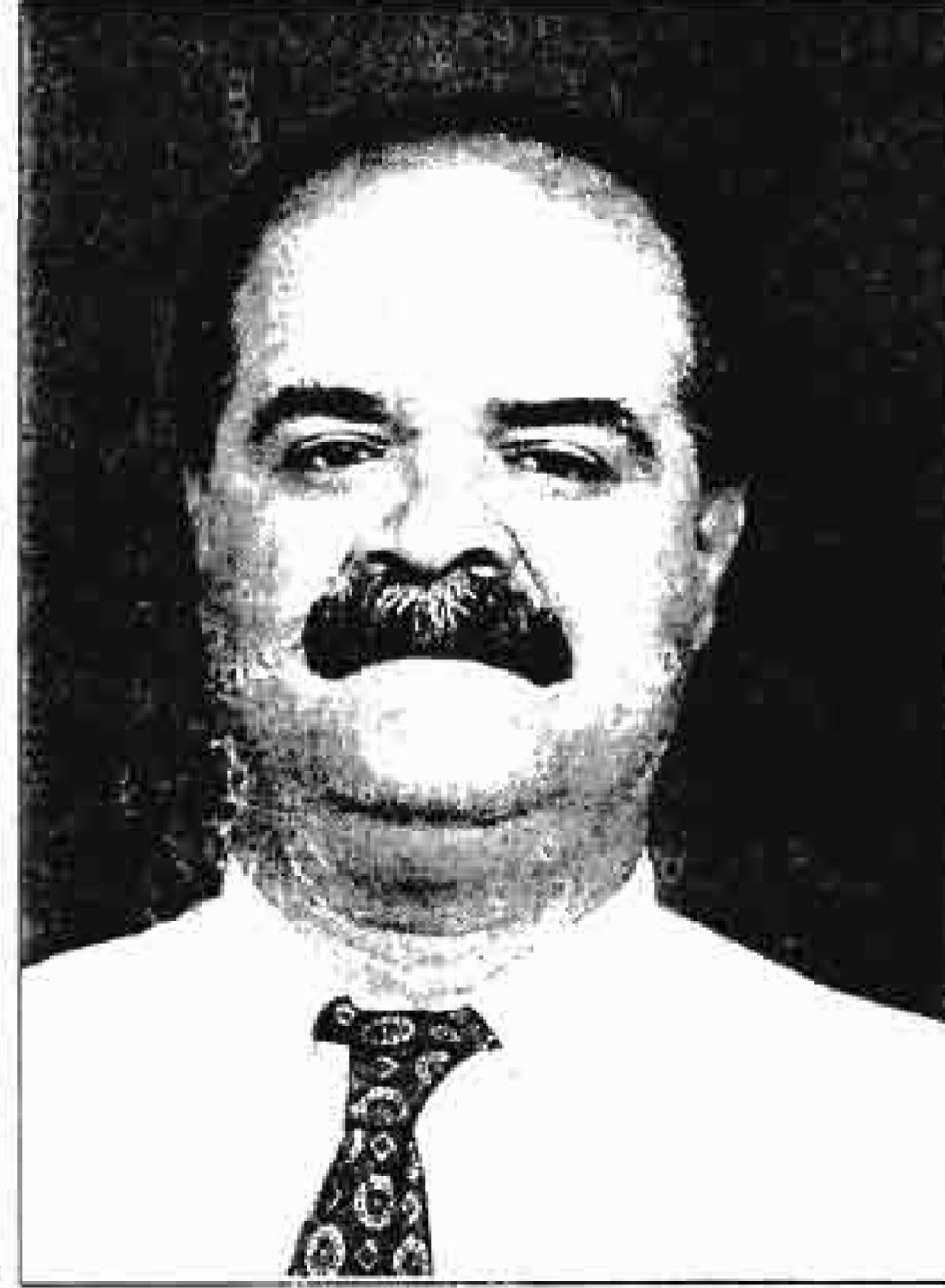


GLOBALLEŞEN BİR DÜNYADA ULAŞTIRMA VE EKONOMİK GELİŞME

Prof. Dr. Muhteşem Kaynak

(GAZİ ÜNİVERSİTESİ, İ.İ.B.F.)



Ulaştırma hizmetleri günümüzde uluslararası rekabetten galip çıkma yolunda miktar ve kalite olarak anahtar faktörlerden biri

Dünya özellikle son 20-25 yıldır başdöndürücü bir hızla değişmekte, başta gelişmiş ülkeler olmak üzere çeşitli ülke ekonomileri de buna ayak uydurmaya çalışmaktadır. Pazarlar giderek daha çabuk bütünleşmekte, ekonomiler arasında duvarlar yıkılmakta, meşafeler kısalmaktadır. Üretim süreçlerinde esnek üretim sistemi olarak anılan yöntemler geliştirilirken, çağdaş teknoloji ürünü yeni mallar pazarlara sunulmaktadır. İşte, sınırların gitgide yok olduğu, yük ve yolcu taşımacılığının hareketlendiği böyle bir dünyada iletişimin yanısıra ulaştırma hizmetleri de önemli fonksiyonlar üstlenir hale gelmekte, ünlü iktisatçı Marshall'ın taşıma araçlarının gelişimine ilişkin XIX. yüzyıl için söylediği "Yüzyılımıza egemen olan olay, sanayi üretiminden çok alt yapı araçlarının gelişimidir" sözü günümüzde daha da önem kazanmaktadır.

XX. yüzyılın sonlarının yaşandığı bugünlerde dünya, geleneksel siyasi blokların ortadan kalktığı, her alanda liberal eğilimlerin güçlendiği ve teknolojik gelişmenin sınır tanımaz biçimde önemli değişimlere yol açtığı bir dönemden geçmektedir. Mal, faktör

ve finans piyasaları ulusal sınırları sürekli zorlamakta ve ülkelerin bireysel boyutlarını aşmaktadır. Haberleşme ve ulaştırma teknolojilerinde meydana gelen hızlı gelişme ise bu sürecin hem ürünü hem de motoru olmakta ve dünyayı ekonomik, siyasi ve kültürel bir küreselleşmeye doğru itmektedir. Bu arada nasıl mal ve hizmet üretiminin uluslararası standartlarda gerçekleştirilmesi zorunlu hale gelmekteyse, mal ve yolcuların bir yerden bir yere taşınmalarında da uluslararası standartlar zorunlu hale gelmektedir.

Artık uluslararası rekabetten galip çıkma da ulaştırma hizmetleri miktar ve kalite olarak anahtar faktörlerden biri haline gelmiştir.

Çünkü yeni pazarlara girmek, yüksek standartlara sahip güvenilir, ucuz ve hızlı ulaştırma sistemlerini gerektirmektedir. Dolayısıyla dünya ekonomisinde son yıllarda yükselen globalleşmede de yalnızca dış ticaret politikalarının liberalleştirilmelerine yönelik uygulamalar etkili olmamakta, bunların yanısıra depolama, iletişim ve şu anki konumuz olan ulaştırma sektöründe meydana gelen temel ilerlemeler ve buluşlar da önemli katkılar sağlamaktadır. Örneğin yük taşımacılığında son yıllarda ortaya çıkan hız arttırmaya ve maliyet düşürmeye yönelik uygulamalar sonucunda dünya bir yandan telekomünikasyon bağlantılı enformasyon teknolojilerinden yararlanırken, diğer yandan gittikçe kara, demir, deniz ve hava ulaşımından oluşan kombine taşımacılığa kaymakta ve konteynerleşmektedir. Ama eğilim budur ve bu sayede OECD ülkelerinde "tam zamanında teslim" temel bir ilke haline gelebilmekte, üretim ve satışların yaklaşık 2/3'ü talebe hemen cevap vermek üzere organize olabilmektedir.

Dolayısıyla yük ve yolcu taşımacılığında son yıllarda iyice önem kazanan hız ve konfor kavramları, ulaştırma üzerinde mevcut olan ilginin daha da yoğunlaşmasına yol açmakta, bu da çeşitli ülkelerin ekonomik yapılarında ortaya çıkan gelişmelerle ulaştırma sektöründe meydana gelen karşılıklı etkileşimleri açıklamaya yönelik ulaştırma - ekonomik gelişme eksenli tartışmaların yeniden gözden geçirilmesini gerekli kılmaktadır. Yazının amacı da bu gözden geçirmeyi yapmaktır.

Çeşitli ülkelerin ekonomik yapılarında ortaya çıkan gelişmelerle ulaştırma sektöründe meydana gelen karşılıklı etkileşimleri açıklamaya yönelik tarihsel deneyimler etrafında yapılan tartışmalar, ulaştırma - ekonomik gelişme ilişkisinde farklı görüşlerin var olduğunu göstermiştir. Yukarıdaki "Ulaştırma ve Gelişme: Nedensel ve Zamansal Faktörler Olasılık Matrisi" de bu farklı görüşleri açıklamaya çalışmaktadır.

NEDENSEL FAKTÖRLER

Matriste yer alan nedensel faktörler ulaştırmadaki gelişmelerin ekonomik gelişmede pozitif, nötr ve negatif etkileri olabileceğini, zamansal faktörler ise ulaştırmadaki gelişmelerin ekonomik gelişmeden sonra gelebileceği durumları göstermektedir.

Pozitif nedensellik, ulaştırmada meydana gelen gelişmelerin tek başına doğrudan üret-

ken faaliyetleri artırarak sonuçta ekonomik gelişmeyi özendirmesini, henüz üretim ve dağıtım ilişkilerine açılmamış alanları üretim ve dağıtım ilişkilerine sokmasını anlatmakta, özetle ulaştırmanın geçimlik bir ekonomiden pazar ekonomisine geçişte adeta anahtar bir rol oynadığını öne sürmektedir.

Nötr nedensellik ulaştırma hizmetlerindeki gelişmenin ekonomik yapıdaki gelişmelerden bağımsız olarak ele alınamayacağı, kendisinin de üyesi olduğu ekonomik yapının bir parçası olarak ele alınması gereği üzerinde durmaktadır. Böylece ulaştırmada meydana gelen gelişmeler tek başına bir anlam ifade etmemekte, bu gelişmeleri kollayan ve bekleyen bir potansiyel yapı, örneğin pazar genişliğinin büyümesine ihtiyaç duyan ve bunu hazırda bekleyen girişimcilerin bulunmasını, ulaştırma hizmetlerinin gelişmesini dört gözle bekleyen sını ve tarımsal bir yapı önem kazanmaktadır.

Diğer taraftan negatif nedensellik ulaştırma hizmetlerinde ortaya çıkan gelişmelerin ekonomik gelişmede negatif etkilere yol açabilmesini, örneğin başka alanlarda daha verimli olarak kullanılacak kıt kaynakların ulaştırmada kullanılmasıyla ekonominin bundan olumsuz olarak etkilenebileceğini ifade etmektedir.

Ulaştırma olanaklarının henüz iyi olmadığı koşullarda kendisini dış rekabete karşı yüksek ulaştırma maliyetleriyle koruyabilen bebek sanayilerin ulaştırmanın iyileşmesiyle birlikte kendilerini koruyamaz bir duruma düşeceğini öne sürenler de ulaştırmanın negatif nedenselliğini vurgulayan diğer görüşleri temsil etmektedir.

Ulaştırma yatırımlarıyla ekonomik gelişme arasındaki zamansal ilişkiye gelince bu da matriste üç olası durumla açıklanmaktadır:

1. Önce Gelme : Ulaştırma yatırımlarının zamansal olarak ekonomik gelişmeden önce gelmesini ifade etmektedir ki, bu oldukça yaygın bir görüştür.

2. İle Gelme : Ulaştırma yatırımlarının za-

ULAŞTIRMA VE GELİŞME : NEDENSEL ve ZAMANSAL OLASILIK MATRİSİ

| | | NEDENSEL FAKTÖRLER | | |
|--------------------|-------|--------------------|-----------|--------------|
| | | POZİTİF + | NÖTR 0 | NEGATİF - |
| ZAMANSAL FAKTÖRLER | ÖNCE | P | | |
| | İLE | | X | |
| | SONRA | | | |

Yük taşımacılığında hız arttırmaya ve maliyet düşürmeye yönelik uygulamalar dünyayı kombine taşımacılığa yönlendiriyor

Her ekonomik sistemin varmak istediği hedef ulaştırma sektöründe hız ve güvenin yanısıra düşük bir maliyet sağlamaktır

mansal olarak ekonomik gelişmeyle birlikte meydana gelmesidir. Bu görüşü benimseyen yazarlara göre çeşitli gelişmiş ülkelerde ulaştırmadaki gelişmelerle ekonomik gelişmenin hızlanması birlikte ortaya çıkmıştır. Birinin diğerine önceliği veya sonralığı olmamıştır.

3. Sonra Gelme : Ulaştırma yatırımlarının zamansal olarak ekonomik gelişmeden sonra meydana gelmesini anlatmaktadır. Bu görüşü paylaşan yazarlar ulaştırmada meydana gelen can alıcı değişmelerin gerçekte imalat sektöründe ortaya çıkan can alıcı değişmeleri izlediğini belirtmektedir. Yani ulaştırma devrimi, sanayi devrimini izlemiştir. Bu ise kısmen üretim teknolojisindeki değişikliklerin ulaştırma teknolojisindeki temel değişiklikleri doğurmasına, kısmen de pazar baskısının ulaştırma hizmetleri arzını zorlamasına bağlanmıştır.

“Ulaştırma ve Gelişme: Nedensel ve Zamansal Faktörler Olasılık Matrisi”nde yer alan P, bir taraftan pozitif nedenselliği gösterirken diğer taraftan zamansal önceliği de göstermektedir. P, ulaştırmadaki gelişmelerin nedensel ve zamansal yönden ekonomik gelişmenin ön koşulu olduğunu öne süren görüşleri ifade etmektedir. Kimi yazarlara göre de ulaştırmanın ekonomik gelişmede ön koşul olduğu bir kez kabul edildiğinde, bu aynı zamanda zamansal önceliği de gerektirir. Dolayısıyla nedensel öncelikle zamansal öncelik arasında bir birliktelik vardır.

RASLANTISALLIK UNSURU

Öte yandan yapılan çalışmalar matraste yer alan X'in gerçeği daha iyi yansıttığını belirtmektedir. Ancak modelin geniş bir "rastlantısallık" unsuruna sahip olduğu da ayrıca vurgulanmalıdır. Modelde ulaştırmayla ekonomik gelişme arasındaki karşılıklı etkileşim çeşitli olasılıklara bağlanmıştır. Modele göre ulaştırmadaki gelişmelerin ekonomik gelişmeler üzerindeki etkileri önceden bilinemez. Rastlantısallık/ Olasılık temelinde oluşturulmuş olan bu modelde herşey olabilir de, olmayabilir de.

Oysa ulaştırmadaki bu rastlantısallık kendiliğinden ortaya çıkan bir şey değildir. Ele alınan ülkenin hem kendi içinde yer alan ve iç dinamiğini belirleyen somut tarihsel, ekonomik, sosyal, kültürel, vb. özellikler ile dış dinamiği oluşturan uluslararası üretim ve dağıtım ilişkilerinin içinde yer aldığı konumuna bağlı olsa gerektir. Bu nedenle herhangi bir ülke için geçerli olabilecek ulaştırma - ekonomik gelişme ilişkisi, diğer bir ülke için geçer-

li olmayabilir. Her ülke kendi toplumsal ve ekonomik dinamizmi ve ufkuna göre ulaştırmada ekonomik gelişmesini engellemeyecek, onu özendirecek dahası ivme verecek dönüşüm projeleri üzerinde durmalı, ulaştırmanın da örneğin sınai ve tarımsal faaliyetler gibi verimli bir ekonomik faaliyet olduğu gerçeğinin farkına gereğince varmalıdır. Nasıl ki sanayi çeşitli girdileri belli işlemlere tabi tutarak mamül malları ortaya çıkaran bir faaliyet, tarım doğa ile işbirliği içinde çeşitli yiyecek mallarının üretilmesine yönelik bir faaliyetse ulaştırma da mal ve insanların yer değiştirmelerini sağlayarak ekonomik değerlerin kazanılmasına katkıda bulunan ve hizmet şeklinde ortaya çıkan bir faaliyettir. Ancak ulaştırmanın gerçekten ekonomik bir faaliyet olabilmesi için mal ve insanları bir yerden diğer bir yere taşımaları gerçekleştirilmesi yetmez. Bunu güvenli bir şekilde ve istenen hızlarla yapmak zorundadır. Ek olarak ulaştırma maliyetleri de katlanılabilir düzeylerde olmalıdır. Çünkü hızlı ve elverişli olmasının yanısıra düşük maliyetli ulaştırma hizmetleri her ekonomik sistemin ulaşmak istediği hedeftir.

EKONOMİK GELİŞME BAĞI

İhracatını geliştirmek, dış pazarlarla bütünleşmek ve turizm faaliyetlerini geliştirmek isteyen her ülke ulaştırma sektörünü bu faaliyetleri engellemeyecek, tam tersine onun önünü açacak, gerekirse ivme verecek şekilde organize etmek zorundadır. O halde gerektiğinde yeni yatırımlarda bulunması ve bunu da kaynak israfına yol açmayacak bir biçimde gerçekleştirmesi gerekmektedir. Dolayısıyla ulaştırmayla ekonomik gelişme arasında kapsamlı bir analitik ilişkinin olduğu görülmek zorundadır.

Bugün ulaştırma sistemleri olgun hale gelmiş ve hem yolcu, hem de yük trafiği yönünden sorunlarını büyük ölçüde çözmüş gelişmiş ülkeler incelenecek olursa, sanayileşme süreçlerini yaşarken buna paralel bir şekilde ulaştırma sektörlerinde de üretim koşullarının zorlamasıyla "devrim" diye de nitelendirilebilecek kapsamlı dönüşümleri gerçekleştirdikleri, bu sayede dış dünyayla olan mal ve sermaye hareketlerini daha kolaylaştırmış oldukları gözlenir. Esasen belirli bir çizgide gelişmeye başlayan iktisadi yapı bu çizgiyle uyum sağlayacak ulaştırmanın gerçekleşmesi için hem gerekli koşulları yaratır, hem de bunu talep eder. Çünkü her iktisadi yapının kendisi için uygun gördüğü ulaştırma sistemi farklıdır. Ve bu böyle olmak zorundadır. ♦