazdır. Bunu da bu vesile ile ifade etmiş oluyorum.

Özelleştirme konularına da zaman zaman diğer konular içinde değindim. Yeni çıkaracağımız kanunla da buna önem veriyoruz. Zira hepinizin de kabul ettiği gibi trilyonluk yatırımları, devletin sınırlı imkânlarıyla gerçekleştirmek mümkün değildir. Bunun içindir ki özel sektörün mutlak surette bu alanda yer almasını arzu ediyoruz.

Son olarak değinmek istediğim bir nokta da eğitim konusudur. Gerçekten de eğitim en çok sıkıntı çektiğimiz konulardan bir tanesi olmaktadır. Birçok fakültemiz ulaştırmanın çeşitli alanlarına teknik hizmet veren elemanlar yetiştirmektedir. Ancak genel ulaştırma eğitimi Türkiye'de yapılmamaktadır.. Bugün batıda ulaştırma eğitimi en üst seviyede ve üstelik alt dallara ayrılarak (denizcilik, havacılık vb. alt sektörler seviyesinde olduğu gibi) yapıldığı halde, ülkemizde ulaştırma eğitimi bu seviyede bir gelişme göstermediğinden, eğitim konusunda gerçekten sıkıntı çekmekteyiz. Üç seneyi aşan Bakanlık dönemimizde de sürekli, olarak üniversitelerimizle her imkân ve her vesile ile yüzyüze gelmeye çalışıyoruz. Bu konuda işbirliği imkânlarını araştırıyoruz. Sayın Büyükerşen açıkladılar, bunun en güzel örneklerinden bir tanesini de -belki en anlamlısını- Anadolu Üniversitesi ile vermiş olduk. Kısa zaman önce daha ilk sömestrisini yaşayan Anadolu Üniversitesi'ne bağlı Havacılık Yüksek Okulu'nda kısa zamanda meydana gelen gelişmeyi, buraya sağlanan uluslararası takviyeyi, Sayın Büyükerşen burada çok güzel şekilde ifade ettiler. Ben, diğer üniversitelerimizin de ulaştırmanın ara personel ihtiyacına ve genel manada ulaştırma ekonomisi, ulaştırma işletmecisi eğitimine önem vermelerini canıgönülden arzu ediyorum. Her zaman, her yerde özellikle ulaştırma eğitimi konusunda üniversitelerimize yardımcı olmayı kendim için bir görev addediyorum. Zannediyorum İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi, önümüzdeki yıldan itibaren uygulamaya başlamak üzere, doktora seviyesinde böyle bir programı hazırlamış bulunmaktadır. Ancak lisans eğitimi seviyesinde de genel ulaştırma yöneticilerine ihtiyaç vardır.

Bakanlığımızca hizmetiçi eğitimine büyük önem verilmektedir. Bütün kuruluşlarımızdan kısa süreli eğitim amacıyla özellikle dışarıya eleman gönderilmektedir. Son olarak da uzun süreli eğitim için Bakanlığımıza 100'ün üzerinde burs imkânı verilmiştir. Bunları da en iyi şekilde değerlendirip, daha üst seviyede ulaştırma yöneticisi yetiştirmenin gayreti içindeyiz.

Konuşmamı yine bir hayli uzattığımı zannediyorum. Gerçekten üç gündür bu saatlere kadar sürekli çalıştınız. Sözlerimi burada bağlarken çalışmalara katkılarınızdan ve bizleri teşviklerinizden dolayı hepinize ayrı ayrı teşekkür ediyorum.

Yine bu çalışmaların kamuoyuna yansıması açısından bizlere destek olan Sayın TRT Mensuplarına ve Basın Mensuplarına yürekten teşekkür ediyorum. Alınan kararların memleketimiz ve yüce milletimiz için hayırlı uğurlu olmasını dilerken, hepinize tekrar saygılar sunuyorum.

Veysel ATASOY
ULAŞTIRMA BAKANI

8. ULAŞTIRMA SÛRASI
GENEL İLKELER KOMİSYONU

ÜNİVERSİTE TEMSİLCİLERİ :

Prof.Dr. Kemal KAFALI
Prof.Dr.Kemal KUTLU
Prof.Dr.Güngör EVREN
Prof.Dr.Rayegan KENDER
Prof.Dr.Reşat BAYKAL
Prof.Dr.Ziya ÖZELGİN
Prof.Dr.Ahmet SAATÇİOĞLU
Prof.Dr. Yılmaz BÜYÜKERŞEN (Yerine Prof.Dr.Ahmet Nuri Yüksel Katıldı)
Prof.Dr.Mehmet SAĞLAM (Katılmadı)

D P T MÜSTEŞARLIĞI :

Tülin CANDIR
Özhan ÜZÜMCÜOĞLU

HAZİNE VE DIŞ TİCARET MÜSTEŞARLIĞI :

Yılmaz YAMAN

ULAŞTIRMA BAKANLIĞI :

Muammer IŞIKOĞLU
Prof.Dr.Ahmet DEMİR
Sunar KOCADERE

ÖZEL KESİM ÜYELERİ :

Yılmaz ÇAKIR
Osman GÖZÜM

8. ULAŞTIRMA ŞÛRASI

GENEL İLKELER KOMİSYON RAPORU

ANA İLKELER

Ulaştırma, kara, deniz, hava yolları, boru hatları ile haberleşme sistemi ve bunların yan birimlerini ihtiva eden bir ağın meydana getirdiği sistemdir. Ulaşım ağının, altyapıdan işletmeciliğe kadar bir bütün olarak Türkiyemizin refah, mutluluk ve güvenliğini sağlayacak, ekonomik ve sosyal gelişmemizi temin edecek bir organizasyon içinde ele alınması ve ulaştırma birimleri arasındaki lüzumlu koordinasyonu gerçekleştirecek bir düzen içinde planlanması ana ilkelerdir.

Mevcut ulaştırma sistemimiz içinde ne demiryolları ne de karayolları arzu edilen seviyede değildir. Ekonomik ve sosyal gelişmenin temel itici gücü olan ulaştırma sistemlerinin, belirli bir planlama içinde Ulaştırma Bakanlığının sorumluluğu altında geliştirilmesi zarureti vardır.

Ülkemizin kalkınması bakımından açık bir önemi bulunan ulaşım sisteminin bütünlüğünü sağlıyacak şekilde mevcut sistemde olumsuz gelişme göstemiş bulunan Demiryolu ulaşımına yeni bir yaklaşımla eğilinmesi lüzumu Şura çalışmalarının en açık önerisi olarak benimsenmiş bulunmaktadır. Önümüzdeki dönemlerde yük ve toplu yolcu taşımacılığının adeta ekonomik bir gereği olarak demiryollarımızın organizasyon, taşıma teknikleri, teşkilatlanma, ücretler vs. gibi temel unsurları ele alınmalıdır.

Karayolu taşımacılığındaki sağlıksız büyümelerin yarattığı haksız rekabet uygulamalarının önlenmesini teminen, taban fiyat tesbiti, denetimi, standartların ve şirketlerin asgari büyük büyüklüklerinin tesbiti ile ulaşım sistemlerinin ihtiyaçlardaki gelişmeye parelel olarak belirlenmesi gereklidir.

Ulaştırma sistemleri, süratli, emniyetli, ucuz ve kaliteli hizmeti vermelidir Bunun için de her kademede eğitime önem verilmeli ve çalışanların ücret seviyeleri arttırılmalıdır. Ulaştırma Ana Planı makro büyüklükler içinde kalınmak kaydıyla Ulaştırma Bakanlığının koordinatörlüğünde planlanmalı ve proje kaynakları belirlenmelidir.

Ulaştırma alt yapıları için gerekli olan finansmanın bütçe imkanları yanında kamu kaynaklarının zorlanmaksızın sağlanmasını teminen fon yaratılmasına önem verilmesi özel sektörün ve alt yapıları kullanan kesimin katkılarından faydalanmalıdır.

Kent içi taşımalarda özellikle raylı sistemlerde bir standardizasyona gidilmesi ilke olarak benimsenmiştir. Bu şekilde konu ile ilgil sanayinin de gelişmesine katkı da bulunulmuş olacaktır.

KARAYOLU ULAŞTIRMASI İLE İLGİLİ İLKELER

1 — Karayolu ulaştırmasının yolcu ve yük taşımaları bakımından ülke taşımacılığında çok önemli bir payı olduğu, gelecek yıllarda da bu önemli payını koruyacağı belirmekte olup, trafik kazaları da göz önüne alınarak, Karayolu ulaştırmasının modern şartlara ve trafik ihtiyaçlarına göre geliştirilmesi, taşımacılığın güvenli bir şekilde yürütülmesi için altyapı, bakım, güvenlik denetim ve eğitim ile ilgili tüm tedbirlerin alınması zorunludur.

2 — Şehirler arası ve şehir içi karayolu yolcu ve yük taşımacılığında, ''az vasıta sahibi çok firma yerine yeterli vasıta ve olanaklara sahip az firma'' formülü esas alınarak, kentlerdeki taksi, minibüs ve özel otobüsler de dahil, yeni düzenlemelere gidilmesi gerekli bulunmaktadır. Böylece daha güvenli ve ekonomik taşıma yapılması, kazaların azaltılması mümkün olacak asıl kapasite sorunu da kalmayacaktır.

3 — Yolun fiziki ve geometrisi özelliklerine göre hız limitlerinin kabul edilebilir değerlere getirilmesi gerekmektedir.

4 — Yurtiçi ve ulaslararası yük taşımacılığı ile muntazam tarifeli yolcu taşımacılığını, bu konuda yasal düzenlemelerini daha önce yapmış batı ülkelerinin kurallarına uyum sağlayacak şekilde düzenlenmesi gerekir.

5 — Yük ve yolcu taşımacılığında kullanılan araçların ortalama ekonomik ömürleri göz önünde tutularak filoların gençleştirilmesi taşıt boyutlarının ve ağırlıklarının standartlaştırılması ve sık sık değiştirilmemesi, alt yapı için dingil ağırlıklarının önceden belirlenerek yapım ve bakım işlerinin planlanması, hususularında tüm tedbirlerin alınması gerekir.

6 — Karayolu ulaştırmasında sigorta konularında, çağdaş ve uluslararası sigorta şekillerine yaklaşım için yasal tedbirlerin bir an önce alınması gereklidir.

7 — Kentiçi toplu taşımacılıkta farklı uygulamaların önlenmesi için sistem ve araç yönünden standardizasyonun sağlanması ile ulaştırma alt yapılarına ait yapım, bakım ve işletme konularındaki önemli kararlar için Ulaştırma Bakanlığının görüşünün alınması zorunlu hale getirilmelidir.

8 — Karayolu ulaştırmasında, garajlar, akaryakıt istasyonları, tamir ve bakım yerleri gibi ilgili hizmetlerin denetimi trafik akımlarının düzenlenmesi ve etkin kontrol için, teknik elemanlardan yararlanılması sağlanmalıdır.

DEMİRYOLU VE ŞEHİR İÇİ RAYLI ULAŞIMI İLE İLGİLİ İLKELER

1 — DEMİRYOLU

1.1 — Demiryolu taşımacılığı, dar anlamda ticari kârlılık kriteri yerine enerji, döviz, trafik kazaları, çevre sağlığı v.b. konulardaki etkilerini de kapsayan ülkeye maliyet kriterine göre değerlendirilmelidir.

1.2 — Demiryolu sistemlerinde, bir süre sonra demode olmaları ve yetersiz kalmaları sakıncasını önlemek üzere, ara teknolojiler atlanarak en son teknolojiler kullanılmalıdır.

1.3 — Ülkemizin büyük sanayi ve tüketim merkezleri arasındaki kitle taşımaları için bu merkezleri bağlayan yeni demiryolu hatları, saptanacak öncelik sıralarına göre, gerçekleştirilmelidir.

1.4 — Ülkemizin Avrupa ve Ortadoğu ülkeleri arasında köprü konumunda bulunması nedeniyle bu bölgeler arasındaki yolcu ve yük taşımacılığı potansiyelinden gerekli payı alabilecek demiryolu transit geçişinin, Türkiye'yi Batı-Doğu doğrultusunda boydan boya katedecek ana demiryolu arterinin bir bölümünü oluşturan ve E-5 Karayolunun en yoğun trafikli kesimi olan Ankara-İstanbul arasında, trafiğin bir kısmını üstlenerek karayolundan önemli ölçüde rahatlamasını sağlayacak olan 200 km/h ın üstünde hızlara elverişli Yeni Ankara-İstanbul hattının en kısa sürede bitirilerek hizmete sunulması temin edilmeli, bu amaçla finansman engelini aşacak çözümler bulunarak uygulamaya konulmalıdır.

1.5 — Kombine (Multimodal) taşımacılığın çağdaş ulaştırmanın etkin ve kaçınılmaz gereği olduğu gerçeğinden hareketle, limanlarımızın rahabilitasyon projelerine paralel olarak demiryollarımızda da konteyner taşımacılığına önem verilerek gecikmeksizin gerekli altyapı ile araç yatırımları yapılmalıdır.

1.6 — Mevcut hatlardan konumları uygun ve trafik talebini arttırma şansı olanlar seçilirek, geometrik standartları düzelttirmek, altyapıları kontrol edilerek gerekli takviyeleri yapılmak koşuluyla yenilenmelidir.

1.7 — Maden cevheri, kömür, tahıl, demir çelik ürünleri, v.b. taşımalar gibi demiryolu taşımacılığının spesiyalize olduğu kitle taşımaları ile uzun mesafe yük taşımalarının ulaştırma ekonomisinin gereği olarak demiryolu ile taşınabilmesini sağlayacak teknik, işletme, vergilendirme, v.b. düzenlemeleri yapılmalı ve gerekli yöntemler alınmalıdır.

1.8 — Yöneticilerin sağlıklı ve hızlı karar verebilmelerini sağlamak üzere TCDD'de Yönetim-bilişim sistemi kurulmalıdır.

2 — ŞEHİRİÇİ RAYLI SİSTEMLER

2.1 — Belediyelerin son zamanlarda farklı teknoloji seçimlerinden kaynaklanan sakıncaların giderilmesini sağlamak üzere şehirlerimizde raylı sistemlerin uygulamaya konulması koşullarının belirlenmesi ve bu verilerin ışığında raylı sistem uygulamasına geçilmesi izni ulaştırma Bakanlığının yetki ve sorumluluğu altında bulunmalıdır.

2.2 — Şehiriçi raylı sistemlerin yapım, işletme, bakım ve onarımda kolaylık ve ekonomi sağlanması bakımından; bu sistemlerin temel teknik karakteristiklerinin saptanması, teknoloji seçimi, projelerinin onaylanması, üstyapı ve özellikle taşıtlar için standardizasyona gidilerek mevcut sanayiden yararlanılması, gerekli sanayinin kurulması amacıyla, bu konulara ilişkin yetki ve sorumluluk Ulaştırma Bakanlığına verilmelidir.

2.3 — Üç büyük şehrimizde ve özellikle İstanbul'da hizmet vermekte olan banliyö hatlarının üçlenmesi, dörtlenmesi etkin bir hizmet için ivedi ihtiyaçların karşılanması önlemlerine öncelik verilmelidir.

2.4 — Üç büyük şehrimizde, özellikle İstanbul'da yolculuk talebinin çok yüksek düzeylere eriştiği belirli eksenlerde, yapım süresinin uzunluğu da gözönüne alınarak, tek çözüm yolu olan metro yapımına zaman kaybedilmeksizin başlanılmalıdır.

DENİZ YOLU ULAŞIMI İLE İLGİLİ İLKELER

Ulaştırma Sûrasında denizcilik sektöründe yapılan çalışmaların genel değerlendirmesi sonucunda aşağıdaki ilkeler belirlenmiştir. Türk deniz ticaret filosunun ortalama yaşının ekonomik sınırları aşarak yaşlı hale geldiği, ülkemiz ve dünya deniz ticareti içinde daha etkin hele gelebilmesi, yakıt giderleri az, modern, genç ve rekabet şansı olan gemilerle yenilenmesinin gerektiği kabul edilmiştir.

1 — Buna göre bugüne kadar bu sektörde alınmış bulunan teşvik tedbirlerinin günün şartlarına göre yeniden gözden geçirilmesinde ve işlerlik kazandıracak düzenlemelerin yapılmasında fayda görülmüştür.

2 — Deniz ticaret Filosunun iyileştirilmesi Türk Gemi Sanayi ile müşterek bir politika içersinde ele alınması,

3 — Bu hususları gerçekleştirmek için bu sektör için uygulanmakta olan vergi, resim harç ve fonların yeniden gözden geçirilerek gerekli düzenlemelerin yapılması,

4 — Yapısı ve karakteri icabı farklılıklar gösteren sektörde personel eğitimi sektörün her bölümünü kapsayacak şekilde planlı olarak ele alınmalı,

5 — Gemi temininde kullanılan kredi şartlarının iyileştirilmesi ve yerli gemi inşaatının teşviki için düşük faiz uygulamaları yanında, öz kaynak oranlarının azaltılarak kullanımlarını krediye paralel olarak planlanması gibi özendirici tedbirler alınmalı, kredi ödemelerinin gemi tesliminde başlatılması yanında, komple gemi yapımı ile ihtisas tersaneleri oluşturmalı ve Türkiye'de yapılacak gemilerin model deneylerinin yapılmasının zorunlu hale getirilmesi,

6 — Gemi inşaat sanayinin geliştirilmesine ve darboğazların kaldırılarak Türk Deniz Ticaret Filosunun gençleştirilmesi ve amaçlanan tip ve tonajda filonun oluşması için Türkiye'de inşa edilecek olan gemiler için yurt dışından bulunacak kredilerde sabit kur uygulaması.

7 — Tarifeli muntazam sefer (liner) ve üçüncü ülkeler taşımacılığının teşvik edilmesi, Tuna taşımacılığının ülkemiz açısından incelenmesi, Konteyner ve Ro/Ro taşımacılığının teşvik edilmesi ve ilmanlarımızın bunlara hizmet verecek hale getirilmesi.

8 — Limanlarımızın fiziki imkanlarının artırılması yanında tek bir otoritenin idaresinde birleştirilmesi

9 — Motorbot ve yelkenli yat inşaatları da gemi olarak mülahaza edilerek, ithal edilecek makina ve techizata da gümrük muafiyeti uygulanmalı, ithal ve kiralanan yatlar için mevcut düzenlemelerin yeniden gözden geçirilmesi ve yerli yapımı özendirici tedbirler alınmalı

10 — Denizciliğin ve deniz hukukunun uluslararası önemi gözönünde tutularak, bu konudaki anlaşmalara, gerek hazırlık çalışmalarına iştirak edilmesi, gerekse kesinleştikten sonra onaylama veya katılma suretiyle taraf olunması, ihtiyaç duyulan hallerde anlaşma hükümlerinin iş hukukuna alınmasının sağlanması

11 — Deniz ulaştırması sektörüne (organizasyon ve işletme) ilişkin bütün hukuki mevzuatın yeniden gözden geçirilerek eksiklerinin tamamlanması bu günün ihtiyaç ve şartlarına uygun hale getirilmesi ve aralarında uyum sağlanması sureti ile bütün olarak yenilenmesi için çalışmaların yapılması

HAVA YOLU ULAŞIMI İLE İLGİLİ İLKELER

8. Ulaştırma Sûrasında sunulan tebliğler, bunlarla ilgili yapılan konuşmalar ve ihtisas komisyonunda öne sürülen fikirler ışığı altında, konu yeniden müzakere edilmiş ve komisyonumuzca HAVAYOLU ULAŞIMI için aşağıda belirtilen ana ilkelerin benimsenmesinin uygun olacağı kanaatine varılmıştır.

1 — 1987-97 devresini kapsayan on senelik peryod için, havayolu ile iç ve dış yolcu ve yük taşımacılığı ile turizm ve tarım gibi bütün havayolu ulaşım sektörlerinde, konu ile ilgili bir fizibilit raporu hazırlanması.

2 — Yurt dışı yeni havayolu hatlarının araştırılması, mevcut hatlarda dolum oranı ile koltuk/km ve ton/km kapasitesinin araştırılması.

3 — Havacılık sanayi ve işletmelerinde, rekabeti ve dolayısiyle verimliliği ve kârlılığı artırmak ve hizmet kalitesinin yükseltmek bakımından sektörün özel teşebbüs için câzip hale getirilmesi hususunda, bir fon ile gerekli destek tedbirlerinin alınması.

4 — Bilhassa yurt içi taşımacılığında, mevcutlara ilâve olarak, sanayi, turizm, tarım ve ana hatların desteklenmesi bakımından yeni iç hatların açılması.

5 — Halen mevcut ve fakat terkedilmiş meydan ve pistlerin Ulaştırma Bakanlığına veya mahallî idarelerle ve özel teşebbüse devri ile faal hale getirilmesi; gereken yerler için yeni küçük meydan ve pistlerin yapılması ve bunları icap eden servislerle donatılması.

6 — Türkiye hava sahasında halen mevcut ve bundan sonra ilâve olunacak hava trafiğinin yoğunlaşacağı göz önüne alınarak, milli hava trafik kontrol sistemimizin (hava trafik kontrol ağının) kurulması.

7 — Sivil havacılığa talebi artırmak ve teşvik etmek bakımından, bilhassa gençliği bu sahaya yöneltmek maksadiyle, başta üniversiteler olmak üzere, spor kulüpleri, belediyeler ve diğer resmî ve özel kuruluşların, havacılık kol ve kulüpleri açarak gerekli alt yapı ve sair ihtiyaçlarının temin edilmesi ve bu faaliyetlerin her türlü yayın organları ile destelenmesi; sürekliliğin sağlanması.

8 — Yurt içi ve sahillerimizdeki turizm bölgeleri ve yakın hava alanı olmayan merkezlerde, hava ulaşımını tam olarak sağlamak üzere, kara ve deniz uçağı turizminin teşviki.

9 — Sivil havacılık sanayi ve işletmelerinin üretim ve hizmetlerinde, ICAO, FAA ve benzeri milletlerarası sivil havacılık kuruluşlarının satandart ve esaslarını hakkıyle uygulayacak SİVİL HAVACILIK DAİRESİ'nin gerekli ve yeterli bütün yetki ve sorumluluklarla teçhiz edilerek teşkilatlandırılması.

10 — Halen THY bünyesinde bulunan Uçak Bakım ve Onarım Hizmetlerinin bağımsız bir kuruluş haline getirilerek tevsi edilmesi, ve milli havacılık şirketlerimizle birlikte yabancı ve bilhassa komşu ülkeler havayollarına da hizmet verir duruma getirilmesi; bu yoldan ülkemize döviz girdisi sağlanması.

11 — Havacılık sanayii ve havayolu ulaşımının özel durumu itibariyle, yabancı ülkeler havayolları ile rekabet yeteneğinin artırılması bakımından, pilot, uçuş mühendisi, bakım-onarım dizayn-üretim mühendis ve teknisyenleri, hava trafik kontrol ve yer hizmetleri elemanlarının, yeterli nitelik ve sayıda yetiştirilebilmesi için mevcut üniversite kuruluşların (fakülte ve yüksek okulların) daha fazla desteklenmesi.

12 — Ülkemizin yolcu ve yük taşımacılığı, tarım, turizm, meteoroloji, sivil ve askeri keşif, ormancılık, özel hizmet, eğitim ve sportif maksatlarla kullanılakcak küçük/hafif uçak, helikopter, planör ve RPV/DRON ihtiyacı bugün için 150-200 adet/sene mertebesine ulaşmış olup, bu tip bir sanayiin kurulup yaşatılabilmesi için yeterlidir. Bu sebeple, istihdam yaratma gücü de nazara alınarak, bu sanayiin vakit geçirilmeden kurulması gerekir. Ancak, bu sanayiin devamlılığının sürekli olarak yeni gelişmelere ayak uydurabilmesi için:

a) Hizmetin ifası ve yaşatılması, uluslararası sertifika ve ihracat problemlerinin çözülmesi, yeni teknoloji ve araştırmaların devamlı akımının sağlanması bakımından yabancı sermaye ve özel teşebbüs ile birlikte şirketleşmesinin teşvik edilmesi.

b) Keza, bu sanayiin yaşaması ve sürekliği için üretilecek uçak, helikopter ve benzeri araçların özel ve resmi kuruluşlarca alım garantisinin ve sipariş sürekliliğinin sağlanması, bu garantilerin de gerektiğinde fonlarla desteklenmesi gerekir.

HABERLEŞME SEKTÖRÜ İLE İLGİLİ ÖNERİ VE İLKELER

1 — Sanayi, ticaret, savunma ve turizm sektörleri başta olmak üzere sosyal ve ekonomik kalkınmamızın en önemli itici gücü ve altyapısı olan haberleşme şebekesinin sayısal büyüklük, teknoloji yapı ve sunulan hizmetler yönünden gelişmiş ülkeler seviyesine çıkarılması,

2 — Haberleşme alanında sağlanan gelişmelere parelel olarak artan talebin beklemesiz karşılanabilmesi için yeterli kapasiteye ulaşılması,

3 — Gelişmiş ülkelerde kullanılan teknolojilerin hızla uygulanması ve bu teknolojilerin sağladığı yeni hizmetlerin ülkemizde de verilmesi,

4 — Telefon hizmetlerinde otomatikleşmenin yurt sathında yaygınlaştırılması, posta hizmetlerinde mekanizasyona ve otomasyona geçişin hızlandırılması,

5 — Haberleşme hizmetlerinin en küçük yerleşim merkezilerine kadar götürülmesi,

6 — Kalkınmada öncelikli yöreler ile turizm ve dış ekonomik ilişkiler açısından önemli merkezlere öncelik verilmesi,

7 — Hizmete verilen ve verilecek olan modern haberleşme sistemlerinin, yeni teknolojilerin gerektirdiği şekilde işletme ve bakımının yapılabilmesi için tedbirlerin alınması,

8 — Gelişen ve hızla çeşitlenen haberleşme hizmetlerinin verilmesinde modern işletmecilik metodlarından etkin bir şekilde yararlanılması,

9 — Haberleşme alanında faaliyet gösteren kesimler arasında gerekli koordinasyonun sağlanması,

10 — Haberleşme hizmetlerinin değişen ve gelişen teknolojik yapısına uyum sağlıyacak insan gücünün yetiştirilmesi için ilgili öğretim kuruluşlarınca bu alana gerekli ağırlığın verilmesi,

11 — Haberleşme hizmetlerinin geliştirilmesi için yeterli kaynağın tahsisi,