



Article Info	RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	<b>Analysis of After 2000 Development Plans in Terms of Transportation Policies</b>		
Corresponding Author	Ömer BOĞUŞLI Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü <a href="mailto:omerbogosli@gmail.com">omerbogosli@gmail.com</a>		
Received Date	04.04.2021		
Accepted Date	09.06.2021		
DOI Number	<a href="https://doi.org/10.35674/kent.900606">https://doi.org/10.35674/kent.900606</a>		
Author / Authors	Ömer BOĞUŞLI Senay OĞUZTİMUR	ORCID: 0000-0003-2784-138X ORCID: 0000-0002-8091-9214	
How to Cite	BOĞUŞLI, Ö. ve OĞUZTİMUR, S. (2021). 2000 Sonrası Kalkınma Planlarının Ulaştırma Politikaları Bakımından İncelenmesi, Kent Akademisi, Volume, 14 Issue2, Pages, 452-467.		

## 2000 SONRASI KALKINMA PLANLARININ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI BAKIMINDAN İNCELENMESİ

Ömer BOĞUŞLI<sup>1</sup>  
Senay OĞUZTİMUR<sup>2</sup>

### ABSTRACT:

By 2000's, Turkey admits itself as a powerful economic and politic actor in the transnational region. Such a substantial purpose can only be realistic if it integrates with national transportation policies. Due to the fact, it is significant to reveal how transportation issue is evaluated in upper scale plans. The aim of the article is to clarify the approach to transportation sector. The research covers the evaluation of three development plans and the Specialization Commission reports from the 8th Five-Year Development Plan to the present. While preparing the research, a qualitative and thematic analysis based on secondary data research was conducted by examining the publications of the relevant public institution. At the end of the research; it is concluded that the Development Plans do not provide integrity and the reflection on the subscale plans besides far from being practical.

**KEYWORDS:** Development Plans, Transportation, Transportation Planning, Regional Development, Turkey

### ÖZ:

Türkiye, 2000li yıllarla birlikte, kendisini bölgesinde güçlü bir ekonomik ve politik aktör olarak konumlandırmaktadır. Böylesi bir hedefin gerçekleşmesinin koşullarından birisi, bu hedefi destekleyen güçlü ulusal ulaştırma politikalarının hayata geçirilmesidir. Makro ölçekli hedeflere ulaşabilmek için, en üst ölçekten başlayarak ulaştırma konusunun nasıl değerlendirildiğini ortaya koymak önem taşımaktadır. Araştırmanın amacı; Türkiye'nin politikalarına da yön veren ulaştırma konusunun ulusal planlarda ele alınış biçimini ve plan kararlarına ne ölçüde yansıtıldığını tartışmaktır. Ayrıca ulaştırma sektöründe geliştirilen politikalar ile ekonomik hedeflerin birbirini ne ölçüde tamamladığı ve desteklediği de ele alınmaktadır. 8,9,10 ve 11. Kalkınma Planları ve Özel İhtisas Komisyonu raporları, ulaştırma sektörü bağlamında incelenmiştir. İlgili kamu kurumlarının yayınları incelenerek ikincil veri araştırmasına dayalı nitel ve tematik bir analiz ile yapılmıştır. Araştırma bulguları, kalkınma planlarının temel meseleyi ortaya koymak konusunda başarılı olduklarını ancak; çözüm üretmek ve çözümü hayata geçirmek

<sup>1</sup> Ömer BOĞUŞLI, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, [omerbogosli@gmail.com](mailto:omerbogosli@gmail.com) GSM: 05078528485

<sup>2</sup> Senay OĞUZTİMUR, Yıldız Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, [oguztimurs@yahoo.com](mailto:oguztimurs@yahoo.com) GSM: 05336480073

aşamasında sorun yaşandığını göstermektedir. Ayrıca ulaştırma alanındaki stratejik kararların alt ölçek planlara yansımadağı ve uygulama pratiğinden uzak olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Planların kademeli birlikteliğı ilkesinin özellikle ulaştırma alanında önemli olduğuna işaret edilmiştir.

**ANAHTAR KELİMELELER:** Kalkınma Planları, Ulaştırma, Ulaşım Planlaması, Bölgesel Gelişme, Türkiye

## “2000 Sonrası Kalkınma Planlarının Ulaştırma Politikaları Bakımından İncelenmesi”

### GİRİŞ:

Kalkınma planları; uzun dönemli kalkınma politikasının belli kurallara göre düzenlendiğı kapsamlı metinlerdir. En geniş anlamıyla kalkınma planlaması, bir ülkedeki ekonomik, sosyal ve siyasi değer yargıları ışığında, belirli bir dönemde toplumun ulaşmak istediğı sosyo-ekonomik amaçlara ve sayısal olarak belirlenmiş hedeflere en uygun biçimde varmak için, kaynakların belli kamu organlarıncaya yönetilmesi sürecidir (Han, 1977). Kavramsal olarak, bölge planları ile bütünleşmeleri beklenmekte ve benzer biçimde tanımlanmaktadır. Bir ülkenin tamamı veya belirli bir bölgesi için belirlenen kalkınma hedefleri çerçevesinde ekonomik ve sosyal hedeflere ulaşmak amacıyla tanımlanmış olan kesim için yol gösterici ve kamu kesimi için emredici niteliğe sahip planlardır (Ekiz ve Somel, 2005). Kalkınma planları; ülkenin kıt kaynaklarını bir bütünlük içerisinde etkin, düzenli ve en uygun biçimde kullanmak için yol gösterici nitelik taşımaktadır.

Türkiye'nin esas itibariyle planlı döneme geçmesi, 1961 Anayasası ile gerçekleşmiştir. 29 Haziran 1961 tarih ve 5/1411 sayılı kararla kabul edilen ve Resmi Gazetede yayınlanan “Plan Stratejileri ve Hedefleri” doğrultusunda beş yıllık kalkınma planları hazırlanmaya başlanmıştır (Korkmaz, 1995). İlk Kalkınma Planı 1963 senesinde, Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından hazırlanmıştır. İlkel olarak, kalkınma planlarının beş yılda bir hazırlanması öngörülse de, 4,5,7 ve 9. Kalkınma planları birer yıl gecikmeli olarak hazırlanmıştır. Halen 11. Kalkınma Planı yürürlüktedir.

Kalkınma planları; içeriğı bakımından, ülkedeki tüm ekonomik ve sosyal alanları/sektörleri ele almaktadır. Ulaştırma sektörü, sanayi, hizmetler ve tarım sektörlerinin ekonomik yapısı üzerinde doğrudan etkisi olan bir sektör olması nedeniyle kalkınma planlarında konu edilmektedir. Hatta ulaştırma konusunun, diğer tüm sektörlerden ve faaliyet alanlarından daha farklı ve öncelikli bir konumda olduğunu söylemek mümkündür. Kalkınmanın yönü ve öncelikli sektörler hangileri olursa olsun, ulaştırma sektörü tüm ekonomik ve sosyal faaliyetler için kilit önem taşımaktadır. Çünkü ulaştırma sektöründe sağlanacak gelişmeler, diğer sektörleri de geliştiren itici unsurlardır. Ulaşımın makro ekonomi üzerindeki etkilerini inceleyen Rodrigue (2016), ulaştırma sektörünün toplumların gelişmesi ve refahına etki eden ekonominin önemli bir bileşeni olduğuna işaret etmektedir. Ulaştırma sistemleri verimli olduğu zaman ekonominin genelini etkileyen ekonomik ve sosyal fırsatlar, yararlar sağlar. Ulaşımın verimsiz olması durumunda ise, kaçırılan (veya azalan) ekonomik fırsatlara neden olur. Kısaca özetlenen bu sebeplerle, ülkenin makro planlarında ulaştırma konusu üzerinde önemle durulmaktadır.

Ulusal düzeyde ve en üst kademede hazırlanan planlar olarak kalkınma planlarının, kendinden sonra gelen planlara yol gösterici olması gerekmektedir. Bu bakımdan bölge planlarında ele alınan ulaştırma konuları, kalkınma planlarına dayanmak durumundadır. Başka bir ifadeyle; ulaştırma sektörünün gelişimine yön veren kararların kalkınma planları öncülüğünde geliştirilmesi beklenmektedir. Bu makalenin amacı; ulaştırma konusunun, plan hiyerarşisinin en üst seviyesi olan kalkınma planlarında nasıl ele alındığını incelemektir. Bu amaç doğrultusunda; araştırmamız DPT tarafından hazırlanan 8,9,10 ve 11. Beş Yıllık Kalkınma Planlarının (2001-2023 yıllarını kapsamaktadır) ve bu planların destekleyici metinleri olan Özel İhtisas Komisyonu (ÖİK) Raporlarını dikkate alarak, ulaştırma sektörüne ilişkin değerlendirmeleri analiz etmektedir. Bu çalışma, tarama modeliyle, geçmişte var olan bir durumu, var oluş şekliyle betimlemektedir. Tarama araştırması bilimsel araştırma yöntemlerinden, nitel araştırma yöntemi olup; bir grubun veya bir zümrenin belli başlı özelliklerini belirlemek için verilerin toplanıp, derlenip bir araya getirilmesini amaçlar (Balcı, 1997: 263; Karasar, 1994: 17). Tarama araştırmasının en önemli avantajı, birçok kaynaktan elde edilen bilgilerin ortaya konulmasıdır (Büyüköztürk, Çakmak Kılıç, Akgün, Karadeniz ve Demirel, 2013).

Araştırmamız, ilgili kamu kurumlarının yayınları incelenerek ikincil veri araştırmasına dayalı olarak gerçekleştirilmiştir. Nitel ve tematik bir analiz ile ulaştırma konusunun, ulaştırma türleri bağlamında ele alınmasıyla

oluşturulmuştur. Bu çerçevede; her ulaşım türünde öncelikle mevcut durumun nasıl saptandığı incelenmiştir. Ardından yine her ulaşım türü özelinde amaç, hedef ve politikalar değerlendirilmiştir. Ulusal planlar, geliştirdikleri stratejileri bakımından bağlayıcı metinler olması ve hukuken alt ölçekteki planlar için referans plan olarak kabul edilmesi nedeniyle bu çalışma sadece ulaştırma sektörünün incelenmesi ile sınırlandırılmıştır.

Ulusal Kalkınma Planlarımızın literatürde, çoğunlukla Türkçe yayınlarda, Türkiye’den yazarlar tarafından konu edildiği tespit edilmiştir. Bu konunun daha çok, yüksek lisans ve doktora düzeyinde tez çalışmaları biçiminde ele alındığı görülmüştür. 2006 yılında kurulan kalkınma ajanslarının, bölgesel gelişme ve kalkınma konularını ele alan araştırmacılar için daha fazla ilgi çekici olduğu görülmektedir. Bunun dışında belirli ekonomik sektörleri ele alan akademik çalışmalarda kalkınma planlarının incelendiği, referans verildiği gözlenmiştir. Doğrudan doğruya ulaştırma konusu bağlamında kalkınma planlarının incelendiği bir akademik araştırma ise oldukça az sayıdadır (Han, 1999; Erdoğan, 2016: 187-215; Saatçioğlu ve Çelikok, 2017: 80-90; Özasan ve Alıcı, 2014: 315-342). Bu yayınlar, konuyu keşfedici bir araştırma perspektifinden ele almış, ne olduğu, içeriğinin nasıl planlandığı gibi kalkınma planlarına ilişkin ön ve genel bilgi içeren, nitel veri toplama teknikleri ile ele alınan yayınlardır. Ulaştırma sektörünün özelinde kalkınma planının incelenmesi çalışması daha önce yapılmamıştır. Hedefimiz, bu yayın ile ulaştırma ve planlama alanında çalışan araştırmacılar için bahsi geçen alandaki boşluğu doldurmaktır. Çalışmamız zaman dilimi olarak son 20 yılın kalkınma planlarına odaklanmaktadır. Bu amaçla; 2001 yılından bugüne hazırlanmış kalkınma planları ve bütünlükçü olan ÖİK raporları incelenmiştir. 8. Kalkınma planında demiryolu ve denizyolu özel ihtisas komisyonu raporu hazırlanmıştır. 9. Planda sadece denizyolu raporu hazırlanmış iken, 10. Planda sadece lojistik konusunda ÖİK raporu yazıldığı görülmektedir. 11. Planda ise hem lojistik hizmetleri hem de ulaştırma konulu iki ayrı ÖİK raporu yazılmıştır. Bu makale kapsamında; ilgili ÖİK raporlarının da içerik analizi yapılmıştır.

## 2. ULAŞTIRMA KONUSUNUN ULUSAL KALKINMA PLANLARINDAKİ YERİ

Bu çalışma kapsamında; 8, 9, 10 ve 11. Beş Yıllık Kalkınma planları ve bu planları destekleyen ÖİK raporları ele alınmıştır (Devlet Planlama Teşkilatı, 2000, 2006: 35; Kalkınma Bakanlığı, 2013: 110; Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005, 9. Beş Yıllık Kalkınma Planı 2007-2013, 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı 2014-2018 ve 11. Beş Yıllık Kalkınma Planı ise 2019-2023 yıllarını kapsamaktadır. Bu makalenin konusu bağlamında ilk olarak gözlenen farklılık, ulaştırma konusunun, dört planda da farklı bir kurgu içinde ve farklı bağlamlarda ele alınmasıdır.

8. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda (2001-2005) ulaştırma politikaları ‘Sosyal ve Ekonomik Sektörlerle İlgili Gelişme Hedef ve Politikalar’ bölümünde ‘Ulaştırma’ alt başlığında ele alınmıştır. Ulaştırma konusu; (1) genel ulaştırma politikaları, (2) demiryolu ulaştırması, (3) denizyolu ulaştırması, (4) havayolu ulaştırması, (5) karayolu ulaştırması ve (6) boru hattı ulaştırması başlıklarında yer almıştır. Ayrıca mevcut durum, amaçlar-ilkeler ve politikalar ile hukuki ve kurumsal düzenlemeler her ulaştırma türü için ayrı ayrı ele alınmıştır (DPT, 2000). Konu Tablo 1’de sunulduğu biçimde ele alınmıştır.

**Tablo 1. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005) Ulaştırma Politikaları Alt Başlıkları**

Sosyal ve Ekonomik Sektörlerle İlgili Gelişme Hedef ve Politikalar			
Ulaştırma			
Genel Ulaştırma Politikaları	Mevcut Durum	Amaç, İlkeler Ve Politikalar	-
Demiryolu Ulaştırması			Hukuki ve Kurumsal Düzenlemeler
Denizyolu Ulaştırması			
Havayolu Ulaştırması			
Karayolu Ulaştırması			
Boru Hattı Ulaştırması			

9. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda (2007-2013) ulaştırma politikaları ‘Plan Öncesi Dönemde Türkiye’de Ekonomik ve Sosyal Gelişmeler’ bölümünün ‘Rekabet Gücünün Artırılması’ alt başlığının da altında, ‘Enerji ve Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesi’ maddesinde ele alınmıştır. Plan öncesi dönemi ele alan bu alt başlıkta; demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu ulaştırması ile kent içi ulaşımaya ait mevcut durum ortaya koyulmaktadır. ‘Plan Dönemi Hedef ve Tahminleri’ bölümünde de tıpkı mevcut durumun ortaya koyulduğu bölümde olduğu gibi ‘Rekabet Gücünün Artırılması’ başlığı altında ‘Enerji ve Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesi’ maddesinde ulaştırma türleri ve

kent içi ulaşımına ait stratejiler sunulmaktadır (DPT, 2006). Konunun ele alınış biçimi Tablo 2 ve Tablo 3’de sunulmuştur.

**Tablo 2. Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013) Ulaştırma Politikaları Alt Başlıkları (Plan Öncesi Dönem)**

Plan Öncesi Dönemde Türkiye’de Ekonomik ve Sosyal Gelişmeler
Rekabet Gücünün Artırılması
Enerji ve Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesi
Enerji
Ulaştırma
Demiryolu
Denizyolu
Havayolu
Karayolu
Kentiçi Ulaşım

**Tablo 3. Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013) Ulaştırma Politikaları Alt Başlıkları (Plan Dönemi Hedefleri)**

Plan Dönemi Hedef Ve Tahminleri
Temel Amaçlar: Gelişme Eksenleri
Rekabet Gücünün Artırılması
Enerji Ve Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesi
Enerji
Ulaştırma
Demiryolu
Denizyolu
Havayolu
Karayolu
Kentiçi Ulaşım

10. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda (2014-2018) ise ulaştırma politikaları, ‘Yenilikçi Üretim, İstikrarlı Yüksek Büyüme’ başlığında ‘Lojistik ve Ulaştırma’ adı altında ulaştırma türlerine yönelik durum analizi, amaç-hedefler ve politikalar doğrultusunda yer almaktadır. 8. ve 9. Beş Yıllık Kalkınma Planları’nda olduğu gibi ulaştırma türleri ayrı ayrı ele alınmamıştır (Kalkınma Bakanlığı, 2013: 110). Ulaşım konusu lojistik sektörünün bir alt konusu olarak değerlendirilmiş ve bu kez ulaşım türleri bakımından inceleme yapılmamıştır. Konu, Tablo 4’te sunulduğu biçimde raporda yer almıştır.

2023 hedeflerine ve 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nın amaçlarına ulaşılabilmesi açısından önem taşıyan, temel yapısal sorunlara çözüm olabilecek, dönüşüm sürecine katkıda bulunabilecek, genellikle birden fazla bakanlığın sorumluluk alanına giren, kurumlar arası etkin koordinasyon ve sorumluluk gerektiren kritik reform alanları için “Öncelikli Dönüşüm Programları” tasarlanmıştır (Kalkınma Bakanlığı, 2013: 110). Öncelikli Dönüşüm Programları bölümünün altında da ulaştırma politikalarına yönelik ‘Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı’ çerçevesinde konu ele alınmıştır. Bu alt başlıkta dönüşüm programının; amacı ve kapsamı, hedefleri, göstergeleri, bileşenleri ve koordinatör ve sorumlu kurum/kuruluşlar yer almaktadır.

11. Beş Yıllık Kalkınma Planı ise (2019-2023), daha farklı bir biçimde tasarlanmıştır. ‘Rekabetçi Üretim ve Verimlilik’ başlığında Lojistik, bu kez Enerji Altyapısı ile birlikte ele alınmıştır. Lojistik ve Enerji altyapısı birlikte ele alınmış olmasına rağmen; bu iki bağımsız sektöre ilişkin plan kararları peş peşe sıralanmış, ancak aralarında bir bağlantı kurulmasına yönelik bir arayış olmamıştır.

**Tablo 4. Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018) Ulaştırma Politikaları Alt Başlıkları**

2. Bölüm
Yenilikçi Üretim, İstikrarlı Yüksek Büyüme
Lojistik ve Ulaştırma
Durum Analizi
Amaç Ve Hedefler
Politikalar
3. Bölüm
Öncelikli Dönüşüm Programları
Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programları
Programın Amacı Ve Kapsamı
Programın Hedefleri
Programın Göstergeleri
Programın Bileşenleri
Koordinatör Ve Sorumlu Kurum/Kuruluşlar

İlerleyen bölümlerde ayrıca ‘Sektörel Politikalar’ altında; Lojistik ve Ulaştırma konusu ele alınmıştır. Bu bölümde, ana hatlarıyla ulaştırma ve lojistik sektörü birlikte değerlendirilmiştir. Tüm ulaşım türlerine değinmekle birlikte ağırlıklı karayoluna ilişkin politika önerilerinin sunulduğu izlenmiştir. Lojistik sektörüne yönelik olarak ise lojistik, yükün konsolidasyonu bağlamında ele alınmış ve lojistik köylerin önemine işaret edilmiştir. Tıpkı 10. Beş Yıllık planda olduğu gibi, ulaştırma konusu sektörel kırılmalar bakımından ele alınmamış, ana çerçeve kapsamında değerlendirilmiştir (SBB, 2019).

**Tablo 5. Onbirinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2019-2023) Ulaştırma Politikaları Alt Başlıkları**

2. Bölüm
Rekabetçi Üretim ve Verimlilik
Lojistik Ve Enerji Altyapısı
Amaç
Politika ve Tedbirlere
2. Bölüm
Sektörel Politikalar
Lojistik ve Ulaştırma
Amaç
Politika ve Tedbirler

### 3. ULAŞIM KONUSUNUN ULUSAL KALKINMA PLANLARINDAKİ TEMATİK ANALİZİ

Çalışmanın bu bölümünde bir önceki bölümde ele alınan 2000 sonrası Kalkınma Planları ve ulaşım politikalarının hangi temalar bağlamında ele alındığı incelenecektir.

#### 3.1. 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)

8. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda ulaştırma sistemlerinin bir bütün olarak değerlendirilmesini ve planlı, uzun vadede çözümler üretilmesine olanak sağlayacak Ulaştırma Ana Planı’nın olmadığına ve bunun eksikliğine işaret edilmektedir. Bunun dışında:

\*Ulaştırma alt sektörleri arasında işbirliği ve koordinasyon eksikliği

\*Yatırımcı kuruluşların farklı bakanlıklar ve müsteşarlıklar altında olmasından kaynaklı eşgüdüm sorunları

\*Ulaştırma sistemlerine yönelik kapsamlı veri tabanı eksikliği

\*Nitelikli personel eksikliği ve nitelikli olanlarında da ihtiyaç duyulan yerlerde istihdam edilmemesi sorunlarına değinilmiştir. Sonuç olarak; tüm bu olumsuzlukların sonucunda, özellikle yük taşımacılığında ulaşım türleri arasında uyum ve dengeli dağılım sağlanamamakta, bu alanda küresel rekabet gücü zayıf kalmaktadır.

Bu şekilde sunulan eksikliklerin giderilmesi için çeşitli öneriler geliştirilmiştir. Bu önerilerde, temelde ulaşım konusu sistem olarak ele alınmış ve ortaya koyduğu hedeflerle olumsuzlukları gidermeye yönelmiştir. Hedeflerden öne çıkanlar şu şekildedir:

\*Ulaştırma Ana Planı hazırlanacak

\*Ulaştırma alt sektörleri arasındaki denge ülke gereksinimlerine göre sağlanacak ve bu alt sistemlerin tümünü kapsayan bir bilgi altyapısı geliştirilecek

\*Ulaştırma alt sektörlerinin eşit koşullarda rekabet edebilmesi adına altyapı, bakım ve kullanım alanlarında mali denklikler sağlanacak

\*Demiryolu ulaşımının ülke ulaşım sistemi içindeki rolü güçlendirilecek

Ayrıca demiryolu, denizyolu, havayolu, karayolu ve boru hattı ulaştırması alt başlıklarında bölgesel gelişmeyi olumsuz etkileyecek mevcut durum ve bölgesel gelişmeye katkı sağlaması beklenen hedefler aşağıdaki Tablo 5 ve Tablo 6'da gösterilmiştir:

**Tablo 6. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005) Ulaştırma Sistemleri Mevcut Durumu**

Demiryolu	TCDD'nin yeniden yapılandırılması ve demiryolu işletmeciliğinin gelişen teknoloji ve teknolojilerin gerisinde kalmasını önlemek amacıyla bir proje hazırlanmış fakat uygulamaya koyulamamıştır
	Yedinci Plan döneminde gerçekleşmesi beklenen yurtiçi yük taşımacılığı hedeflerinin gerisinde kalmıştır
	Türkiye'nin Orta Asya ülkeleri ile ekonomik ilişkilerinin güçlendirilmesine katkı sağlaması beklenen Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) Demiryolu Projesine kredi temininde bir gelişme sağlanamamıştır.
Denizyolu	1999 yılında yapımına başlanmış olan Limanlar Master Planı çalışmasının tamamlanması beklenmektedir.
	Türk deniz ticaret filusunda, filonun yenilenmesi ve geliştirilmesi, uluslararası teknolojik gelişmelere uygun gemilerle donatılmasına yönelik çalışmalarda beklenen başarı sağlanamamıştır.
	Türk deniz ticaret filosunun 1995 yılında dış ticaret taşımalarından aldığı %42'lik payın 1999 yılında %30'a düşmesi ve bu payın 2000 yılında %32 olarak gerçekleşmesi beklenmektedir.
Havayolu	1995 yılında dış hatlarda 17,4 milyon, toplamda 27,8 milyona ulaşan havayolu gelen-giden yolcu trafiği, 1999 yılı sonu itibarıyla dış hatlarda 17,0 milyon, toplamda ise 29,9 milyonda kalmıştır.
	Sektörde yaşanan gelişmelere rağmen sivil havacılık otoritesi karar verme, yürütme ve denetleme açısından etkinliğini artıracak bir yapıya kavuşamamıştır.
Karayolu	Yurtiçi taşımaların karayolu ağırlıklı durumun devam etmesi
	Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı hazırlanmış fakat gerekli düzenlemelerle birlikte hayata geçirilememesi
	Aşırı yük taşımaları ve standart üstü yüklemelerin mevcut yapıyı olumsuz yönde etkilemesi ve yurt genelinde kurulması öngörülen ağırlık kontrol istasyonlarının henüz hayata geçirilememesi
Boru Hattı	Boru hattı yatırımlarının, enerji planlaması ile ilişkilendirilerek programlanmasının sağlanamaması
	1990 Körfez Krizi ile kapatılan Irak-Türkiye Ham Petrol Hattı 1996 yılında kısmen hizmete açılmış fakat petrol taşımacılığı asgari düzeyde devam ettiğinden bu durumun doğal gaz boru hattı yatırımlarını olumsuz etkilemiştir.
	İzmit (İpraş)- İstanbul (Haramidere) Akaryakıt Boru Hattı Tesisi Projesi'nin tamamlanamamıştır.

**Tablo 7. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı( 2001-2005) Ulaştırma Sistemleri Amaçlar, İlkeler ve Politikalar**

Demiryolu	Demiryolu işletmeciliğinin ülke ulaşım sistemi içindeki rolünün güçlendirilmesi temel amaçtır.
	Kars-Tiflis Demiryolu Projesi'nin yapımına plan döneminde başlanacaktır. Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi ve Gebze-Halkalı Banliyö hattının iyileştirilmesi ile Avrupa ve Orta Asya arasında kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlanarak Türkiye'nin transit demiryolu taşımacılığındaki konumu güçlendirilecektir.
	Demiryolu ulaşım ağlarının hem kuzey-güney hem de doğu-batı ekseninde geliştirilmesine yönelik projeler ile DOKAP-DAP-GAP plan bölgeleri arasında ve uluslararası alanda geliştirilecek projeler bir bütün olarak ele alınacaktır.
	Konteyner taşımacılığındaki payın artırılması amacıyla demiryolu-liman bağlantılarını güçlendirecek konteyner kara terminallerinin kurulacaktır.
	Plan dönemi içerisinde mevcut demiryolu ağlarının altyapı bakımlarının ile yeni yollar yapılacaktır.
Denizyolu	Limanlarımız, tamamlanması planlanan Ulusal Limanlar Master Planı sonuçları göz önüne alınarak dünya ulaşım yolları ağı içerisinde odak noktası oluşturacak büyüklük, yönetim ve hizmet anlayışı gibi ölçütler yönünden yeniden yapılandırılacaktır.
	Türk Bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarından aldıkları pay artırılarak yüzde 40 seviyesine çıkarılacaktır.
	AB adaylık döneminde kabotaj konusunda gerekli yönlendirmeler yapılarak Türkiye içinde yük ve yolcu taşımacılığının kara taşımacılığından denizyoluna kaydırılmasını sağlamak amacıyla kabotaj taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerine liman hizmetleri ve yakıt konusunda destek verilmesi için gerekli önlemler alınacak, olası AB rekabetine hazırlıklı olmak üzere koster filosu güçlendirilecektir.
	Limanlarımızın AB ve diğer uluslararası limancılık stratejileri ile uyumlu politikalar izlenerek bölgesel limanlarla rekabete dayalı çağdaş işletmecilik esasları benimsenecektir.
Havayolu	Sektörde yapılan taşımacılık faaliyetlerinin %94'ü 8 havalimanında gerçekleştiğinden öncelikli olarak bu havalimanlarının hizmet kapasiteleri ve standartları yükseltilecektir.
	Havayolu ile yapılan kargo taşımacılığı güçlendirilecektir.
	Plan dönemi sonunda hava liman ve meydanlarında gelen-giden yolcu sayısının dış hatlarda 43,7 milyona, toplamda 69 milyona ulaşması beklenmektedir.
Karayolu	Karayollarında trafik güvenliğini tehdit eden ve diğer ulaşım sistemleri ile haksız rekabete yol açan aşırı yüklemelerin önüne geçilecektir.
	Karayolu ulaşım sisteminde verimliliği artıracak ve kullanıcı tercihlerini rasyonel trafik dağılımlarına göre yönlendiren bir yaklaşım geliştirilecektir.
	Taşımacılıkta örgütlenme özendirilecek ve yük taşımacılığında çağdaş koşullara uygun sigorta sistemi geliştirilecektir.
Boru Hattı	Ülkemizi dünyanın önemli enerji dağıtım merkezlerinden biri haline getirecek petrol ve doğal gaz boru hattı yatırımlarına önem verilecektir.
	Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana İhraç Boru Hattı projesi plan döneminde tamamlanarak Hazar Havzası, Kazakistan, Türkmenistan ve Azerbaycan'da üretilen petrol Akdeniz'e buradan da dünya pazarına ulaştırılacaktır.
	Yeni doğal gaz boru hattı, dağıtım şebekeleri ve bağlantı hattı yatırımları, doğal gazın Türkiye genel enerji dengesi içindeki yerini uzun vadede belirleyecek kapsamlı bir çalışmaya dayandırılacaktır.
	Yeni doğal gaz boru hattı yatırımları sanayinin kullanımı, çevre sorunlarının fazla olduğu yerler ve nüfusun yoğun olduğu bölgelerin ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak programlanacaktır.

### 3.2. 9. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)

9. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda daha önceki planlardan farklı olarak; bölgesel gelişme literatüründe gündemde olan "rekabet, istihdam, beşeri sermaye, bölgesel gelişme ve kamuda etkinlik" gibi temalar ele alınmış, daha önce konu edilmeyen "hız" unsuru gündeme gelmiştir. Plan dönemi, mevcut durumu: "Dünyada ticaretin giderek serbestleşmesine paralel olarak rekabetin artması ve organizasyonların ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzaması, hız unsurunu öne çıkarmıştır. Bu durum hammadde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının önemini artırmış, lojistik hizmetler ile desteklenen kombine taşımacılık sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırmıştır" (DPT, 2000). Buna ek olarak bu planda da taşıma ulaştırma türleri arasındaki dengesizlikten bahsedilmekle birlikte, bu durumun sebebi olarak da demiryolu ve denizyolu ulaştırma sistemlerinin fiziki alt yapısının yeterli olmaması ile yük ve yolcu taşımacılığında karayolu ağına ağırlık verilmesi olarak gösterilmiştir.

8. Beş Yıllık Kalkınma Planında hedef olarak konulan stratejilerin, bu plan dönemine kadar hayata geçirilemediği görülmektedir. En önemli hedeflerden birisi olan Ulaştırma Ana Planı Strateji çalışmaları tamamlanmasına rağmen plan hayata geçirilememiştir. Bunun yanı sıra yine 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı hedefleri arasında yer alan ulaşım türleri arasındaki dengenin ülke gereksinimleri doğrultusunda sağlanmasına yönelik vurgular yalnızca plan metinlerinde kalmış ve yurtiçi karayolu yük taşımacılığının payı 2000 yılında %88,7 iken 2005 yılında bu rakam %90'a ulaşmıştır. Denizyolu yük taşımacılığının payı ise %2,8'e gerilemiştir. Bu plan döneminde; demiryolu ve boru hattı taşımaları paylarını korumuştur. Yurtiçi karayolu yolcu taşımacılığına bakıldığında ise, yurtiçi karayolu yük taşımacılığına (%95.2) benzer bir dengesizlik ile karşılaşmıştır. Yurt dışı taşımacılık faaliyetlerine bakıldığında yük taşımacılığı denizyolu, yolcu taşımacılığı ise havayolu ulaştırması ağırlıklı gerçekleştirilmektedir.

Bu plan döneminin ve demiryolu ulaştırmasına yönelik hedeflerin başında gelen "demiryolu ulaştırmasının ülke içindeki rolünün güçlendirilmesi" de yalnızca plan metinlerinde kalan ve plan dönemi sonunda hayata geçirilemeyen bir başka hedefdir. Türkiye, km<sup>2</sup>'ye düşen ve 1.000 kişi başına düşen demiryolu ağı yoğunluğu bakımından çok geride kalmaktadır. AB ülkelerinden Almanya ile Türkiye karşılaştırıldığında, aradaki fark belirgin bir biçimde ortaya çıkar: Almanya'da 1000 kişiye düşen 0,52 metre demiryoluna karşılık Türkiye'de sadece 0,15 metre demiryolu düşmektedir. 100 km<sup>2</sup> alana Almanya'da 11,75 km demiryolu altyapısı düşerken, Türkiye'de aynı büyüklükteki alana sadece 1,5 km demiryolu ağı düşmektedir (Central Intelligence Agency, 2017, 2018). Denizyolu ulaştırmasına yönelik 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı hedefleri ve 9. Plan Dönemi öncesi mevcut durum değerlendirildiğinde bu dönemde de demiryolunun taşımacılıktaki payı, hem ağırlık hem de değer olarak %1 dolaylarında seyretmektedir (DPT, 2006). Denizyolu ulaşımında da uluslararası limancılık stratejileri ile uyumlu politikalar izlenmesi ile bölgesel limanlarla rekabetin hedeflenmesi politikalarının uzağında kalmıştır. Bu dönem; planda öngörülen rakamlara ulaşamasa da, havayolu sektörünün yıldızının parladığı dönem olmuştur. Havayolu ulaştırması ile 2000 yılında taşınan yolcu sayısı 34,9 milyondan 2005 yılında 55,5 milyon yolcuya yükselmiştir (Bkz. Tablo 8 ve Tablo 9).

**Tablo 8. Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı(2007-2013) Ulaştırma Sistemleri Mevcut Durumu**

Demiryolu Ulaştırması	Demiryolu altyapısı ve kullanım oranları bakımından AB üyesi ülkelerin çok gerisinde olması
	Demiryolu altyapısındaki en önemli sorun, büyük nüfuslu şehirlerarasındaki hatların hizmet kapasitesinin düşük olması
Denizyolu Ulaştırması	1999 yılında çalışmalarına başlanmış olan Limanlar Ana Planı çalışması 2001 yılında tamamlanması
	2000 yılında dünya ülkeleri arasında 18. sırada yer alan Türk Deniz Ticaret Filosu finansman sorunları ve bayraktan kaçış nedenleri ile 2005 yılında 24. sıraya gerilemesi
Havayolu Ulaştırması	2000 yılında toplam 34,9 milyon yolcu taşımırken 2005 yılı itibarıyla bu rakamın 55,5 milyon yolcuya yükselmiş olması
	Biletler üzerinden alınan kamu payının düşürülmesi ve özel havayolu şirketlerinin de yurt içi uçuşlara başlaması yolcu talebini artırması



Karayolu Ulaştırması	2004 yılı verilerine göre uluslararası karayolu taşımacılık filomuz ihracatımızın %40'ını karşılamaktadır.
	AB ülkelerinde araçlarımıza geçiş uygulanmakta ve filo kapasitesinin etkin kullanımını engellemektedir.

'Temel Amaçlar: Gelişme Eksenleri' başlığı altında genel ulaştırma politikaları değerlendirildiğinde; yine (ve aslında olması gerektiği gibi) ulaştırma sistemi bütüncül bir yaklaşımla ele alınmakta ve yük taşımacılığının demiryolu ağırlıklı gerçekleştirileceği plan kararı olarak kayda geçmektedir. Buradan hareketle ulaştırma sisteminin tüm türlerinde mevcut altyapının korunması ve verimli bir şekilde kullanılmasına yönelik bilgi ve iletişim teknolojilerinden üst seviyede faydalanılacağı yazılmakta ve ayrıca ulaştırma politikalarının hayata geçirilmesinde, alternatif ulaşım türlerini değerlendiren ve en avantajlı ulaşım türünü belirleyen koridor yaklaşımı benimseneceği ifade edilmektedir. Bu alt başlık altında incelenen Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı'na göre: "Demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınması özendirilecektir" ifadesi yer almaktadır. Bunların dışında yüksek maliyetli ulaştırma projelerinin hayata geçirilmesinde finansman sorunlarına çözüm üretmek amacıyla kamu-özel sektör iş birliği modeline öncelik verilecektir. Son olarak ise ulaştırma sektöründeki tüm kurumları tek bir çatı altında toplayarak koordinasyon ve eşgüdüm sorunlarının önüne geçilmesi hedeflenmektedir. Genel ulaştırma politikalarına yönelik stratejilerden sonra ulaştırma türlerine yönelik stratejiler bölgesel gelişme kapsamında aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 9. Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı( 2007-2013) Ulaştırma Sistemleri Temel Amaçlar: Gelişme Eksenleri**

Demiryolu	Yük taşımacılığının demiryolu ağırlıklı gerçekleştirilmesi stratejik bir amaç olarak görülmektedir.
	Sanayi bölgeleri ile demiryolu hatlarının bağlantıları gerçekleştirilecektir.
	İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir ve Ankara-Konya koridorlarında hızlı trenle yolcu taşımacılığı başlatılacaktır.
Denizyolu	Limanların sadece yükleme-boşaltma yapılan noktalar olmasının yanı sıra birer lojistik merkez olmaları yönünde tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları tamamlanacaktır.
	Kısa mesafe denizyolu taşımacılığını artıracak gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verilecektir.
Havayolu	Hava trafiği emniyeti ve kapasite artırıcı yatırımlarla bulunduğumuz bölgede havacılık sektöründe lider olmak temel amaçtır.
	Uzun vadeli talepleri karşılamaya yönelik başta İstanbul olmak üzere yeni hava limanları yatırımları planlanacaktır.
	Sektördeki hızlı büyümeden kaynaklı nitelikli personel ihtiyacını karşılamak adına uluslararası standartlarda eğitimler verilecek ve bu eğitimler sonunda ilgili uzmanlık alanlarında istihdam edilecektir.
	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılması tamamlanarak emniyet, verimlilik ve rakabet konularında denetlemeler gerçekleştirilecektir.
Karayolu	Uluslararası taşıma filosunun kapasitesini etkin kullanımını engelleyen ve rekabeti bozan kota ve kısıtlamaların kaldırılmasına yönelik girişimler gerçekleştirilecektir.
	Trafik kazalarının yoğun olarak yaşandığı noktalarda sorunların giderilmesi ve trafik güvenliği konusunda kamuoyu ve sivil toplum örgütlerinin desteklerinin artırılması ile özel kesimin trafik güvenliği ile ilgili projelere katılımı özendirilecektir.

### 3.2. 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018)

Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planında daha önceki kalkınma planlarından farklı olarak, ilk kez ulaştırma konusu lojistik sektörüyle birlikte ele alınmaktadır. Bu plan, ulaşım doğrudan doğruya değinmek yerine; öncelikle lojistik konusunu ele almaktadır. Lojistik sektörünün hizmet alanlarının iyileştirilmesi hedefleri üzerinde durulmakta, Türkiye'nin ekonomik hedeflerine ulaşmasında lojistik sektörünün önemli bir rolü olduğu ifade edilmektedir. Bu

bakımdan önceki planlardan farklılık arz etmektedir. Buna ek olarak lojistik hizmetlerinin gelişmiş olduğu ülkelerinin rekabetçi ekonomik yapıları dikkat çekmektedir. Bu plan döneminde ulaştırmaya; diğer iş kalemleri olan paketleme, gümrükleme gibi bir alt konu olarak değinilmektedir.

9. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, Türkiye'nin lojistik performansı ilk kez plan gündemine taşınmış ve Dünya Bankası'nın Lojistik Performans Endeksi değerlendirilmesinden çıkarım yapılmıştır. Türkiye'nin bu rapordaki sıralamasından ve bunun iyileştirilmesi hedefinden söz edilmektedir. Bu hedefe ulaşmak için, lojistikle ilgili yetkilerin farklı kamu kurumları arasında dağıtılmasının ve genel bir koordinasyonsuzluğun üzerinde durulmaktadır. Ayrıca TCDD tarafından yapımı devam eden lojistik merkezlerin sayısının artırılması hedeflenmiştir.

10. Beş Yıllık Kalkınma Planı kapsamında; taşımacılığın ulaştırma türleri arasında dengeli dağılımı, iç ve dış ticaret faaliyetlerinin geliştirilmesinde ulaştırma politikaları, lojistik merkezlerin oluşturulması adına ulaştırma koridorlarının belirlenmesi ve Lojistik Master Planı'nın önemi, ayrıca Türkiye'nin denizyolu ulaştırması ihtiyaçları doğrultusunda çalışmalara işaret edilmiştir (bkz Tablo 9 ve Tablo 10).

**Tablo 10. Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018) Ulaştırma Sistemleri Mevcut Durumu**

Karayolu	Ülkemizde şehirlerarası yolcu taşımacılığının %90,5'i ve yük taşımacılığının ise %87,4'ü karayolu ile gerçekleştirilmektedir.
	Buna bağlı olarak ulaştırma türleri arasında taşımacılığın dengeli bir şekilde gerçekleştirilememesi sorunu devam etmektedir.
Demiryolu	Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun ile TCDD'nin özel kesime açılması ve yük taşımacılığında rekabetçi bir piyasanın oluşturulması süreci
Denizyolu	Denizyolu dış ticaret taşımalarında 2006 yılında Türk bayraklı filo payı %21 iken bu sayı 2012 yılında %14'e düşmüştür.
	Deniz emniyetine yönelik Otomatik Tanımlama Sisteme uygulamaya konulmuştur.
	Türkiye'nin dış ticaret hacmini karşılamak ve bölgesel bir aktarma merkezi olması adına Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanı'nın etüt-projeleri tamamlanmış, Çandarlı Limanı'nın yapımına başlanmıştır.
	2010 yılında Kıyı Yapıları Master Planı tamamlanmış ancak ilgili kurumların rehber olarak kullanacağı şekilde hayata geçirilememiştir.
Havayolu	2006 yılında 61,7 milyon olan toplam havayolu yolcu trafiği yıllık %13'lük büyüme ile 2012 yılda 131 milyona ulaşmıştır.
	2006 yılında aktif hava meydanı sayısı 42 iken 2012 yılında 49 olmuştur.
	GAP Uluslararası Havalimanı ve Hatay Havalimanı hizmete açılmıştır.
	Dış ticaret ilişkilerinin desteklenmesi adına yeni gümrük kapılarının açılmasına, modernizasyonlara devam edilmesi ve donanım ihtiyaçlarının giderilmesi önem arz etmektedir.

Bu plan döneminde ulaştırma sistemleri ve lojistik sektörüne yönelik temel amaç: "Türkiye'nin lojistikte bölgesel bir üs olması sağlanarak; lojistik maliyetin düşürülmesi, ticaretin geliştirilmesi ve rekabet gücünün artırılmasıdır" (Kalkınma Bakanlığı, 2013: 110). Ayrıca buna bağlı olarak lojistik alt hizmetlerinde transit taşıma süreleri azaltılarak maliyetlerin düşürülmesi ve hız unsuruna yoğunlaşarak müşteri memnuniyeti düzeyinin artırılması hedeflenmektedir. Bu amaç ve hedefler doğrultusunda plan dönemi politikalarının odaklandığı konular Tablo 11'de sunulmuştur.

**Tablo 11. Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018) Ulaştırma Sistemleri Amaç, Hedef ve Politikalar**

Karayolu	Lojistik Master Planı hazırlanarak hayata geçirilecek ve bu doğrultuda Türkiye'nin ulaştırma alternatiflerini içeren ulaştırma koridorları haritasının çıkarılması sağlanacaktır.
	Bu ulaştırma koridorları ise lojistik merkezler için yer seçimi açısından rehber niteliği taşıyacaktır.
	Lojistik merkezlerin ülke genelinde planlanmasında bölgesel ihtiyaçlar ve potansiyeller göz önünde bulundurulacaktır.
	Ulaştırma koridorlarında en avantajlı ulaştırma türü belirlenerek demiryolu ve denizyolu taşımacılığı özendirilecektir.
	Ovit ve Cankurtaran tünellerinin de içinde bulunduğu güzergahlarda komşu ülkelerle ticareti geliştirecek koridorların yapımına devam edilecektir.
Demiryolu	Avrupa ile kesintisiz ve uyumlu demiryolu ulaşımının sağlanmasına yönelik teknik ve idari karşılıklı işletebilirlik düzenlemelerine uyum sağlanacaktır.
Denizyolu	Denizyolu dış ticaret taşımalarında Türk bayraklı gemiler tercih edilecek ve Türk filosunun geliştirilecektir.
	Liman yönetimindeki dağılımlığın giderilmesi ve limanların ihtiyaçları göz önüne alınarak Türkiye'ye uygun bir liman yönetim modeli hayata geçirilecektir.
Havayolu	İstanbul Yeni Havalimanı'nın ilk etabı plan dönemi sonuna kadar tamamlanacaktır ve İstanbul'un havayolu taşımacılığında uluslararası bir aktarma ve bakım-onarım merkezi olması desteklenecektir.

Bu plan dönemi için hazırlanan hedef ve politikaların hayata geçirilmesi ve temel yapısal sorunlara çözüm üretebilmek adına “Öncelikli Dönüşüm Programları” hazırlanmıştır. Çalışma kapsamında lojistik ve ulaştırma başlığı için ise planda “Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı” yer almaktadır. Bu dönüşüm programı Türkiye'nin büyüme ve kalkınma hedeflerine ulaşmasında lojistik sektörünün katkısının artırılması ve Lojistik Performans Endeksi'ndeki 27. olan yerinin ilk 15 ülke arasına girmesi hedeflenmektedir. Programın performans göstergeleri ise; lojistik performans endeksi sıralaması, lojistik sektöründeki yerli firma ve yabancı firma sayıları, ar-ge çalışmaları ve yenilik sayıları, gümrük işlemlerinde harcanan süre, sanayi ürünlerinin toplam maliyeti içinde lojistik maliyetlerinin oranı limanlarda elleçlenen yükün demiryollarında taşınma oranı, demiryolu yük taşımacılığında özel sektör payı ve toplam dış ticaret hacminde hava kargonun payıdır. Ulaştırmadan Lojistiğe Dönüşüm Programı'ndan sorumlu koordinatör ve kuruluşlar dönüşüm programlarının genel yapısı doğrultusunda birden fazla bakanlığın sorumluluk ve koordinasyonunu gerektirmektedir. Programın genel koordinatörleri; Kalkınma Bakanlığı ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'dır. Bileşenlerden sorumlu kurum ve kuruluşlar ise sırasıyla: (1) Kalkınma Bakanlığı, (2) Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, (3) Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, (4) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (5) Ekonomi Bakanlığı olarak saptanmıştır.

### 3.2. 11. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2019-2023)

On birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında, daha önceki planlarda izlenen yol takip edilmiş, lojistik ve ulaştırma sektörleri iki farklı ihtisas komisyonu tarafından ele alınıp raporlaştırılmıştır.

Ulaştırma sektörüne ilişkin olarak; mevcut durum ele alınmış, dünya ve Türkiye'deki gelişme eğilimleri saptanmış ve sonra plan perspektifi ortaya konulmuştur. Plan kararları sektörel kırılmalar dahilinde sunularak hedef ve politikalar geliştirilmiştir. Benzer şekilde uygulamaya dönük stratejiler de ulaştırmanın alt sektörleri çerçevesinde sunulmuştur. Bu planda; Ulaştırma sektörünün amaç ve politikalarının sürdürülebilir kalkınma hedefleriyle olan ilişkisi ve uyumu da dikkate alınmıştır. Bu rapor kapsamında dikkati çeken bir başka nokta; Türkiye'de geçmişe dönük değerlendirmenin yapılması ve ders çıkartılmasıdır. Özellikle 10. Kalkınma Planı kapsamında hedeflenen politikaların tek tek sıralanması ve “gerçekleştirilenler / gerçekleştirilemeyenler” biçiminde iki ayrı tabloda gerçekleriyle birlikte ele alınmıştır. Bu gelişme son derece olumludur. Daha önceki planlarda bu değerlendirmenin

yapılmadığına işaret edilmiş ve bunun sakıncalarına değinilmiş idi. Bu bağlamda, böyle bir öz değerlendirmenin sürekliliğinin sağlanması planların ölçülebilirliği bakımından yararlı olacaktır.

Makalenin konusu bağlamında; 11. Kalkınma Planı kapsamında hazırlanan diğer ihtisas komisyonu raporu ise; “Lojistik Hizmetlerin Geliştirilmesi” raporudur. Bu rapor da iki ana bölümden oluşmaktadır. İlkinde mevcut durum ortaya konulmakta; ikincisinde ise plan perspektifi sunulmaktadır. Bu raporda da; önceki 5 yıllık kalkınma planı dönemi değerlendirilmiştir. Ardından, hedeflere ulaşmanın önündeki engellere işaret edilmiştir. Bu rapor tekniğinin uygulanması olumlu bir gelişmedir.

Rapor yazım tekniği, önceki dönemin hedeflerinin ne kadarının gerçekleştiğinin, gerçekleşemeyenler için ise gerekçelerin ortaya konulması, kalkınma planlarında gözlenen genel eksikliğin giderildiğine işaret etmektedir. Bunun sürekli kılınması, çalışmaların niteliğini ve sonuçlarını geliştirecek önemli bir adım olacaktır. Lojistik sektörüne ilişkin olarak hem uzun vadeli hem de 2023 yılı için hedefler saptanmıştır.

**Tablo 12. Onbirinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2019-2023) Lojistik hizmetleri Sektörü Uzun Vadeli ve 2023 yılı hedefleri**

Uzun Vadeli Hedefler	Son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistik sektörünün uluslararası alanda rekabet gücünün artırılması,
	Ekonomik, sosyal ve çevresel açıdan sürdürülebilir bir ulusal lojistik sistem oluşturulması,
	Türkiye'nin Asya'ya Avrupa'ya bağlayan üç kıtanın ortasındaki coğrafi konumu dolayısıyla sahip olduğu jeopolitik avantajını kullanarak lojistikte bölgesel bir üs olmasının sağlanması
2023 Yılı Hedefleri	Kombine taşımacılığın geliştirilmesi
	Lojistik hizmetlerin etkinliğinin artırılması
	Ulaştırma altyapısının en iyi şekilde kullanımı
	Lojistik sistemlerde teknolojik gelişim ve dijitalleşmenin desteklenmesi
	Lojistik sektörünün yetkin işgücü ile desteklenmesi
	Uluslararası ulaştırma ve ticaret koridorlarının güçlendirilmesi
	Kent içi lojistik firmalarının iyileştirilmesi
	Posta ve e-ticaret faaliyetlerinin desteklenmesi
Uygulama Stratejileri ve Tedbirleri	Mevzuat alanında yapılması gereken düzenlemeler
	Kurumsal yapıyı iyileştirmeye yönelik düzenlemeler
	İnsan kaynakları alanında yapılması gerekenler
	Altyapıyı iyileştirmeye yönelik yapılması gerekenler
	Halkla ilişkiler alanından yapılması gerekenler
	Kent içi lojistik alanında yapılması gerekenler
	Önemli projeler

Ulaştırma özel ihtisas komisyonunda da, aynı sistematik izlenmiş ve dünyada ve Türkiye'deki durumun ve gelişme eğilimlerinin incelenmesinin ardından, plan perspektifi ortaya konulmuştur. Plan dönemi perspektifi uzun vadeli ve plan dönemi hedefleri olarak iki ayrı çerçevede değerlendirilmiştir. Ardından, temel amaç ve politikalara dönük eylemler ve stratejiler ele alınmıştır.

Uzun vadeli hedefler, lojistik sektör raporunda olduğunda farklı olarak; çok net ve somut biçimde ulaştırma sektörlerine göre madde madde sunulmuştur. Plan dönemi hedeflerinde de aynı yol izlenmiş ve ayrıntılı biçimde ulaşım türlerine ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Çok ayrıntılı ve kapsamlı olmasına rağmen; ne kadar zamanda yapılacağı; hangilerinin öncelikle yapılacağı, kim tarafından finanse edileceği gibi meselelerin açıkta bırakıldığını ifade etmek gerekir. Fiziksel olarak ülke mekanının neresini kapsadığının da net biçimde ortaya konulmamasının bu belirsizlikleri artırdığını hatırlatmak isteriz. Öte yandan, Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri ile eşleştirilen hedefler, bu kalkınma planında ilk kez görülen bir çalışmadır. Böylece; ekonomik ve sosyal gelişme için kilit sektörler arasında olan ulaştırma sektörünün sürdürülebilir gelişmeye olan etkisini somut olarak değerlendirme imkanı olmaktadır.

## SONUÇ:

Ulusal ölçekte hazırlanan en kapsamlı planlar olan Kalkınma Planları, kalkınmanın sağlanmasını, kıt kaynakların verimli kullanılmasını ve stratejik hedefler saptanmasını amaçlamaktadır. Ülkenin ekonomik, sosyal ve kültürel planlama hizmetlerinin bir bütünlük içerisinde etkin, düzenli ve hızlı görülebilmesini öncelikli olarak gerçekleştirmeyi hedefler. Planlama hiyerarşisi içinde en üst seviyededir ve kendinden sonra gelen planlara yol gösterici niteliği vardır. Planlar farklı soyutluk düzeylerinde hazırlanmaktadır. Ülkemizde, planlama hiyerarşisi içerisinde Mekansal Strateji Planları, Bölge Planları ve Çevre Düzeni Planları alt kademe planlara hedefler koyan ve ilkeler belirleyen, kalkınma planlarının gösterdiği ilkelerin somutlaşmaya başladığı ilk fiziksel planlardır. Planların kademeli birlikteliği ilkesi, her plan kademesine ayrı ayrı sorumluluk tanımlamaktadır.

Ülkemizde planlama alanında yaşanan sorunlardan birisi; plan kararlarının, önceki plan dönemini tamamlayıcı, bir sonrakine yol gösterici olmaması; üst ve alt ölçekli planlarla bütünlük oluşturamamalarıdır. Planlara ne ölçüde uyulduğu ve hayata geçirildiği de üzerinde durulması gereken bir konudur. Ancak, ülkemizde artık plan kültürünün tesis edilmesi şarttır. Zira ilk kalkınma planından bugüne 60 yılı bulan süreçte; hayal kırıklıkları yaşanmakta, bölgesel dengesizliğin önüne geçilememekte, sektörel iyileştirme ve ekonomik/sosyal kalkınma sağlanamamaktadır. Kalkınma planlarının iyi niyetle yazılmış, çok emek verilmiş birer temenni metni olmasının önüne geçilmesi; kamunun zaman ve kaynak israfını önlemesi bakımından elzemdir. Ulaştırma politikaları özelinde değerlendirildiğinde; mevcut durum tespiti, çözüm önerileri, strateji ve hedeflerin belirlenmesi ve planların hayata geçirilmesi süreçleri “planların bütünlüğü” ilkesiyle gerçekleştirilmeli ve her plana; öncekinin performans analizi ile başlanmalıdır. Kalkınma planlarının hiyerarşik olarak altında yer alan bölge planlarının, İmar Kanunu’nun 8. Maddesinde “gerekli görüldüğü hallerde yapılan bir plan” olarak tanımlanması devam ettiği müddetçe kalkınma planlarının hedeflerine ulaşmasının mümkün olmadığı artık kamu kurumları tarafından fark edilmelidir. Zira Kalkınma Planları’yla bölgesel ölçekte geliştirilen ulaştırma stratejileri uygulamada karşılığını bulamayınca bu stratejilerin alt ölçekli planlarda yer alması oldukça güçtür.

Kalkınma planları; sektörel ve toplumsal hedefler ile stratejik gelişmeyi ve perspektif veren politikaları uygulamaya koymayı amaçlamaktadır. Bu nedenle, kalkınma planlarında sektörler ayrıntılı biçimde incelenerek sorunları saptanmakta ve geliştirilecek konulara işaret edilmektedir. Kalkınma planlarında ele alınan ekonomik sektörler arasında ulaştırma konusu, diğer tüm sektörlerden ve faaliyet alanlarından daha farklı bir konuma ve öneme sahiptir. Nitekim 2014 yılında yürürlüğe giren ve amaçlarından biri gerek ulusal gerek bölgesel ölçekte sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek olan Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği hükümlerinde de, kentin en önemli unsurlarından birisi olan ulaşım sektörüne yer verilmektedir. Yukarıda ifade edildiği gibi, planlama kademesinin üst ölçeğinde yer alan planların daha soyut, daha genel ve daha kapsamlı olması, tam olarak ulaşım konusunun gereksinimi ile örtüşmektedir. Çünkü ulaşım hizmetleri; uzun vadeli planlanmalı, ülkenin bütününe hatta ülke sınırlarını aşan coğrafyayı göz önüne alarak planlanmalıdır. Kalkınmanın yönü ve öncelikli sektörler hangileri olursa olsun, ulaştırma sektörü tüm ekonomik ve sosyal faaliyetler için kilit önem taşımaktadır. Daha önce de ifade edildiği üzere, ulaştırma sektörü, diğer sektörleri de geliştiren itici sektörlerdendir. Ulaşımın makro ekonomi üzerindeki etkilerini inceleyen Rodrigue’nin de işaret ettiği gibi (Rodrigue vd, 2016), ulaşım sektörü toplumların gelişmesi ve refahına etki eden ekonominin önemli bir bileşenidir. Ulaştırma sistemleri verimli olduğu zaman ekonominin geneline etkileyen ekonomik ve sosyal fırsatlar, yararlar sağlar. Verimsiz bir ulaştırma sistemi ise, ekonomik olarak kaçırılan veya azalan fırsatlara neden olur. Ulaşımın ekonomi üzerindeki etkileri iki ana başlıkta toplanabilir: Direkt etkiler (*gelişmiş erişilebilirlik nedeniyle zaman ve maliyet tasarrufu sağlamak, verimlilik sağlamak, daha geniş bir alanda üretici ve tüketici kitlesine ulaşabilmek, ölçek ekonomisinden yararlanabilmek gibi...*) ve Dolaylı etkiler (*Ekonomik unsurların fiyatlar seviyesine etkisi, mal ve hizmetlerin tedarikinde sağlanan kolaylığın etkisi, artan rekabet gücü gibi...*).

Türkiye’de 1950li yıllardan beri ulaşımın dengesiz biçimde karayolu ile sağlanması, diğer ulaşım türlerinin geri planda kalması hem dolaylı hem de direkt olarak ülkemizdeki ekonomik yapıyı olumsuz etkilemektedir.

Bilindiği üzere, Türkiye’de ulaştırma sisteminde yapısal sorunlar bulunmaktadır. Bu sorunların başında; dengesiz biçimde karayollarına yığılan yük ve yolcu taşımacılığı gelmektedir. Demiryolunun ülke genelinde yaygın olamaması, demiryollarının limanlarla bağlantılarının zayıf olması, hemen her türlü yükün ve yolculuğun karayolu eksensiz çözülmesi bu sorunun temelini oluşturmuştur. Bu sorun; kent içindeki ulaşım da sorun oluşturmakta; ülkemizdeki neredeyse tüm büyük kentlerde karayolu taşıt araçlarının neden olduğu trafik sıkışıklığı yaşanmaktadır. Diğer ulaşım türlerinin de sınırlı etkinliği nedeniyle sorun daha da derinden hissedilmektedir. Ulaşımın karayolu eksensiz olması; her ölçekte yığılmalara neden olmakta; ülke genelinde üretim ve tüketim dengesi kurulmasına engel teşkil etmektedir. Petrol ithalatçısı olmak, yükselen ve dalgalanan döviz kurları, zaten pahalı olan karayollarının maliyetini; devlete, hane halkına, sanayiciye ek maliyet olarak yüklemektedir. İstihdamdan girişimcilğe, büyük kentlerde yığılmalardan kırsaldaki tarımsal üretimin zayıflamasına kadar çeşitli olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Öte yandan; AB’ye üyelik için gerekli koşulları sağlama çabası baskısı da ülkenin ulaştırma alanındaki eksiklerini ulusal ölçekte, kararlı bir politika ile çözümlenmeyi zorunlu kılmaktadır.

Türkiye’de ulaştırma sektöründe karşılaşılan sistematik ve süreç analizi yapmayı zorlaştıran veri bulma güçlüğüdür. Ulaştırma sektörüne ait; karşılaştırılabilir, bütünlük, sistematik ve güncel veri bulmak ciddi bir problemdir. Örneğin; yurtiçinde yükün neredeyse %90’ının karayolları ile taşınmasına karşın, iller arasındaki karayolu hareketliliğinin verisinin olmaması, sorunu tanımlamayı ve gerçekçi çözüm üretmeyi zorlaştırmaktadır. Planlı büyümenin sürekli kılınabilmesi için öncelikle gerçek sektörel verilerin toplanması ve paylaşılması gereklidir.

Plan hiyerarşisinin en üst noktasında bulunan kalkınma planlarının ulaştırma politikalarına yön vermesini, ÖİK raporları ile de çözüm önerilerini detaylı bir biçimde ele almaları beklenmektedir. Bu çalışma göstermiştir ki; son 20 yılda hazırlanan planlar, ulaştırmanın yapısal sorunlarını tespit etmek ve çözüm yollarına işaret etmek konusunda oldukça başarılıdır. Ancak aynı başarı; tespit edilen soruna yönelik çözüm üretme konusunda gösterilememektedir. Geleceğe yönelik eylemlerin sistematik biçimde tasarlanması için etaplama, gerekli altyapı hizmetlerini sunmaları için finansal kaynak ayrılması, faaliyetlerden sorumlu kurum/kuruluşların açık bir biçimde tarif edilmesi... gibi konularda eksiklik vardır. Bu eksikler aynı zamanda; genel anlamda kalkınma planlarına getirilen yapısal eleştirilerdir.

Ulaştırma konusu; bu makalede incelenen 8, 9, 10 ve 11. Beş Yıllık Kalkınma Planları kapsamında, belirli bir sistem dahilinde ele alınmıştır. Ancak, ulaştırma konusunun her plan metninde farklı bağlamlarda ve farklı üst başlıklar altında incelenmesi, ulaştırma konusunun ekonomik ve sosyal etki sistematikliğini izlemeyi zorlaştırmıştır. Ulaştırma konusunun farklı bağlamlara oturtulması; sadece bu makalenin yazımını değil, aynı zamanda ülkemizin ekonomik, sosyal ve fiziksel makro planlarda ulaşım atfedilen rolü de tanımlamaya engel olmuştur. Bu sonuç; bu makalede ulaşılan en önemli sonuçtur. Birbirini takip eden planlarda dahi, ulaştırma farklı bağlamlarda ve farklı önem düzeylerinde ele alınmış, birbirini takip eden bir silsile gözlenmemiştir. Öyle ki, 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda bir sektör olarak dahi ele alınmamış, lojistik unsurlardan birisi olarak satır aralarında bahsinin geçmesi ile yetinilmiştir.

Ulaşılan diğer bir sonuç ise, incelenen planlarda ulaştırma türlerine ait mevcut durumu algılama biçiminin ve geliştirilen politikaların birbirinden oldukça farklı oluşudur. Oysa uzun vadeli çözümü gerektiren, yüksek altyapı maliyeti olan ulaştırma sektöründe, ulaştırma hedeflerinin de yaklaşık olması beklenirdi. Farklılaşan ulaşım hedeflerine, demiryolu sektörü örnek verilebilir. Demiryolu ulaştırmasında dört plan dönemi için üretilen politikalar birbirlerinden ayrılmaktadır. 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda demiryolu ulaştırmasında TCDD’nin yapısal sorunlarından ve demiryolu projelerindeki ekonomik problemlerden bahsedilirken, 9. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda Türkiye’deki demiryolu ağları Avrupa’dakiler ile kıyaslanmakta ve teknik eksikliklerinden bahsedilmektedir. 10. planda da yine TCDD’nin yapısal sorunlarına değinilmektedir. 11. Planda ise, demiryolunun esas sorununun yönetim meselesi olduğuna işaret edilmekte ve yönetmeliklerin yeniden düzenlenmesi ile demiryolu sektöründe yaşanan sorunların aşılacağına vurgu yapılmaktadır. Demiryolu taşımacılığında planların ortak noktası, demiryollarının modernizasyonu, revizyonu ve taşımacılıktaki payının artırılması” amacının yinelenmesidir. Ancak ne yazık ki; bugüne gelindiğinde demiryolunun taşımacılıktaki payının artırılması, yaygınlaşması, yük taşımacılığında daha çok pay alması hedefleri; muhatabı, bütçesi, zaman planı olmayan “hoş bir temenni” olarak tüm planlarda varlığını sürdürmektedir. Demiryoluna yönelik somut adımlar, hızlı tren projesiyle sınırlı kalmıştır.

Kalkınma planları ve ÖİK raporlarının incelenmesinden çıkartılan bir başka sonuç ise, 8,9 ve 10. plan döneminde ortaya koyulan politikaların; mevcuttaki sorun tespiti ile örtüşmemesi, sorunların çözümüne yönelik yapısal iyileştirmeler içermemesidir. Çözülmesi gereken bir sorunun iyileştirilebilmesi için ne yapıldığı, sorunun ne ölçüde giderilebildiği, bir sonraki plan döneminde hiç karşılık bulamamıştır. Ancak bu yanlış 11. Plan döneminde tekrarlanmamış ve 10. Plan hedeflerine ne ölçüde ulaşıldığı ÖİK raporlarında bir bölüm olarak ele alınmıştır. Sayısal ve somut hedefler ile desteklenmeyen stratejiler, iyi niyetli ancak muğlak ifadeler, performansın ölçülmesini zorlaştırmaktadır. Birbirini takip eden plan döneminde aynı sorunların yaşanmakta olması; yük ve yolcu ulaştırmasında belirli bir denge yakalanamaması bu tespitimizi güçlendirmektedir. Bu tespit, karayolu ulaştırmasındaki yaklaşım ile açıklanabilir. Karayolları lehine dengesiz yük ve yolcu dağılımının neden olduğu olumsuzluklardan söz edilse de, sorunun yıllar içinde dengelenememesi, çözümü konusunda çok kararlı olunmadığına, sorumluluk alınmadığına işaret etmektedir. Bu konuda başarı sağlanamadığının somut göstergesi karayolunda taşınan yük ve yolcu dağılımının yıllar içinde artışıdır. 1950 yılında yurtiçinde yapılan yük taşımacılığının %17'si, yolcu taşımacılığının ise %50'si karayolu ile yapılırken; yıllar içinde artış hep sürmüştür ve 2020 yılında yük taşımacılığının %89,2'sinin, yolcu taşımacılığının %89,9'unun karayolu ile taşındığı tespit edilmiştir. Başka bir ifadeyle, karayolundaki ağırlığın azaltılmasına yönelik düzenleme geliştirilmesi konusunda gerçekçi politikalar üretilmemiş, yük ve yolcu taşımacılığının ulaştırma türlerine dengeli dağılımı konudaki plan hedefleri yakalanamamıştır. Hatta, İstanbul ve Marmara Denizi'nde karayolu köprüleri mevcut planlarda olmadığı halde hayata geçirilerek karayolunun gelişmesi desteklenmiştir. Karayolları konusunda planlarda yer bulamayan ancak önemli ve öncelikli olması gereken bir konu, karayollarının emniyeti konusudur. Hak ettiği ölçüde yer bulamayan trafik kazalarında kayda değer bir azalma olmaması, bu konuda stratejik önlem alınmasını zorunlu kılmaktadır.

Demiryolu ve karayolu dışında kalan ulaştırma türlerinde, mevcut sorun tespitlerinin ve politikaların kısmen daha tutarlı oldukları görülmektedir. Örneğin; denizyolu ulaştırmasındaki sorunların başında gelen Limanlar Master Planı'nın olmaması konusuna işaret edilmiş, bir sonraki plan döneminde tamamlanabilmiştir. Denizyolları için sorun olarak sunulan "Türk ticaret filosunun dış ticaretten aldığı payın düşük olması" durumu ve buna yönelik politikalar her üç plan döneminde de yer almış, ancak üç plan döneminde de üstesinden gelinemeyen bir sorun yumağı olarak durmaktadır.

Havayolu ulaştırmasında tüm ulaşım türleri içinde en tutarlı hedeflerin konulduğu ve gerçekleştirildiği gözlenmiştir. 8. Beş Yıllık Plan döneminde gelen-giden yolcu trafiğinin durağan olduğundan bahsedilmekte ve geliştirilmesi hedefi ortaya konulmaktadır. Bu eğilim 9, 10 ve 11. Beş Yıllık Planlar dönemlerinde karşılık bulmuş, özellikle yolcu taşımacılığında havayolu trafiğinde ivmeli gelişme sağlanmıştır. Hedefin net biçimde ortaya konması, siyasi iradenin kararlılığı bu noktada olumlu sonuç getirmiştir.

2000 sonrası kalkınma planlarında ulaştırma politikalarına yönelik belirlenen amaç ve hedeflerin ortak noktası "ulaştırma alt türleri arasında bütünleşmenin sağlanması ve bu türlerin dağılımının dengeli bir şekilde gerçekleştirilmesi" dir. Bu idealize edilen, güçlü biçimde vurgulanan konu, bu doğrultuda stratejilerin yetersizliği; finansal ve kurumsal altyapısının netleşmemiş olması, operasyonel ayağındaki belirsizlikler vb. nedeniyle gerçekleşmemektedir.

Sonuç olarak, ulaştırma sektörünün bir bütün olarak ele alınarak yanlış giden noktalarının iyileştirilmesi, mevcut ve potansiyel sorunlarını çözmeye yönelmesi konusunda umulan sonuçlara ulaşamadığı gözlenmiştir. Bu nedenle, kalkınma planlarında sektöre ilişkin hedeflerin, yasa ve yönetmeliklerin de katkısıyla gelişmesi uygun olacaktır. Cumhuriyetimizin müreffeh medeniyetler seviyesine çıkmasının koşullarından birisi budur.

### **Etik Standart ile Uyumluluk**

**Çıkar Çatışması:** Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

**Etik Kurul İzni:** Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

**Finansal Destek:** Yok.

**Teşekkür:** Yoktur.

**KAYNAKÇA:**

Avcı, S. (2005). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları. Ulusal Coğrafya Kongresi, 2005, 87-96.

Balcı, A. (2001). Sosyal bilimlerde araştırma. Yöntem, Teknik ve İlkeler, Ankara: PegemA Yayınları, sf 263.

Büyüköztürk, Ş., Kılıç-Çakmak, E., Akgün, Ö. E., Karadeniz, Ş., & Demirel, F. (2013). Bilimsel araştırma yöntemleri (14. Baskı). 90-150. Ankara: Pegem Akademi Yayınları.

Central Intelligence Agency (2017). Transportation. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/turkey#transportation>

Central Intelligence Agency (2018). Transportation. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/germany#transportation>

Devlet Planlama Teşkilatı. (2000). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001–2005), Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı. (2006). Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013), Ankara

Ekiz, C., & Somel, A. (2007). Türkiye'de Planlama Ve Planlama Anlayışının Değişimi. *Mulkiye*, 31(256), 97-136.

Erdoğan, H. T. (2016). Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(1), 187-215.

Han, P.D. (1999). İktisadi Kalkınma, Eskişehir Anadolu Üniv Yayınları No: 1149, Eskişehir.

Kalkınma Bakanlığı. (2013). Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018), Ankara, Sf 110.

Karasar, N. (1995). Bilimsel Araştırma Yöntemi: Kavramlar, İlkeler, Teknikler, sf 17.

Korkmaz, A. (1995). Kalkınma Planlarında Öngörülen Eğitim Hedeflerinin Gerçekleşme Düzeyi. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

OECD (2005). Building Competitive Regions: Strategies And Governance. Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD Publishing.

Özaslan, R. K., Alıcı, O. (2014). Kalkınma Planlarında Yerel Yönetimler Ve Yapılan Reformlar Çerçevesinde Mukayesesi//Local Governments In The Development Plans And Comparison In The Scope Of Reforms. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 11(26), 315-342.

Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B. (2016). The geography of transport systems. *The Geography of Transport Systems*. Taylor & Francis Group. doi, 10, 9781315618159.

Saatçioğlu, C., & Celikok, K. (2017). Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası Çerçevesinde Türkiye'de Uygulanan Ulaştırma Politikalarının Değerlendirilmesi. *İşletme Ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 5(2), 80-90.

Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2019). On birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2019-2023, TC Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı Yayınları, Ankara.

Özdemir, V. (2014). Türkiye'de Planlı Kalkınma Deneyimleri. Marmara Üniversitesi.