

## ULUSLARARASI ULAŞTIRMA POLİTİKALARI ÇERÇEVESİNDE AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE’NİN ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

Prof.Dr. Cem SAATÇIOĞLU  
İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi,  
[cemsaatcioglu@yahoo.com](mailto:cemsaatcioglu@yahoo.com)

Kaan ÇELİKOK  
İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrupa Birliği Anabilim Dalı Doktora  
Öğrencisi,  
[kaan\\_celikok@hotmail.com](mailto:kaan_celikok@hotmail.com)

### Özet

Günümüzde üretim ve ticaretin küreselleşmesiyle birlikte, ulaştırma politikaları ekonomik büyümenin sağlanması ve rekabetçiliğin artırılmasının temel unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır. Uluslararası işbölümünün küresel refahı artırıcı etkilerinin olması, devletleri uluslararası işbirliği yapmaya ve uluslararası hareketliliği kolaylaştırıcı politikalar izlemeye sevk etmektedir. Ulaştırma politikaları genel çerçevesiyle incelenirken, karayolu, demiryolu ve denizyolu ve havayolu şeklindeki farklı ulaştırma sistemlerinin durumu da analiz edilmelidir. Üye devletlerin iktisadi ve siyasi entegrasyonu için önemli bir rol oynayan AB ulaştırma politikasının etkinliği ve verimliliği, Avrupa içinde görülen mal ticaretindeki müthiş büyüme artışının yaşanmasının en temel etkenlerinden biridir. Dış ticarete, AB'nin beşinci en büyük ticari ortağı olan Türkiye, en büyük ticari ortaklığını AB ile yapmaktadır. Bu çalışmada, Türkiye'nin son yıllarda Ulaştırma Politikalarında attığı adımlar uluslararası ulaştırma politikaları ve AB'nin Türkiye İlerleme Raporları bağlamında değerlendirilecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Uluslararası Ulaştırma Politikaları, Avrupa Birliği, Türkiye, AB İlerleme Raporları

## TRANSPORTATION POLICIES OF THE EUROPEAN UNION AND TURKEY WITHIN THE FRAMEWORK OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION POLICIES

### Abstract

With today's globalization of production and commerce, transportation politics emerges as a fundamental element of ensuring economic growth and increasing competitiveness. The global welfare-enhancing effects of the international division of labor have prompted governments to pursue international co-operation and policies that facilitate international mobility. While the transport policies are examined in general terms, the status of the different transport systems in the form of road, rail, sea and air must also be analyzed. The effectiveness and efficiency of the EU transport policy, which plays an important role for the economic and political integration of the Member States, is one of the main factors for the enormous growth in commodity trade in Europe. In foreign trade, the EU's fifth largest trade partner is Turkey and Turkey has its largest trade with the EU. In this study, the steps taken in the Transport Policy in Turkey in recent years will be reviewed in the context of international transport policies and the EU's Turkey Progress Reports.

**Keywords:** International Transport Policies, European Union, Turkey, EU Progress Reports

## 1. Giriş

Yirmi birinci yüzyılda küresel ticarete yaşanan muazzam artış nedeniyle, uluslararası ulaştırma politikaları hayati önem taşımaktadır. Uluslararası ticaretin artışı neticesinde, iş bölümünün gerçekleşmesi ve artması, etkin ve verimli makroekonomik politikalar oluşturulması için kişilerin ve malların hareketliliği vazgeçilmez bir durumdur. Uluslararası ulaştırma politikalarında meydana gelecek olan olumlu gelişmeler uluslararası ticarete meydana gelebilecek olan artışı tetikleyecektir.

Uluslararası ulaştırma politikaları, ulaştırma sistemleri açısından ele alındığında, demiryolu inşaatları olmaksızın endüstriyel çağ hayal edilemeyeceği gibi; otomobilin gelişimi ve kitlesel olarak yayılması yalnızca kişisel hareketlilik üzerinde değil, günümüz ulaştırma sistemlerinin gelişimi için de önemli etkiler yaratmıştır. Bireysel hareketlilik ve zamana karşı duyarlı mal gruplarının taşınması açısından havayolu ulaşımının; miktar ve hacim olarak daha yoğun malların taşınmasında, ülkeleri birbirine bağlayan su yolları üzerinden sağlanan, daha uygun maliyetli deniz yolu ulaştırmasının gelişimi etkili olmuştur.

Avrupa Birliği, faktörlerin serbest dolaşımı ilkesinden hareketle, uluslararası ticaretin sürdürülmesi, ekonomik büyüme yaşanması, istihdam ve refah yaratmak amaçlarından hareketle, güçlü ulaştırma politikaları oluşturmayı hedeflemektedir. Yirminci yüzyılın sonlarından itibaren Avrupa Birliği ulaştırma politikasında yaşanan, bilhassa havayolları ve demiryollarındaki monopollerin ortadan kaldırılması yönündeki gelişmeler, AB iç pazarının güçlendirilmesine yardımcı olmuştur. Avrupa Birliği ulaştırma politikasının nihai amacı, ulaştırma sektörünün performansını herkesin yararına optimize ederek, AB'nin ulaştırma sektöründe rekabetçi kalmasını sağlamak ve tek bir Avrupa ulaşım sahası yaratmaktır. AB, bu yönde gerekli yasal düzenlemeleri yapmakta, altyapı yatırımları gerçekleştirmekte ve AR-GE faaliyetlerinde bulunmaktadır. Ayrıca, Avrupa Komisyonuna bağlı olarak çalışmalarını yürüten Hareketlilik ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü, karayolları, demiryolları, denizyolları, havayolları ve iç su yolları şeklindeki beş ulaşım sistemi üzerinde çalışmaları yönetmekte ve üye devletlerin uyması gereken ortak standartlar belirlemektedir.

Türkiye, ulaştırma sektöründe özellikle son yıllarda büyük atılımlar gerçekleştirmiştir. 2017 yılında, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (yeni adıyla T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) tarafından 2017-2021 Stratejik Planı oluşturulmuş ve Türkiye'nin ulaştırma alanındaki mevcut durum analizi yapılmış, misyon, vizyon ve temel değerler belirtilmiş ve stratejik alanlar ve stratejik amaçlar belirlenmiştir. Ayrıca, Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) ve T.C. Cumhurbaşkanlığı tarafından güncel olarak açıklanmış olan 100 Günlük İcraat Programının ulaştırma ile ilgili kısımları Türkiye'nin ulaştırma politikalarının amaç, hedef ve uygulamalarını içermektedir.

Bu çalışmada, uluslararası ulaştırma politikaları genel çerçevesiyle incelendikten sonra, Avrupa Birliği ortak ulaştırma politikası ve ulaştırma sistemleri irdelenecek, akabinde Türkiye'nin ulaştırma politikası ve ulaştırma sistemleri analiz edilecek ve nihayetinde, Türkiye'nin ulaştırma politikası AB İlerleme Raporları kapsamında değerlendirilecektir.

## 2. Uluslararası Ulaştırma Politikalarının Genel Çerçevesi

Ulaştırma, küreselleşmenin en önemli parçalarından biridir. Malların ve kişilerin hareketliliğinin olmadığı bir durumda küreselleşme teriminin bir anlamı olmayacaktır. Bireylerin ve işletmelerin küreselleşmeden faydalanma fırsatları ancak verimli ve uygun maliyetli ulaştırma ağlarının oluşturulabilmesi ile sağlanabilmektedir. Rekabetçi, ihtiyaçlara cevap veren ve iyi organize edilmiş bir ulaştırma sektörü ticareti kolaylaştırmaktadır (Ślusarczyk, 2010: 186). Dünya ekonomisinin küreselleşmesi ülkeler arasındaki taşımacılığın artmasına, bu da uluslararası ulaştırma politikasının gün geçtikçe daha fazla öneme sahip olmasına neden olmaktadır (Mankiw, 2018: 223).

Uluslararası ulaştırma politikasının amaçları, doğrudan doğruya ulusal ulaştırma politikalarına yön vermektedir. Gerek vatandaşların serbest ve engelsiz bir biçimde hareket edebilme istekleri, gerekse uluslararası işbölümünün küresel refahı artırıcı etkilerinin olması, devletleri uluslararası işbirliği yapmaya ve uluslararası hareketliliği kolaylaştırıcı politikalar izlemeye sevk etmektedir. Bu doğrultuda, ulaştırma sektöründeki uluslararası örgütler de genellikle üye devletler arasındaki ulaşımı kolaylaştırma hedefiyle kurulmuştur. Örneğin, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)nün amacı uluslararası sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir şekilde büyümesini teşvik etmektir (Fichert und Granjot, 2016: 154-155).

#### Ulaştırma Sektörünün Genel Amaçlar Bağlamında Toplumsal Faydaları

Özgürlük	Güvenlik	Adalet	Refah	Çevre koruma
Ulaştırma politikasının hedefleri özelinde örnek sınıflandırma				
Hareketlilik sağlamak ya da hareketliliği artırmak	Ulaşım güvenliğinin artırılması	Engelli insanlar için hareketliliği artırmak	Rekabet yoluyla verimlilik ve büyüme	Belirli emisyonların azaltılması

Şekil 2.1. Ulaştırma Politikasının Toplumsal Hedefleri

Kaynak: Fichert und Granjot, 2016: 151.

Ulaştırma politikaları rasyonel olarak seçim yapmaya ve karar almayı gerektirmektedir. Tipik ulaştırma kararları arasında altyapının bir parçasının (terminaller, aktarma merkezleri, depolar) yerini belirleme, güzergâhların seçimi ve ulaştırma koridorlarının tasarlanması, filo yönetimi (kompozisyon, yönlendirme ve zamanlama, atama, değiştirme), planlama ve ulaşım çözümlerinin tasarlanması (karayolları/demiryolları segmentleri, ulaştırma ağının unsurları), trafik kontrol ve yönetimi, ulaşım portföyünün tasarımı ve ayarlanması, ulaşım süreçlerinin yönetimi, değerlendirilmesi ve ulaştırma projelerinin uygulanması yer almaktadır (Žak, 2018:10).

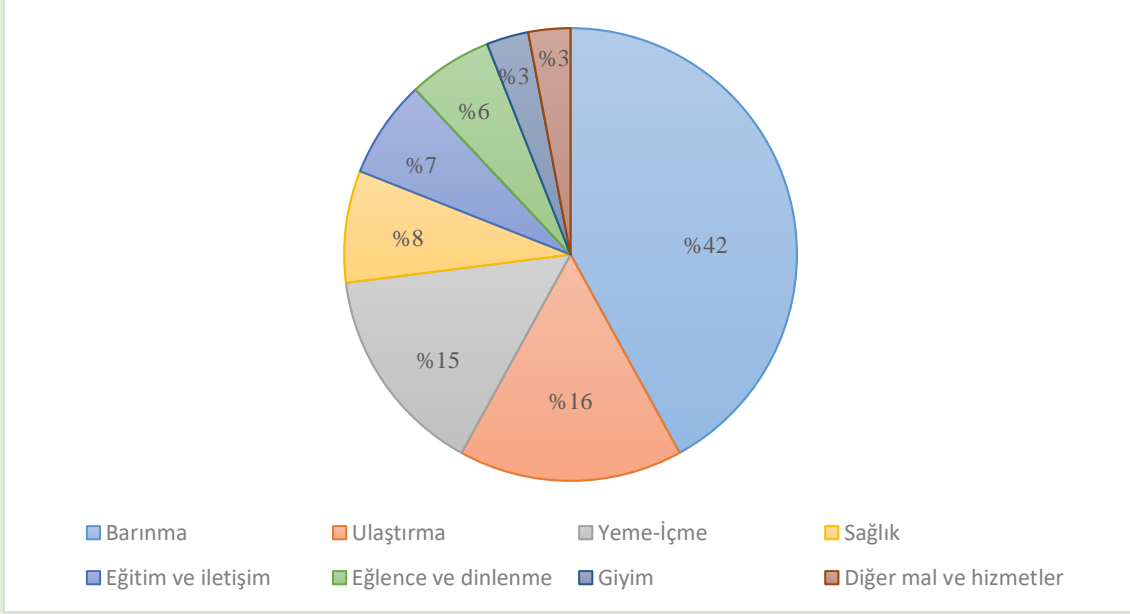
Uluslararası ulaştırma üzerinde etkili olan üç temel makroekonomik faktör bulunmaktadır. Bu faktörler; Küresel Gayri Safi Hasıla, uluslararası ticaret ve petrol fiyatlarıdır (OECD, 2017:22).

Küresel Gayri Safi Hasıla'da yaşanan değişimler ulaştırma talebinde de değişimler yaşanmasına sebep olmaktadır.

Döviz kuru, piyasa büyüklüğü, gelir, altyapı ve ekonomik entegrasyon gibi birtakım farklı ekonomik faktörler uluslararası ticareti ve böylelikle uluslararası ulaştırmayı etkilemektedir. Örneğin, para birimi dalgalanmalarını ve para birimlerinin görece değerindeki değişiklikleri dikkate alırsak, bir ülkenin para birimi diğer para birimlerine göre zayıf ise, o ülke için ürün ithal etmek daha maliyetli olmaktadır, ancak bir ülkenin para birimi diğer para birimlerine göre güçlü olduğunda ise tam tersi gerçekleşmektedir ve ihracat genellikle artmaktadır (Murphy ve Knemeyer, 2018:266).

Petrol fiyatlarının uluslararası ulaştırma üzerindeki etkisi göz ardı edilemez. Kısa ve orta vadede düşük petrol fiyatları iklim değişikliğine karşı çeşitli taahhütler için bir tehdit oluşturmaktadır. Fosil yakıtların azalmasını teşvik edilmesi gerekli olup; temiz enerji ve teknolojiye yatırım yapılması ve yeni teknolojiler için bir çözüm yolu aranmalıdır (OECD, 2017:26).

Makroekonomik politikaların oluşturulmasında önem arz eden ulaştırma politikaları, tüketicilerin harcamalarında da önemli bir paya sahiptir.



Şekil 2.2. Tüketicilerin Tipik Mal ve Hizmet Harcamaları

Kaynak: Mankiw, 2018: 498

Şekil 2.2’de gösterildiği üzere, ortalama bir tüketicinin ulaştırma harcamaları %16’lık payıyla barınma harcamalarının ardından ikinci sırada yer almaktadır.

## 2.1. Ulaştırma Sistemleri

Ulaştırma sistemleri; karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ile haberleşme ve iletişim sistemlerinin, teknik, ekonomik ve sosyal gerekliliklere uygun olarak kurulması, düzenlenmesi, geliştirilmesi ve uygulanması faaliyetlerini içermektedir (Saatçioğlu, 2016: 26).

Tablo 2.1.1. Ulaştırma Sistemlerinin Faydaları ve Sınırlamaları

Ulaştırma Sistemi	Maliyet	Teslimat Hızı	Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli Malları Kullanma Becerisi	Tarifeli Yüklemelerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanmasının Güvenilirliği
<b>Karayolu</b>	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
<b>Demiryolu</b>	Orta	Orta	Geniş	Yüksek	Düşük	Orta
<b>Denizyolu</b>	Çok düşük	Çok yavaş	Sınırlı	Çok yüksek	Çok düşük	Orta
<b>Havayolu</b>	Çok yüksek	Çok hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek

Kaynak: William D. Perreault, Joseph P. Cannon, E.Jerome McCarthy, 2015: 301

Tablo 2.1.1’de belirtildiği üzere, bir ulaştırma sisteminin tercih edilme sebebi, diğer ulaştırma sistemi karşısında bir ya da daha fazla avantaja sahip olmasına bağlıdır. Bir ulaştırma sisteminin belirli avantajlara sahip olup olmadığı, maliyetler (taşıyıcının yüklediği taşıma masrafı), hız (başlangıçtan teslimata kadar geçen süre), güvenilirlik (teslimatın tutarlılığı), kabiliyet (farklı tipte taşınabilen ürün miktarı), kapasite (bir seferde taşınabilecek yük miktarı) ve esneklik (ürünü müşteriye teslim edebilme yeteneği) gibi özelliklere bağlıdır (Murphy ve Knemeyer, 2018:224). Ulaştırma sistemleri birbirileri karşısında avantajlı ya da dezavantajlı durumda bulunabilirler. Devletlerin sürdürülebilir kalkınmaya destek vermek adına, belirli bir sisteme öncelik verme veya en uygun bileşimi oluşturma adına yatırımlar yapma suretiyle

ulaştırma politikalarına makro düzeyde yaklaşımda bulunmaları stratejik öneme sahiptir (Saatçioğlu, 2016: 21).

### 3. Avrupa Birliği'nin Ortak Ulaştırma Politikası ve Ulaştırma Sistemleri

Avrupa Birliği'nin ulaştırma politikası, üye devletlerin iktisadi ve siyasi entegrasyonu için önemli bir rol oynamaktadır. Verimli taşımacılık olmaksızın son yıllarda Avrupa içinde görülen mal ticaretindeki müthiş büyüme artışının yaşanması ve AB vatandaşlarının yoğun hareketliliğinin görülmesi pek mümkün olamazdı. Bu noktada, Avrupa firmalarının aynı rekabet koşullarını elde ettiği, ulaştırma sektöründe ortak bir pazar (iç pazar) oluşturma gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Ortak pazar oluşturma yolundaki ara hedefler, kurulan ulaştırma şirketleri için oluşturulan koruyucu düzenlemeleri ortadan kaldırmak (pazarları açmak) ve bireysel tedarikçiler için haksız rekabeti önlemektir (genel rekabet kuralları). Topluluk içi hava taşımacılığı ve karayolu taşımacılığı gibi bazı sektörler büyük ölçüde liberalleşmiş olarak kabul edilseler de, örneğin demiryollarındaki pazarların açılması şimdiye kadar nispeten başarısız olmuştur ve bu alanda yeni aksiyonlar alınması gereklidir (Fichert und Granjot, 2016: 155).

Avrupa Komisyonu tarafından 2014-2019 yılları için ulaştırma politikası ile ilgili beş öncelik dile getirilmiştir. Bu öncelikler, iş, büyüme ve yatırım için yeni bir destek; güçlendirilmiş bir sanayi tabanına sahip daha derin ve adil bir iç pazar; ileriye dönük bir iklim değişikliği politikasına sahip esnek bir enerji birliği; bağlantılı bir dijital gündem; daha güçlü bir küresel aktör olarak AB'dir. Her beş öncelik de çeşitli ulaştırma politikası girişimleri için yeni bir sürükleyici niteliğe sahiptir. Yeni yaklaşım, önemli hedeflere erişmek için, ulaştırmayı tek başına ele almak yerine, çeşitli politika alanlarını ana konular etrafında ele almaktadır. Buradaki amaç, politikaların koordinasyonunu geliştirmek ve daha iyi yönetim mekanizmalarının uygulanmasını desteklemektir. Ayrıca, paydaşlar tarafından ulaştırmanın geçmişte, Komisyonun genel politikalarında yeterli ilgiyi çekemediği belirtilmiştir. Yeni yaklaşımla birlikte ulaştırmanın, AB'nin genel stratejisi içerisinde, toplumsal sorunlarla mücadelede daha önemli bir rol üstlenmesi hedeflenmektedir (European Commission, 2016: 27).

Avrupa Komisyonu tarafından AB'nin ulaştırma sektöründe yaşadığı temel zorluklar şu şekilde belirtilmiştir (European Commission, 2011a: 1-2):

- Petrol gelecek yıllarda kıtlaşacaktır. Petrol fiyatları 2050 yılında 2005 yılındaki düzeyinin (2005 yılında 59 \$ / varil) iki katından fazlasına çıkacaktır.
- Ulaştırma, daha enerji tasarruflu hale gelmesine rağmen, enerji ihtiyacının yaklaşık %96'sını hâlâ petrolden sağlamaktadır.
- Trafik sıkışıklığı, Avrupa'ya her yıl Gayri Safi Yurtiçi Hasılının (GSYİH) % 1'i oranına mal olmaktadır.
- İklim değişikliğini 2°C'de sınırlamak amacıyla sera gazı emisyonlarını büyük ölçüde azaltma ihtiyacı bulunmaktadır. AB'nin, bu amaca ulaşmak için 2050 yılına kadar, emisyonları 1990 seviyelerinin % 80-95 altında azaltması gerekmektedir.
- Karayollarındaki ve havayollarındaki trafik sıkışıklığı büyük bir endişe kaynağıdır. Yük taşımacılığı faaliyetlerinde 2005 yılına mukayesen, 2030 yılında yaklaşık %40, 2050 yılında ise %80'in biraz üzerinde bir artış olması öngörülmektedir. Yolcu taşımacılığında ise yük taşımacılığına göre daha az bir artış öngörülmektedir, 2005 yılına kıyasla, 2030 yaklaşık %34'lük, 2050'de ise %51'lik bir artış öngörülmektedir.
- Altyapı, AB'nin batı ve doğusunda eşit olmayan biçimde gelişmiştir. Yeni üye ülkelerde sadece yaklaşık 4800 km otoyol mevcut olup, yüksek hızlı demiryolu hattı inşa etme amacı bulunmamaktadır. Bu ülkelerde bulunan geleneksel demiryolu hatları ise, genellikle kötü durumdadır.
- AB ulaştırma sektörü, dünya ulaştırma pazarlarında hızla artan rekabetle karşı karşıyadır.

Avrupa Komisyonu tarafından, "Ulaştırma 2050 Yol Haritası" kapsamında şehir içi, şehirlerarası ve uzak mesafeli seyahatler için farklı amaçlar belirlenmiştir (European Commission, 2011b: 1-2):

**1. Şehirlerarası seyahatler için: Bütün orta mesafeli yolcu ve yük taşımacılığının %50'si karayolundan demiryollarına ve su taşımacılığına kaydırılmalıdır.**

- 2050 yılına kadar, 300 km ve ötesindeki orta mesafeli yolcu taşımacılığının çoğunluğu demiryoluyla sağlanmalıdır.
- 2030 yılına kadar, 300 km'nin üzerindeki karayolu yük taşımacılığının %30'u demiryolu ve su taşımacılığı gibi başka sistemlere kaydırılmalıdır. 2050 yılında bu oranın %50'nin üzerine çıkarılması beklenmektedir.
- AB çapında tamamen işlevsel çekirdek bir ulaşım ağı sağlanması, ulaşım sistemleri arasında etkili aktarım sağlanması (TEN-T çekirdek ağı) ve 2050 yılına kadar yüksek kaliteli, yüksek kapasiteli ağ ve ilgili bilgi hizmetleri seti oluşturulması hedeflenmektedir.
- 2050 yılına kadar, tüm merkez ağ havaalanları demiryollarına (mümkünse yüksek hızlı) bağlanmalıdır; tüm merkez limanların yeteri düzeyde demiryolu taşımacılığına, mümkün olan yerlerde iç suyollarına bağlanması sağlanmalıdır.
- 2020 yılına kadar, hem yolcu hem yük taşımacılığı için, Avrupa Çok Modlu Taşımacılığın bilgilendirme, yönetim ve ödeme sistemlerini içeren bir yapı oluşturulmalıdır.
- 'Kullanıcı öder' ve 'kirleten öder' ilkeleri doğrultusunda hareket edilmesi gereklidir; sorunları ortadan kaldırmak, gelir elde etmek ve gelecekteki ulaşım yatırımlarına finansman sağlamak için özel sektör katılımı sağlanmalıdır.

**2. Hava yolculukları ve gemiler, uzun mesafeli seyahatler ve kıtalararası yük taşımacılığı üzerinde egemen olmaya devam edecektir. Yeni motorlar, yakıtlar ve trafik yönetim sistemleri verimliliği artıracak ve emisyonları azaltacaktır.**

- 2050 yılına kadar havacılıktaki düşük karbonlu yakıtlar %40'a ulaşmalı, gemi yakıtlarından kaynaklanan CO<sub>2</sub> emisyonları %40 düzeyinde azaltılmalıdır.
- Avrupa'nın hava trafik kontrol sisteminin 2020 yılına kadar tam modernizasyonunun sağlanması, Tek Avrupa Gökyüzünün oluşturulması ve bu yolla daha kısa, daha güvenli ve daha fazla kapasiteye sahip hava yolculuklarının gerçekleştirilmesi ve 58 ülkenin Avrupa Ortak Havacılık Bölgesinin tamamlanması ve 2020 yılına kadar 1 milyar nüfusa erişmesi hedeflenmektedir.
- Akıllı arazi ve su bazlı ulaşım yönetim sistemleri düzenlenmelidir. (ör. ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet ve LRIT)
- Avrupa rekabetçiliğini teşvik etmek ve küresel düzeyde iklim hedeflerine erişmek için ICAO ve IMO gibi uluslararası ortaklarla ve uluslararası kuruluşlarla çalışılmalıdır.

**3. Kentsel ulaşım için daha temiz arabalara ve daha temiz yakıtlara yönelik büyük bir dönüşüm gerçekleşmelidir. Konvansiyonel yakıtlı araçların 2030 yılına kadar %50 oranında azaltılması, 2050 yılında ise şehirlerdeki kullanımının tamamen son bulması gereklidir.**

- Konvansiyonel yakıtlı araçların kullanımının şehir ulaştırmasında 2030 yılında yarı yarıya azaltılması, 2050 yılında ise son bulması gerekmektedir.
- 2050 yılına kadar, karayollarındaki ölümlü kazaları sifıra yakın düzeye indirmek hedeflenmektedir. Bu hedef doğrultusunda, AB 2020 yılına kadar karayolu kazalarını yarıya indirmeyi amaçlamaktadır. AB'nin havayolları, demiryolları ve denizyolları ulaştırması güvenliği konusunda dünya lideri olduğu teminat altına alınmalıdır.

**Tablo 3.1. AB'nin ihracat değerinin ulaştırma sistemlerine göre dağılımı, 2013-2017 (Milyar ABD \$)**

Yıl	Karayolu	Pay	Demiryolu	Pay	Denizyolu	Pay	Havayolu	Pay	Toplam	Pay
2013	468	%21	33	%1	1.140	%49	665	%29	2.306	%100
2014	396	%20	26	%1	1.017	%51	561	%28	2.000	%100
2015	343	%18	21	%1	942	%50	571	%31	1.877	%100
2016	331	%19	22	%1	868	%50	527	%30	1.748	%100
2017	412	%19	29	%1	1.069	%50	643	%30	2.153	%100

Kaynak: Eurostat, 2018, Uluslararası Ticaret İstatistiklerinden derlenmiştir. [ec.europa.eu](http://ec.europa.eu),  
(Erişim:13.05.2018)

**Tablo 3.2. AB'nin ithalat değerinin ulaştırma sistemlerine göre dağılımı, 2013-2017 (Milyar ABD \$)**

Yıl	Karayolu	Pay	Demiryolu	Pay	Denizyolu	Pay	Havayolu	Pay	Toplam	Pay
2013	297	%15	25	%1	1.248	%63	420	%21	1.990	%100
2014	275	%15	24	%1	1.110	%62	387	%22	1.796	%100
2015	278	%15	22	%1	1.107	%61	411	%23	1.818	%100
2016	268	%16	22	%1	913	%56	439	%27	1.642	%100
2017	315	%16	33	%1	1.180	%58	496	%25	2.024	%100

Kaynak: Eurostat, 2018, Uluslararası Ticaret İstatistiklerinden derlenmiştir. [ec.europa.eu](http://ec.europa.eu),  
(Erişim:13.05.2018)

Tablo 3.1 ve Tablo 3.2'de AB'nin 2013-2017 yılları arasındaki dış ticaret değerinin ulaştırma sistemlerine göre dağılımı verilmiştir. Her iki tablo incelendiğinde hem ihracatta, hem de ithalatta denizyolu ulaştırma sisteminin çok önemli bir rol oynadığı görülmektedir. 2017 yılında, denizyolu ulaştırması, ulaştırma sistemleri arasında ihracatta 1 Trilyon 69 Milyar ABD \$'ı ile %50'lik bir pay alırken, ithalatta ise 1 Trilyon 180 Milyar ABD \$'ı ile %58'lik bir pay almıştır. Dış ticarete denizyolu ulaştırmasını sırasıyla; havayolu, karayolu ve demiryolu izlemektedir.

#### 4. Türkiye'nin Ulaştırma Politikası ve Ulaştırma Sistemleri

Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018)'e göre lojistik ve ulaştırma konusunda Türkiye'nin bölgesel bir üs olması sağlanarak; lojistik maliyetin düşürülmesi, ticaretin geliştirilmesi ve rekabet gücünün artırılması temel amaçtır. Lojistikte ulaştırma, depolama, envanter yönetimi ve gümrükleme alt maliyetleri göz önünde bulundurularak, transit taşıma süresinin kısaltılması, hasarsız teslim oranının yükseltilmesi, güvenilirlik ve hız unsurları öne çıkarılarak müşteri hizmet düzeyinin artırılması hedeflenmektedir. Yük ve yolcu ulaştırma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli bir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolunun paylarının artırılması, kalitenin ve güvenliğin yükseltilmesi ve ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi esastır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013: 110).

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (yeni adıyla T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) tarafından 2009-2013, 2014-2018, 2017-2021 yıllarını kapsayan üç adet stratejik plan hazırlanmıştır. Bunlardan sonuncusu olan 2017-2021 Stratejik Planı, Türkiye'nin ulaştırma politikalarının hale hazırdaki amaç ve hedeflerini belirlemiştir.

**Tablo 4.1. Stratejik Plan 2017-2021 Çerçevesinde Amaç ve Hedefler**

**Amaç (A1) Ulaştırma, denizcilik, haberleşme altyapı ve hizmetlerini, sosyo-ekonomik ihtiyaçları karşılayacak şekilde gerçekleştirmek ve yaygınlaştırmak üzere, dengeli, yenilikçi politikalar oluşturmak ve planlamak**

Hedef (H1.1) Kombine taşımacılığı geliştirmek

Hedef (H1.2) Deniz ticaret filosunun geliştirilmesine katkı sağlamak

- Hedef (H1.3) Etkin, etkili ve verimli bir ulaşım sistemi ve altyapısı oluşturulmasına yön verecek Ulusal Ulaştırma Ana Planını hazırlamak ve uygulanmasını sağlamak
- Hedef (H1.4) Hareket kısıtlılığı olanların ulaştırma hizmetlerine erişilebilirliğini kolaylaştırmaya katkı sağlamak
- Hedef (H1.5) Ulaştırma, denizcilik, haberleşme, havacılık ve uzay alanında uluslararası iş birliklerini geliştirmek
- Hedef (H1.6) Genişbantın ülke genelinde yaygınlaştırılmasına ilişkin planlamalar yapmak
- Amaç (A2) Can ve mal emniyetinin en üst seviyede sağlandığı, çevreyi gözeten, sürdürülebilir, kesintisiz ulaştırma ve haberleşme sistemlerine kavuşmak için etkin düzenleme, uygulama ve denetimleri hayata geçirmek**
- Hedef (H2.1) Türkiye'nin lojistikteki konumunun güçlendirilmesine katkı sağlamak
- Hedef (H2.2) Karayolu taşımacılığında etkinliği, ulaşımında emniyeti arttırmaya katkıda bulunmak
- Hedef (H2.3) Ülkemizin elektronik haberleşme altyapısının teknolojik gelişmeler doğrultusunda geliştirilmesini ve yaygınlaştırılmasını sağlamak
- Hedef (H2.4) Denizlerde seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak
- Hedef (H2.5) Demiryolu ulaştırması faaliyetlerinin serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasını sağlamak
- Hedef (H2.6) Kıyı ve deniz yapılarını planlamak, verimliliğini sağlamak
- Hedef (H2.7) Tehlikeli madde taşımacılığının emniyetli bir şekilde yapılmasını sağlamak
- Hedef (H2.8) Ulaşımında çevre duyarlılığını ve enerji verimliliğini arttırmak
- Amaç (A3) Ülke kaynaklarını rasyonel kullanarak, kaliteli, hızlı ve güvenli hizmet sunabilmek için ulaştırma, denizcilik ve haberleşme altyapılarını geliştirmek ve yaygınlaştırmak**
- Hedef (H3.1) Demiryolu ulaşım altyapısını geliştirmek
- Hedef (H3.2) Kent içi ulaşım altyapısının geliştirilmesine katkı sağlamak
- Hedef (H3.3) Hava yolu ulaşım altyapısını yaygınlaştırmak
- Hedef (H3.4) Kıyı yapılarını geliştirmek
- Hedef (H3.5) Bilgi ve iletişim teknolojilerine yönelik hizmetler ile posta hizmetlerinin toplumun tüm kesimlerine ve ülkenin her tarafına yaygınlaştırılmasını sağlamak
- Hedef (H3.6) e-Devlet Kapısı'nın etkin kullanımını ve yaygınlaşmasını sağlamak
- Hedef (H3.7) Bilgi teknolojileri üzerinden sağlanan her türlü hizmet, işlem ve veri ile bunların sunumunda yer alan sistemlerin güvenliğini sağlamak
- Hedef (H3.8) Türk havacılık ve uzay teknolojilerinin geliştirilmesine katkı sağlamak



**Amaç (A4) AR-GE ile yenilikçilik esaslı milli üretim kültürü oluşturarak, ulaştırma, denizcilik, haberleşme ve uzay teknolojilerinin üretimini teşvik etmek ve yaygınlaştırmak**

Hedef (H4.1) Deniz endüstrisinin ve gemi sanayinin geliştirilmesine katkı sağlamak

Hedef (H4.2) Ulaştırma, denizcilik, elektronik haberleşme, havacılık ve uzay teknolojilerinin milli kaynaklarla üretimini teşvik etmek ve yaygınlaştırmak

**Amaç (A5) Kurumsal kapasiteyi geliştirmek**

Hedef (H5.1) Afet ve olağanüstü durumlarda ulaştırma ve haberleşme hizmetlerinin aksatılmadan yürütülmesini sağlamak

Hedef (H5.2) Kurumsal ihtiyaçları etkin, verimli ve güvenli bir şekilde karşılamak amacıyla bilişim altyapısını güçlendirmek

Hedef (H5.3) Yöneticilerin karar alma süreçlerinde ihtiyaç duyduğu bilgilere erişimini en üst seviyede sağlamak

Hedef (H5.4) Bakanlık hizmetlerinin daha kaliteli çalışma ortamlarında verilebilmesini sağlamak

Hedef (H5.5) İnsan kaynağı planlaması yapmak

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Stratejik Plan 2017-2021: 62-63

3 Ağustos 2018 tarihinde T.C. Cumhurbaşkanlığı tarafından açıklanan 100 Günlük İcraat Programı çerçevesinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Uhdesinde yer alan faaliyetler Tablo 4.2’de sıralanmıştır:

**Tablo 4.2. 100 Günlük İcraat Programı Çerçevesinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın Sorumlulukları**

- 1 İstanbul Yeni Havalimanının 1’inci fazının hizmete açılması
- 2 Kanal İstanbul Etüt Proje İşinin tamamlanması ve yapım ihale ilanına çıkılması
- 3 3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli Projesi’nin YİD Modeli İle İhale İlanına Çıkılması
- 4 135 yeni hizmetin e-Devlete entegre edilerek sunulan hizmet sayısının 3.500’e çıkarılması (Türkiye.gov.tr)
- 5 328 km ilave edilerek bölünmüş yol ağının genişletilmesiyle trafik güvenliğinin artırılması ve ekonomik fayda sağlanması
- 6 120 km yeni otoyol daha yapılarak Otoyol ağının 2.777 km’ye ulaşması
- 7 Toplam 246 km uzunluğunda 2 otoyol projesinin ihalesine çıkılması
- 8 893 km ilave BSK (Bitümlü Sıcak Karışım) kaplama yapılarak karayolu güvenliğinin ve konforunun üst seviyeye çıkarılması
- 9 30 km Karayolu tünelinin tamamlanmasıyla tünel uzunluğunun 477 km’ye çıkarılması
- 10 21 km köprü ve viyadüğün tamamlanmasıyla Köprü ve viyadük uzunluğunun 586 km’ye çıkarılması
- 11 Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Demiryolunda 120 km hat seriminin tamamlanması
- 12 230 km uzunluğunda Halkalı-Kapıkule Hızlı Demiryolu yapım ihalesinin gerçekleştirilmesi
- 13 Konya YHT Garının hizmete sunulması
- 14 Van Gölü için 50 vagon taşıma kapasitesine sahip İdris-i Bitlisi Feribotunun hizmete alınması

- 15 2.596 bin ton kapasiteye sahip 2 adet Lojistik Merkezinin yapılması
- 16 Toplam 6 milyon yolcu kapasiteli Muş ve Kahramanmaraş Havalimanlarının terminal binalarının tamamlanması, Tokat Havalimanı terminal binasının yapımına başlanması
- 17 376 km Elektrikli, 182 km Sinyalli hat dönüşümü daha yapılarak Konvansiyonel Demiryolu Elektrikli hat uzunluğunun toplam 5.432 km'ye Sinyalli hat uzunluğunun ise toplam 5.716 km'ye çıkarılması
- 18 Şehir İçi Raylı Sistem Yatırımlarının Yaygınlaştırılması için 73 km hattın yapımı ile 248 adet araç alımının ihale ilanına çıkılması
- 19 Evrensel Hizmet Kapsamında 990 yerleşim yerine daha 4.5G Mobil Kapsama Sağlanması
- 20 Yerli ve Milli 5G ve Ötesi Çalışmalarının başlatılması
- 21 Raylı sistem araçlarının yurt içinde üretilmesi
- 22 Türkiye Kart projesi Mahsuplaşma Merkezi'nin kurulması
- 23 265 km daha konvansiyonel hattın yenilerek, demiryolu ağının tamamına yakınının (10.915 km) yenilenmesi
- 24 Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sisteminin (U-ETDS Yolcu Taşımacılığı Kısımının) Faaliyete Geçirilmesi
- 25 46 adet yeni Kargomat daha kurularak 100 Kargomat ile hizmet verilmesi
- 26 Hasdal Kavşağı-Kemberburgaz-Yassıören Bölünmüş Yolunun (44 Km) İstanbul Yeni Havalimanı bağlantısını sağlayacak 14 km'lik kesiminin hizmete açılması
- 27 Geçiş sürecinin temel aşamalarının 100 gün içinde tamamlanması
- 28 2019-2023 dönemine ilişkin Stratejik Plan çalışmalarının Kasım Ayı sonunda tamamlanacak şekilde başlatılması

Kaynak: TCCB, 2018: 34-35. <https://www.tccb.gov.tr>, (Erişim:06.08.2018)

**Tablo 4.3. Türkiye'nin ihracat değerinin ulaştırma sistemlerine göre dağılımı, 2013-2017 (Milyar ABD \$)**

Yıl	Karayolu	Pay	Demiryolu	Pay	Denizyolu	Pay	Havayolu	Pay	Toplam	Pay
2013	53,7	%36	0,9	%1	82,9	%55	13	%8	150,5	%100
2014	55,3	%35	0,9	%1	86,3	%55	14,1	%9	156,6	%100
2015	46,7	%33	0,8	%1	78	%54	17,3	%12	142,8	%100
2016	44,8	%32	0,6	%1	78,4	%55	17,8	%12	141,6	%100
2017	45,8	%29	0,7	%1	91,3	%59	17	%11	154,8	%100

Kaynak: TÜİK, 2018, Dış Ticaret İstatistiklerinden derlenmiştir. [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr), (Erişim:12.05.2018)

**Tablo 4.4. Türkiye'nin ithalat değerinin ulaştırma sistemlerine göre dağılımı, 2013-2017 (Milyon ABD \$)**

Yıl	Karayolu	Pay	Demiryolu	Pay	Denizyolu	Pay	Havayolu	Pay	Toplam	Pay
2013	40,1	%19	1,8	%1	140	%65	32,6	%15	214,5	%100
2014	37,3	%18	1,2	%1	141,4	%69	24,7	%12	204,6	%100
2015	34,4	%19	1,2	%1	124,4	%69	20	%11	180	%100
2016	34,3	%19	1,4	%1	120,4	%67	23	%13	179,1	%100
2017	38	%18	1,2	%1	136,7	%65	34,3	%16	210,2	%100

Kaynak: TÜİK, 2018, Dış Ticaret İstatistiklerinden derlenmiştir. [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr), (Erişim:12.05.2018)

Tablo 4.3 ve Tablo 4.4'de Türkiye'nin 2013-2017 yılları arasındaki dış ticaret değerinin ulaştırma sistemlerine göre dağılımı verilmiştir. Her iki tablo incelendiğinde hem ihracatta, hem de ithalatta denizyolu ulaştırma sisteminin ilk sırada olduğu görülmektedir. 2017 yılında, denizyolu ulaştırması, ulaştırma sistemleri arasında ihracatta 91 Milyar ABD \$'ı ile %59'luk bir

pay alırken, ithalatta ise 136 Milyar ABD \$'ı ile %65'lik bir pay almıştır. Dış ticarete denizyolu ulaştırmasını sırasıyla; karayolu, havayolu ve demiryolu izlemektedir.

#### 4.1. Türkiye'nin Ulaştırma Politikasının AB İlerleme Raporları Kapsamında Değerlendirilmesi

Avrupa Komisyonu 17.04.2018 tarihinde Eylül 2016 – Şubat 2018 dönemini kapsayan "Türkiye Ülke Raporu" nu yayımlamıştır. Bu raporun son bölümünde Türkiye'nin üyelik yükümlülüklerini üstlenebilme yeteneği Avrupa Komisyonu tarafından değerlendirilmiş olup, ilgili 33 fasıl hakkında durum değerlendirilmesi yapılmıştır. Bu fasıllardan 14.sü Taşımacılık Politikasıdır ve bu başlıkta belirtilen ilk durum AB'nin, karayolu taşımacılığı, demiryolları, iç su yolu taşımacılığı, kombine taşımacılık, havacılık ve deniz taşımacılığında teknik standartlar ve emniyet standartları, güvenlik, sosyal standartlar, devlet desteği ve piyasanın serbestleştirilmesi konularında ortak kuralları olduğudur. Bu raporda, Türkiye'nin taşımacılık politikası alanında kısmen hazırlıklı olduğu belirtilmiş; T.C. Ulaştırma Bakanlığı (yeni adıyla T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) tarafından hazırlanan 2017-2021 Stratejik Planı'nın sürdürülebilir kentsel hareketlilik ve iklim değişikliğine ilişkin en son AB önceliklerini dikkate almadığına vurgu yapılmıştır. Raporda ayrıca, genel taşımacılık müktesebatı ile ilgili olarak, Türkiye'nin başta sivil havacılık ve demiryolu taşımacılığı olmak üzere, tüm ulaştırma türlerinde idari kapasite seviyesinin oldukça düşük olduğu; karayolu taşımacılığı konusunda, kargo güvenliği gibi yola elverişliliğe ilişkin yeni unsurların yasal çerçeveye dahil edilmesi gerekliliği; demiryolu taşımacılığı konusunda, TCDD'nin adil bir rekabet için gereken yeterli koşulları sağlamadığı; deniz taşımacılığı konusunda, denizcilik makamlarının kurumsal ve teknik kapasiteleri kayda değer düzeyde artırılmasının amaçlanması; denizyolu taşımacılığının izlenmesine yönelik yasal ve teknolojik çerçevede daha fazla ilerleme kaydedilmesi gerekliliği; iç su yolu taşımacılığı konusunda, ilgili AB mevzuatı ulusal mevzuata aktarılması zorunluluğu; havacılık alanında, başta hava trafik yönetimi olmak üzere bu alandaki çabalar hızlandırılması gerekliliği; kombine taşımacılık konusunda, yük taşımacılığını demiryolu, iç su yolları veya kısa mesafeli deniz taşımacılığına yönlendirecek düzenleyici tedbirlerin onaylanması gerektiği belirtilmiştir (Avrupa Komisyonu, 2018: 76).

Tablo 4.1.1'de Avrupa Komisyonu tarafından 2013-2018 yılları arası yayımlanmış olan Türkiye İlerleme Raporlarında, Türkiye için yapılan 'Gelecek Yıl Politika Önerileri' belirtilmiştir.

Tablo 4.1.1. AB İlerleme Raporlarında Türkiye'ye Politika Önerileri

Rapor yılı	Politika önerileri
2018	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vizyon Sıfır Stratejisi kapsamında karayollarında stratejiler benimsenmesi</li><li>• Demiryolu sektörünün serbestleşmesi yönünde politikalar</li><li>• Havayolları ve diğer ulaştırma sistemlerinde AB müktesebatıyla uyum yönünde çalışmalar</li></ul>
2016	<ul style="list-style-type: none"><li>• Karayolu güvenliğine önem verilmesi</li><li>• Demiryolunun serbestleşmesine yönelik eylem planının uygulanması</li><li>• Akıllı ulaşım sistemleri mevzuatının kabulü ve uygulanmasına yönelik kaynakların iyileştirilmesi</li></ul>
2015	<ul style="list-style-type: none"><li>• AB müktesebatına uygun demiryolu mevzuatının uygulanmasına yönelik çaba sarf edilmesi ve alt yapı yöneticisinin bağımsızlığının sağlanması</li><li>• Sivil havacılık konusunda AB ve Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı ile işbirliğinin artırılması</li></ul>

- 2014
- Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunun rekabetçi ve şeffaf bir piyasa oluşturma yolunda AB müktesebatıyla uyumlu hale getirilmesi ve söz konusu Kanun'da önemli yasal değişiklikler yapılması
  - İntermodal taşımacılıkta, Çeşitli kamu kurumlarının ve özel kurumların bir araya getirilmesinde odak noktası olarak hareket edecek sürekli bir forumun oluşturulması
- 2013
- AB müktesebatına uyum sağlamak ve özellikle tehlikeli maddeler ve demiryolları alanlarında olmak üzere, AB müktesebatını uygulamak için kurumsal kapasitenin güçlendirilmesi konusunda ilave çabalar gösterilmesi

Kaynak: T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2018, 2016, 2015, 2014, 2013 Türkiye İlerleme Raporlarından derlenmiştir. [www.ab.gov.tr](http://www.ab.gov.tr), (Erişim:28.04.2018)

## 5. Sonuç

Yirminci yüzyılın sonlarından itibaren artan küreselleşme, uluslararası ticarete yoğun bir artış yaratmıştır. Küreselleşmenin çok önemli bir ayağı olan ulaştırma politikalarındaki olumlu gelişmeler uluslararası ticarete yaşanan artışla doğrudan ilişkilidir. Örneğin, dünya ticaretinde etkili ulaştırma sistemi olan denizyolu incelendiğinde, 1950 yılında ortalama bir ticari geminin taşıyacağı yük 10.000 tondan daha az iken; bugün birçok geminin taşıyacağı yük 100.000 tonun üzerinde yük taşımaktadır. Aynı şekilde denizyolunun ardından ticaret hacmini en fazla artıran ulaştırma sistemi olan havayolu incelendiğinde, 1958 yılında uzun mesafeli jet uçağın, 1967 yılında ise geniş gövdeli jet uçağın tanıtıldığı görülmektedir. Bu gelişmeler dünyanın herhangi bir noktasında üretilen bir malın dünya üzerinde ticaretinin gerçekleşmesine imkân vermiştir. Bu noktada ülke ekonomilerinin dış ticaret yapılarının ulaştırma politikalarına ne denli bağlı olduğu görülmektedir. Ulaştırma planlamaları ülkelerin imkânları ve kaynakları dâhilinde, ulaştırma sistemlerinin iyi bir kombinasyonu şeklinde tasarlanmalı ve istihdam, yatırım ve üretim yapısını etkileyerek makroekonomik politikalara yön vermelidir.

Denizyolu ulaştırma sistemi, diğer ulaştırma sistemlerine göre daha ucuz olması ve büyük miktardaki yükleri tek seferde taşıyabilme kapasitesi açısından, küresel ticarete en çok tercih edilen ulaştırma sistemidir. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'de de denizyolu ulaştırma sistemi dış ticarete büyük bir pay almaktadır. Önümüzdeki yıllarda karayolları ulaştırma sistemi ile gerçekleştirilen dış ticaretin bir kısmının denizyolları ulaştırma sistemine aktarılması önerilmektedir. Türkiye İhracatçılar Meclisi tarafından açıklanan strateji çerçevesinde, 2023 yılında 500 milyar ABD dolarlık ihracat ve 1.2 trilyon ABD dolarlık dış ticaret hacmi ile dünyanın en büyük ilk 10 ekonomisinden biri olmayı ve dünya ticaretinden %1.5 oranında pay almayı hedefleyen bir ülke vizyonuna sahip olan Türkiye, ulaştırma altyapısı projelerine devam etmeli ve stratejik konumunu bir lojistik üs haline çevirmelidir.

Avrupa Birliği'nin ulaştırma politikaları incelendiğinde, dikkatimizi çeken noktalar, yatırımların tamamen liberal ve rekabetçi bir piyasa içinde gerçekleştiği ve iklim değişikliklerine ve çevre politikalarına özellikle önem verildiğidir. Avrupa Birliği tarafından ulaştırma politikaları için belirlenen genel müktesebat ve ulaştırma sistemleri mevzuatı çerçevesinde ilerleme raporlarında yapılan, Türkiye'nin 'Taşımacılık Politikası' gelişim incelemesi, bilhassa ulaştırma sektöründe rekabetin artması ve güvenli ve kaliteli hizmete erişim açısından dikkate alınmalıdır.

## Kaynaklar

- Avrupa Komisyonu (2018). Komisyon Çalışma Dokümanı. *2018 Türkiye Raporu*.
- European Commission (2011a). *Transport 2050: The major challenges, the key measures*. Brussels.
- European Commission (2011b). *Transport 2050: Commission outlines ambitious plan to increase mobility and reduce emissions*. Brussels.
- European Commission (2016). Commission Staff Working Document. *The implementation of the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system" five years after its publication: achievements and challenges*. Brussels.
- Eurostat (2018). Uluslararası Ticaret İstatistikler. <http://ec.europa.eu/eurostat/web/international-trade-in-goods/data/database>. [Erişim Tarihi: 13.05.2018].
- Fichert, F. und Grandjot, H. H. (2016). "Akteure, Ziele und Instrumente in der Verkehrspolitik". O. Schwedes, W. Canzler, A. Knie (ed.). *Handbuch Verkehrspolitik*(2.Auflage). Wiesbaden: Springer. 137-163.
- Mankiw, N. G. (2018). *Principles of Economics*. 8.edition. Boston: Cengage Learning.
- Murphy, P.R. and Knemeyer, A.M. (2018). *Contemporary Logistics*. 12.edition. London: Pearson.
- OECD (2017). International Transport Forum. *International Transport Outlook*.
- Perreault, W. D., Joseph P. C., McCarthy E. J. (2015). "Benefits and Limitations of Different Transport Modes", *Essentials of Marketing*. 14.edition. NY: McGraw-Hill.
- Saatçioğlu, C. (2016). *Ulaştırma Ekonomisi*. İstanbul: Sümer Kitabevi.
- Ślusarczyk, B. (2010). Transport Importance In Global Trade. *Advanced Logistic Systems*. Vol. 4. 186-192.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı (2018). İlerleme Raporları. [https://www.ab.gov.tr/ilerleme-raporlari\\_46224.html](https://www.ab.gov.tr/ilerleme-raporlari_46224.html). [Erişim Tarihi: 28.04.2018].
- TCCB (2018). *100 Günlük İcraat Programı*. 3 Ağustos 2018. [https://www.tccb.gov.tr/assets/dosya/100\\_GUNLUK\\_ICRAAT\\_PROGRAMI.pdf](https://www.tccb.gov.tr/assets/dosya/100_GUNLUK_ICRAAT_PROGRAMI.pdf). [Erişim Tarihi: 06.08.2018].
- T.C Kalkınma Bakanlığı (2013). *Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018*, Ankara.
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Stratejik Plan 2017-2021.
- TÜİK (2018). Dış Ticaret İstatistikleri. [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1046](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046). [Erişim Tarihi: 12.05.2018].
- Žak, J. (2018). "The Methodology of Multiple Criteria Decision Making/Aiding in Transportation". J. Žak, Y. Hadas, R. Rossi (ed.). *Advanced Concepts, Methodologies and Technologies for Transportation and Logistics*. Volume 572. Advances in Intelligent Systems and Computing. Springer. 9-38.