

TÜRKİYE'DE AK PARTİ DÖNEMİ ULAŞTIRMA YATIRIM POLİTİKALARINDA SOSYAL, SİYASAL VE EKONOMİK HEDEFLER

Social, Political and Economic Objectives in the Transportation Investment Policies During The AK Party Period in Turkey

Ersin ARSLAN* - Zafer ÖZTÜRK**

Öz

Küreselleşen ekonomiler ile uluslararası ticaret önem kazanmakta, ülkeler bu ticarettten aldıkları payı artırma için güçlü bir rekabet içine girmektedirler. Bu rekabet ortamında öne geçebilmek için üretimin fiyatlandırılmasında önemli bir etken olan ulaşım sistemlerinin etkin ve verimli şekilde planlanması gerekmektedir. Ülkeler ulaşırma yatırım politikalarına karar verirken, ekonomik, sosyal ve politik niteliklerini dikkate almaktadırlar. Gelişmekte olan ülkeler kıt kaynaklarıyla ilk yatırım maliyetleri yüksek olan ve büyük finansman kaynakları gerektiren ulaşırma yatırım stratejilerine karar vermektedirler. Bu politikalar, ülkelerin kalkınma ve büyüme rakamları ile dış ticaret hacimlerini etkilemektedirler. Çalışmada, Türkiye'de AK Parti döneminde gerçekleştirilen ve hedeflenen ulaşırma yatırım politikaları, ulaşırmanın ekonomik, sosyal ve politik fonksiyonları ile açıklanmaya çalışılmıştır. AK Parti döneminde bütün ulaşırma modları için gerçekleştirilen ve planlanan ulaşırma yatırımlarının, ulaşırmanın sadece ekonomik değil sosyal ve politik fonksiyonları ile de açıklanabilecek stratejiler hedeflenerek belirlendiği sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Ulaşırma Politikaları, Ulaşırma Fonksiyonları, AK Parti

ABSTRACT

International trade is becoming important with globalizing economies, and countries are competing for increasing their share in this trade. In order to get ahead in this competitive environment, transportation systems, which are an important factor in the pricing of production, must be planned effectively and efficiently. While countries decide on transportation investment policies, they consider their economic, social, and political qualities. Developing countries decide on transportation investment strategies with high initial investment costs and require large financial resources with scarce resources. These policies affect the development and growth figures of countries and foreign trade volumes. This study tries to explain the economic, social, and political functions of transportation, transport investment policies performed and targeted during the AK Party period in Turkey. It has been concluded that transportation investments performed and planned for all transportation modes during the AK Party period have been determined by aiming strategies that can explain the economic and social, and political functions of transportation.

Keywords: Transportation Policy, Transportation Functions, AK Party

* Öğr. Gör., Sinop Üniversitesi, e.a.ersinarslan@gmail.com, ORCID: 0000-0001-6647-1962

** Dr. Öğr. Üyesi, Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi, zaferozturk@beun.edu.tr, ORCID: 0000-0002-9173-0628

1. GİRİŞ

İnsanlık tarihinin başlangıcı ile ulaştırmaya duyulan ihtiyaç başlamıştır. İnsanlar kıt kaynaklar ile hayatlarını devam ettirebilmek adına, ilk dönemlerinden itibaren çeşitli sebeplerden dolayı ulaşım imkânlarından yararlanmışlardır. Ergün (1985), insanlık tarihinin en önemli buluşunun tekerlek olduğunu bu icadın ateş, elektrik, petrol ve motorun bulunması kadar önemli olduğunu söylemektedir. İlk zamanlarda buhar gücünün, zamanla elektriğin ve petrolün ulaştırma araçlarında kullanılması bütün ulaştırma modlarının (deniz, kara, hava ve demiryolu) gelişmesini sağlamıştır. Bu yeniliklerle kısa süre içinde hammaddeyi elinde bulunduran bölgeler ile üretim merkezleri birbirine bağlanmış bunun sonucu da mal ve hizmet fiyatları düşmüştür. Son yüzyılda ulaştırma sektörünün gösterdiği sıçramayı hiçbir sektörün göstermediği görülmektedir.

Ulaştırmanın sosyal, kültürel ve ekonomik fonksiyonları bulunmaktadır. Ülkeler ulaştırma politikalarını belirlerken ve bu politikalar doğrultusunda yatırımlarını gerçekleştirirken ulaştırmanın bu fonksiyonlarını dikkate almaktadırlar. Altınok (2004), çağımızda etkin verimli ulaştırma sistemleri ile birlikte, ekonomik, sosyo-kültürel ve turizm faaliyetlerinin gelişebileceğini söylemektedir. Güvenli, hızlı ve konforlu ulaştırma sistemleri ile ülkelerin ancak gelişimlerini tamamlayabileceklerini ve güçlü ekonomilere sahip olabileceklerini belirtmektedir. Sağlam'a (1977) göre ulaştırma, malların taşınmasını sağlayarak ekonomik fayda oluşturmaktadır. Örneğin, kömür, demir gibi yer altı madenlerinin hammadde şeklinde elde edilip nihai ürün haline geleceği üretim yerlerine getirilerek insanların tüketim ihtiyaçları karşılanabilmektedir.

Ulaştırmanın ilk yatırım maliyetleri çok yüksektir ve bu yatırımlar için yüksek ölçekte finansman kaynağına ihtiyaç duyulmaktadır. Ülke kaynaklarının sınırlı olması nedeniyle ulaştırma yatırımları planlanırken sadece siyasi iradenin inisiyatifıyla değil, akademisyenlerin ve sivil toplum kuruluşlarının da görüşleri alınarak gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bilgiç ve Evren'e (2002) göre, büyük miktarda kaynağa ihtiyaç duyan ulaştırma yatırımlarının değerlendirilme sürecinde seçilecek yöntemin gerçekçi ve geçerli olması, sosyal ve ekonomik yapı ile ilgili özel şartların ve veri imkânlarının dikkate alınmasına bağlıdır. Ulaştırma alt sistemleri arasındaki çapraz talep esnekliğinin yüksekliği, maliyet yapıları farklı olan bu alt kesimleri kolayca yıkıcı rekabete sürüklerken, ülke kaynaklarının israfına da zemin hazırlayacaktır.

Türkiye gibi gelişmekte olan ülke ekonomilerinde kıt olan kaynakların, ulaştırma yatırımları için ayrılan kısmı değerlendirilirken izlenecek politikalar çok önemli

olmaktadır. Belirlenecek politikalar ile ilk yatırım maliyetleri yüksek olan büyük finansman kaynakları gerektiren bu yatırımların etkin ve verimli kullanılmasının gerekliliği belirtilmiştir. Ulaştırma yatırımları, ülke koşulları değerlendirilip var olan sorunlar ortaya konulduktan sonra yöntem ve yaklaşımlar belirlenerek oluşturulmalıdır (Bilgiç ve Evren, 2002).

Türkiye'nin ulaştırma sistemleri ile buluşması Osmanlı'nın son dönemlerinde demiryolu ulaştırma sistemleri ile başlamıştır. Dönemin uluslararası ticaretinde çok önemli pay sahibi olan demiryolu ulaştırma sistemleri Cumhuriyetin ilk yıllarında önemini korumuş, gerçekleştirilmek istenen ekonomik ve siyasi politikaların bir parçası olarak yerini almıştır. Marshall planıyla birlikte ABD'nin dayattığı karayolu ulaştırma yatırımları 1940'lı yıllardan sonra ulaştırma yatırımları için ayrılan kaynağın neredeyse %70'ine ulaşmıştır. Son yıllarda ulaştırma yatırımları içindeki karayolu ulaştırma sistemlerine ayrılan kaynağın oranı azalmış olsa da kalkınma planlarında ve literatür araştırmalarında ulaştırma politikalarına yönelik stratejiler değerlendirilirken Türkiye ulaştırma sisteminin en büyük sorununun ulaştırma modları arasındaki yıkıcı rekabet olduğu vurgusu ön plana çıkmaktadır.

Demirelli (2014), uluslararası ticarete kısa mesafelerde karayolları uzun mesafelerde ise demiryolu ulaştırma sistemlerinin tercih edilmeye başlamasıyla, Türkiye'nin son zamanlarda karayolu egemen ulaştırma politikalarını AK Parti hükümetleri ile birlikte demiryolu ulaştırma sistemleri lehine değiştiğini belirtmektedir. Bakkaloğlu ve İncekara (2017) ise Türkiye'nin yolcu ve yük kapasitesinin artış hızının devam ettiği düşünüldüğünde karayolları ile bu yükün karşılanamayacağı, diğer ulaştırma modlarının geliştirilmesi için her yıl bütçeden %30 oranında pay alınarak 2023-2035 hedeflerine ulaşılması gerektiğini vurgulamaktadırlar.

Türkiye, jeopolitik konumunun getirdiği avantaj ile Çin Halk Cumhuriyeti'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi ile Pekin'den Londra'ya uzanacak uluslararası ticaret hattında önemli bir geçiş ülkesidir. İki ülke arasında imzalanan ticaret anlaşması ile Türkiye'nin bu projeye entegrasyonu gerçekleşmiştir. Avrasya tüneli, Yavuz Sultan Selim ve Osmangazi köprüleri ile 18 Mart Çanakkale Köprüsü projeleri bu entegrasyonu sağlayacak önemli aktarım kanallarıdır. Üç denizde üç büyük liman hedefi ile gerçekleştirilen Akdeniz'de Mersin limanı, Ege'de Çandarlı limanı ve Karadeniz'de Filyos liman projeleri ile Modern İpekyolu'nun beraberinde getireceği büyük hacimli uluslararası ticaretten önemli paylar alabilecek altyapı yatırımları gerçekleştirilmektedir.

Ekonomik entegrasyonlar için gelişmiş ulaştırma sistemlerine ihtiyaç duyulmaktadır. Bunun için Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri arasında yetersiz olan siyasi

ve ekonomik iş birliğinin geliştirilmesinde, TRACECA (Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru) gibi uluslararası programların faydası çok yüksektir (Meçik, 2012). Yüksel ve Şahbaz (2008) bağımsızlıklarına kavuşan Orta Asya ve Güney Kafkasya ülkelerinin enerji kaynaklarının Türkiye üzerinden boru hattı ulaştırma modu ile Avrupa ülkelerine taşınmasında Türkiye’de ekonomik sektörlerin birçoğunun olumlu etkileneceği belirtmişlerdir. Filyos projesi ile gerçekleştirilecek Organize Sanayi Bölgesinde, Tuna-1 kuyularından çıkarılacak doğalgaz ile yüksek teknolojiye ve katma değere sahip ürünler elde edilmesi planlanmaktadır. Bu bağlamda Orta Asya ve Türk Cumhuriyetlerinin işlenmemiş zengin enerji kaynaklarının da bu bölgede işlenip Avrupa’ya nitelikli ürün olarak ihraç edilmesi Türkiye’nin dünyanın ilk 10 ekonomisi arasına girme hedefini güçlendirecektir.

Bu çalışmada AK Parti hükümetlerinin ulaştırma stratejileri, ulaştırmanın ekonomik, sosyal ve politik fonksiyonları göz önüne alınarak ortaya koyulmaya çalışılacaktır. Bu kapsamda ulaştırmanın fonksiyonları tanımlanarak ulaştırma politikalarının Osmanlı’nın son dönemlerinden günümüze kadar tarihsel süreçte gelişimi incelenecektir. Ulaştırma yatırım hedefleri belirlenirken göz önüne alınan dönemin ekonomik, sosyal ve siyasal şartları incelenerek Türkiye’nin 2023 ve 2071 ekonomik hedefleri doğrultusunda AK Parti hükümetlerinin gerçekleştirdikleri ve gerçekleştirmeyi planladıkları ulaştırma stratejileri bütün ulaştırma modları göz önüne alınarak değerlendirilmeye çalışılacaktır.

2. YAZIN TARAMASI

Türkiye’de ulaştırma politikaları ve ulaştırmanın fonksiyonları ile ilgili yazın incelendiğinde çok sayıda çalışma bulunduğu görülmektedir. Çalışmaların büyük kısmında farklı ulaştırma modları incelenmekte ve bu modların hangi ulaştırma fonksiyonlarını gerçekleştirmeye çalıştığı açıklanmaktadır. Bayraktutan ve Özbilgin (2015), ülkelerin ulaştırma politikalarını belirlerken birbirlerine entegre taşıma türlerine önem vermeleri ve modlar arası yıkıcı rekabetin önlenmesi gerekliliği vurgusu yapılarak Türkiye’de özellikle karayolu taşımacılık sistemine ağırlık verilmesinin uluslararası ticarete olumsuz etkilerinin oluşabileceğini söylemektedirler. Hem ulusal hem de uluslararası ticaretin geliştirilmesi ve sürdürülebilir bir kalkınma stratejisi için denizyolu ve demiryolunun entegrasyonuna öncelik verilerek bütün ulaştırma modlarının alternatifli taşımacılık sistemi sağlayacak şekilde tasarlanması gerekmektedir.

Akgüngör ve Demirel (2011), Türkiye’de uygulanan karayolu eğilimli politikaların değiştirilerek, denizyolu ve demiryolu ağırlıklı, modlar arası taşımacılı-

ğı sağlayan kombine taşımacılığı oluşturacak politikaların belirlenmesi gerektiği vurgulamaktadırlar. Çetin vd. (2011), günümüze kadar devam eden bu ulaştırma politikası yaklaşımının, taşıma maliyetlerini yükselttiğini vurgulamakta ve bütün bu olumsuzlukların son zamanlarda yürütülen karayolu ve demiryolu projeleri ile giderilebileceği ve bu projelerin sayılarının arttırılması gerektiğini ifade etmektedir.

Başol ve Karluk'a (2002) göre ulaştırma yatırımları ülkelerin kalkınma politikalarını ve hedeflerini tek başına belirleyebilecek bir sektör değildir. Ulaştırma yatırımları ülke ekonomisinin kalkınması için gerekli olan diğer sektörlerin etkinliğini ve verimliliğini arttıracak bir itici güç olmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde ulaştırma sektörünün politik, sosyal ve ekonomik fonksiyonları tek başına bir ülke kalkınması için yeterli olmasa da kalkınmanın ön koşulu olmaktadır. Saatçioğlu ve Karaca (2011), ulaştırma altyapılarının büyüme üzerindeki etkisinin gelişmekte olan ülkeler için daha güçlü olduğunu belirlemiş, bu sonucun da ulaştırma altyapılarına yapılan yatırımların gelişmekte olan ülkeler için ekonomik gelişme ve kalkınma üzerinde çok önemli olduğu tespit etmişlerdir.

Özen ve Koldemir (2005), ülkelerin ulaştırma genel ekonomik politikalarının ve planlarının, sosyal, ekonomik ve kültürel özelliklerine bağlı olduğunu belirtmektedirler. Ülkelerin bu politikaları uzun ve orta vadeli planlarıyla birlikte, makroekonomik ve sosyal parametreler dikkate alınarak analiz edilmektedir. Ulaştırma politikalarının makroekonomik göstergelere olumlu yansıdığı ve temel sektörlerin verimliliğini arttırdığı, ulaştırma arz ve talebinin yüksek olduğu bölgelerde yeni ulaştırma sistemlerinin yapılması gerektiği ve bu yeni sistemlerin kombine taşımacılığa uygun demiryolu ve denizyolu ulaştırma modlarına yönlendirilmesi gerekmektedir.

Ergün (1985), ekonomik yapının işlev kazanabilmesi için gerekli faktörlerden olan ulaştırmanın, mal ve hizmet değişimi için ön koşul olduğu bu yönüyle de iş bölümüne dayalı bir ekonomi de sermaye kadar hatta belki durumlarda sermayeden de daha önemli olduğunu ifade etmektedir. Sağlam'a (1977) göre ulaştırma, mal ve hizmetleri ihtiyaç duyulduğu yere zamanında getirerek toplam arz ve toplam talep uyumunu sağlamakta, ekonomide uzmanlaşmayı sağlayarak sanayileşme ve kalkınma sürecinde etkin rol oynamaktadır.

2.1. Ulaştırma Fonksiyonları

Ulaştırma, uluslararası boyutlu temel olarak ekonomik, sosyal ve politik fonksiyonları olan bir sektördür. Ulaştırma sektörü ülkelerin ekonomik hedeflerine ulaşmasında özellikle dış ticaret odaklı ekonomik büyüme stratejisinde önemli rol

oynamaktadır. Hem ulusal hem de uluslararası boyutta insanların, kültürlerin kaynaşmasında bölgeler arası gelişmişlik düzeylerinin ortadan kalkmasında ulaştırmanın sosyal fonksiyonu rol oynamaktadır. Özellikle güvenlik meselelerinde merkezi otoritenin güçlü olmasında, ulusal hâkimiyetin sağlanarak iç huzur ve düzenin sağlanmasında, uluslararası anlamda bölgesel güvenlik tehditlerine karşı savunma önlemlerinin alınmasında ulaştırmanın politik fonksiyonuna vurgu yapmak gerekmektedir.

2.1.1. Ekonomik Fonksiyon

Ulaştırmanın ekonomik fonksiyonunu, alıcılar ile satıcılar arasında bulunan zaman ve mekân farklılıkları arasında köprü oluşturarak üretim sürecinde kullanılan kaynakların bir araya getirilmesi ve nihai ürünlerin piyasa girmelerini sağlayacak araçların temin edilmesi şeklinde tanımlanmaktadır (Erdoğan, 2016). Bu fonksiyon ile ulaştırmanın üretim ve tüketim sürecinin bir parçası olduğu, üretici ve tüketici merkezlerini birbirine bağladığı anlaşılmaktadır. Nitekim Tekeli ve İlkin (2000), *“bir karayolunun yapılmasıyla daha önceden geçimlik bir zirai üretim içinde bulunan bir yörenin, milli veya milletlerarası pazara bağlanarak, pazar için ihtisaslaşmış zirai üretime geçilebileceğini”* ifade etmişlerdir. Burada gözden kaçırılmaması gereken konu belirli bir zamanda ve yerde çok az işe yarayan ya da hiç işe yaramayan bir ürünün, başka bir zamanda ve yerde büyük bir faydasının görülmesinin mümkün olduğudur. Ergün (1985), Barda (1964) ve Sağlam (1977), ulaştırmanın bölgelerarası iş bölümü ve uzmanlaşmaya yardımcı olacak bir işleve sahip olduğunu ifade etmektedirler. Ulaştırma hizmetleri olmadan iş bölümü ve uzmanlaşmaya dayalı bir ekonomi hatta bir pazarın olması söz konusu olamaz.

Gelişmekte olan ülkelerde toplam maliyetler içerisindeki taşıma maliyetlerinin payının yüksek olduğu bilinmektedir. Bu ülke ekonomileri için taşıma maliyetlerini azaltmak son derece önemlidir. Ulaştırma alt yapı yatırımlarını birbirlerine entegre olacak şekilde tamamlayamamış ve mevcut yatırımlarını yenileyememiş olmaları taşıma maliyetlerini yükselterek, mal ve hizmetin üretim maliyetlerinde de artışa sebep olacak, bu da ülke ekonomilerini olumsuz yönde etkileyecektir.

Erdoğan’a (2016) göre taşıma maliyetlerinde yapılacak iyileştirmeler üretim maliyetlerinin içinde yer alan taşıma maliyetlerini düşürecek ve dolayısıyla birim maliyetler de azalış meydana gelecektir. Hammadde ve üretim merkezleri arasında hızlı ve maliyet düşürücü bir ulaşım ağı, üretimin hammadde kaynaklarının etrafında yoğunlaşmasına ve böylelikle üretim hacminin genişlemesiyle birlikte birim maliyetlerin azaltılması sağlanacaktır. Ortaya çıkan yeni üretim merkezleri ve pazarlar ekonomik gelişmeyi hızlandıracak ve bölgelerarası kalkınmayı gerçekleştirecektir.

Benzer şekilde Erdoğan (2016) ulaştırma sektöründeki gelişmelerin, diğer ekonomik sektörleri de olumlu etkileyeceğini ifade etmektedir. Ulaştırma, ekonomik kalkınma için tek başına yeterli olmasa da diğer sektörlerin gelişmesinde olmazsa olmaz rol oynadığını ve ulaştırmanın GSYİH'yi arttıran ikinci bir aktivite olduğunu belirtmektedir. Buna göre, talep artışının tarım ve sanayi üretimini tetikleyerek GSYİH artışı ile birlikte ulaştırma talebinde de katlanarak bir artışa sebebiyet verecektir.

2.1.2. Sosyal Fonksiyon

Ulaştırma, bölgeler arası etkileşimi arttırarak insanların birbirleriyle kaynaşmasını sağlamak ve nüfusun dengeli dağılmasına yardımcı olmaktadır. İnsanların değişik nedenlerle seyahat etme ihtiyaçlarını karşılayarak sosyal ve kültürel bütünlüğün sağlanmasına katkı yapmaktadır. Kırsal kesimde yaşayan nüfus ürettiği mal ve hizmeti ulusal veya uluslararası pazarlara ulaştırabildiği ve üretilen mal ve hizmete en düşük maliyetlerle erişebildiği sürece elde edecekleri ekonomik refah neticesinde yaşam alanlarını terk etmeyerek, ülkeler için büyük sorun olan kentsel bölgelere göç engellenebilecektir. Erdoğan'a (2016) göre, ulaşımın sosyal fonksiyonunun gerçekleşmesi için, bu sektörün diğer tamamlayıcı faktörlerle birlikte organize edilmesi gerekliliğidir. Eğer bu yapılmaz ise kırsal alandan kentlere göç engellenemeyecek ve ulaştırmadan amaçlanan sosyal fonksiyon yerine gelmeyecektir.

Ergün (1985) ve Tütengil'e (1961) göre, yeni bir ulaştırma modunun toplum hayatına girmesi önemli bir toplumsal değişim olarak algılanmaktadır. Ulaştırma, kapalı toplumlarda insanların birbirleriyle ilişkilerinin düzenleyici, dışarıya açıcı, tutum ve davranış kalıplarında değişiklikler yaratıcı bir fonksiyonu da yerine getirmektedir. Ulaştırma ağları şehirlerin gelişmesine de yardım etmiştir. Toplumsal hayat ve kültürel ortamı yükseltmiştir. Ulaştırma ile küçük toplulukların birleşmesi, milli birliğin ve kültürün yerleşmesi sağlanmıştır. Modern bir ulaştırma sistemi sosyal alanda ortak bir bilinç gelişmesini ve geleneklerde bir birlik kurulmasına hizmet eder (Beşirli, 2016). Bu nedenle, ulaştırma stratejileri belirlenirken ekonomik ve politik hedefler doğrultusundaki ulaştırma yatırım kararları, ülkenin ve içinde bulunduğu coğrafyanın çok iyi analiz edilmiş sosyo- kültürel şartları da göz önünde bulundurularak alınmalıdır.

2.1.3. Politik Fonksiyon

Devletlerin güçleri bir anlamda ulaştırmadaki etkinliklere paralel olarak gelişmektedir. Dünya ülkeleri, ülke güvenliğini sağlamak hatta uluslararası çıkarları-

nı korumak amacıyla hem ülke sınırları içerisinde hem de uluslararası boyutlarda ulaştırma yatırımlarına büyük önem vermektedirler. Pegrum (1968), ülke savunmasının söz konusu olduğu durumlarda hızlı bir şekilde, askeri sevkiyatın tehdit bölgesine sevk edilmesi ve diğer ihtiyaç duyulan mal ve malzemenin taşınması gerektiğini ifade etmektedir. I. Dünya savaşından önce Almanya’nın demiryolu ve deniz yolu ağ sistemleriyle ilgili yatırımları ile ABD’nin II. Dünya Savaşı esnasında eyaletler arasında likit petrol ürünlerinin taşınmasını sağlayacak boru hattı sistemleri inşa etmeleri bu konuya örnek teşkil etmektedir (Erdoğan, 2016).

Şendağ (2007) ve Erdoğan (2016), ulaşım sistemlerinin gelişmişliği ve verimliliğinin, ülkedeki ekonomik ve toplumsal bütünleşme seviyesini etkileyeceğini ifade etmişlerdir. Ulaştırma sistemlerinin, bir ülkede merkezi teşkilatlanmanın ve siyasi birliğin sağlanmasında etkili olduğunu söylemektedirler. Türkiye’de, Osmanlı’nın son dönemlerinden itibaren özellikle Cumhuriyetin ilk yıllarında, ulaştırmanın ekonomik, sosyal ve politik fonksiyonlarının yerine getirilmesini sağlayacak olan, dünyada da en önemli ulaştırma sistemi olan demiryolu yatırımlarına büyük önem verilmiştir. Türkiye’de gerçekleştirilen demiryolu yatırımlarının, ekonomik gelişmişliği gerçekleştirecek şekilde planlandığı, bununla birlikte bölgelerarası demografik yapının korunmasında etkili olduğu ve ülkenin siyasi bütünlüğünün sağlanmasında büyük önem taşıdığı bilinmektedir.

2.2. Türkiye’de Ulaştırma Yatırımlarının Ulaştırma Fonksiyonları İle İlişkisi

Türkiye’nin ulaştırma politikalarını inceleyen literatür araştırmalarında, Türkiye’nin ulaştırma serüveninin genellikle üç bölümde incelendiği görülmektedir. Birinci dönem Osmanlı’nın son dönemleri, ikinci dönem Cumhuriyetin ilk yıllarından 1940’lı yıllara kadar olan süreç üçüncü ve son dönem olarak da 1940 yılından günümüze kadar geçen süre olarak belirlenmektedir. Bu çalışmada, Türkiye’nin son 20 yılını incelemekte olup AK Parti hükümetleri ile başlayan ve günümüze kadar ulaşan bu dönem ayrı bir bölüm olarak incelenecektir.

2.2.1. Birinci Dönem

19. yüzyılda sanayileşme hamleleri ile birlikte gelişen demiryolu ulaştırma sistemleri Osmanlı’nın son dönemlerinde ülke toprakları ile buluşmuştur (Avcı, 2005). Bu anlayış ile Tablo 1’de de görüldüğü gibi Osmanlı devleti imtiyazlar ve milli sermaye ile demiryolu ulaştırma sistemleri yatırımlarına öncelik vererek ülkenin ekonomik kalkınmasını ve politik çıkarlarının korumayı amaçlamıştır.

Tablo 1. Dönemler İtibarı ile Yapımı Gerçekleştirilen Demiryolu Hat Uzunlukları

Dönem	Hat Uzunluğu (km)
Osmanlı Dönemi	8.370
Cumhuriyetin İlk yılları	3.117
1940-1990	1.334

Kaynak: (Miser, 2019)

İngiltere ve daha sonra Almanya Bağdat Demiryolu projesi ile Osmanlı toprakları üzerinde uluslararası siyasi ve ekonomik emellerine ulaşmayı hedeflemişlerdir. II. Abdülhamit ülke toprak bütünlüğünün korunmasına yardımcı olacağı ve ekonomik getiri sağlayacağı düşüncesiyle temkinli de olsa bu projeye onay vermiştir. Bağdat demiryolu hattının her ülke için özellikle birbirleriyle olan dış ticaret hacmini geliştirdiği, I. Dünya Savaşının hemen öncesinde bu sayede gelişen ikili ilişkiler ile savaşta müttefik olmalarına zemin hazırlamıştır.

Osmanlı'nın son dönemlerinde demiryolu ulaştırma sistemleri kurulmaya ve yaygınlaşmaya başlamıştır. Başta Almanya ve İngiltere emperyalist amaçlarına ulaşabilmek, sömürge ülkeleri ile bağlantı kurabilmek için Osmanlı topraklarında da demiryolu sistemleri kurmak istemişlerdir. Osmanlı tarafında kâr garantisi ve uzun yıllar işletme hakkı verilerek kurulan ulaştırma sistemleri 4 000 km'yi aşmıştır (Türkiye Makine Mühendisleri Odası Birliği [TMMOB], 2012).

Almanya Bağdat Demiryolu hattı ile amaçladığı siyasi hedeflere ulaşamamış olsa da iki ülke arasındaki bağı güçlendirmiş, I. Dünya Savaşı ile perçinlenen bu bağ günümüzde de etkisini göstermektedir (Avcı, 2016). II Abdülhamit'in, Osmanlı'nın toprak bütünlüğünü korumak ve imparatorluğun ömrünü uzatma çabasını, ulaştırmanın politik fonksiyonu olan ülkelerin siyasi bütünlüğünü sağlayıcı etkileri ile açıklamak mümkün olmaktadır.

Osmanlı imparatorluğunun son yıllarında gerçekleştirilen dış kaynaklı ve imtiyazlı demiryolu ulaştırma sistemleri ile özellikle ulusal ve uluslararası ticareti canlandırma düşüncesi ulaştırmanın ekonomik fonksiyonunun ön planda tutulduğu sonucuna ulaştırmaktadır. Almanya'nın hem siyasi hem de ekonomik kazançları dikkate alındığında eşit şartlarda ekonomik çıkarlar sağlandığı söylenemese de Osmanlı'nın, özellikle Almanya ile yaptığı dış ticaretten elde ettiği ihracat gelirlerini arttırdığı bilinmektedir

2.2.2. İkinci Dönem

Cumhuriyetin kurulduğu yıllarda yürütülen ulaştırma politikaları, her anlamda olduğu gibi ekonomik faaliyetlerde de yürütülen millileşme politikalarını gerçekleştirmede milli ulaştırma yaklaşımlarının benimsendiğini göstermektedir (Çolak, 2013). Tablo 1 ve Tablo 2 verileri incelendiğinde bu dönemde demiryolu ulaştırma sistemlerine öncelik verildiği görülmektedir. Diğer taraftan Osmanlı’dan devralınan karayolu ulaştırma altyapısı, yeni yatırımlar ile iyileştirilmiş ve karayolu ağ uzunlukları arttırılmıştır.

Tablo 2. Dönemler İtibari ile Karayolları Ağ Uzunlukları

Dönem	Hat Uzunluğu (KM)
Osmanlı Dönemi	-
Cumhuriyetin İlk yılları	127.789
1940-2000	785.000

Kaynak: (Çetin vd., 2011)

Cumhuriyetin ilk yıllarında sanayileşme ve kalkınma atılımları için belirlenen hedefler ve politikalar arasında ulaştırma yatırımları içerisinde demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Birinci ve İkinci Beş Yıllık Sanayi Planları doğrultusunda alınan kararlar neticesinde, Avrupa ülkelerinin elinde bulunan işletmeler geri alınmış ve kendi amaç ve gayeleri için oluşturdukları demiryolu sistemleri yerine, bölgelerarası pazar erişimini sağlayacak, ağ tipi demiryolu sistemleri kurulmaya başlanmıştır. Bu dönemin şartları göz önüne alındığında, sınırlı kaynak ve teknolojik imkânlarla rağmen, milli ve yerel üretim faktörleri ile gerçekleştirilmesi planlanan temel tüketim mal ve hizmet üretimi sanayi yatırımları ve tarıma dayalı sanayi yatırımları için, birim maliyetleri düşürücü etkisi ile demiryolu ulaştırma yatırımlarına ağırlık verilmiştir.

Atatürk, “*Demiryolları; bir ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan kutsal bir meşaledir. Cumhuriyetin ilk senelerinden beri, dikkatle, ısrarla üzerinde durduğumuz demiryolları inşaat siyaseti, hedeflerine ulaşmak için, durmadan başarı ile tatbik olunmaktadır*” şeklindeki sözleri ile demiryolu ulaştırma politikalarının hem sosyal amaçlı hem de politik amaçlı gerçekleştirildiğini ifade etmektedir (İmer, 1989).

Cumhuriyetin ilk yılları ile her alanda başlayan millileşme çabaları ulaştırma politikalarında da görülmektedir. Demiryolu ulaştırma sistemlerini elinde bulunduran imtiyazlı yabancı şirketlerden bu yetkiler alınmış ve yeni kurulan ve kurulacak olan yerli kurumlara devredilmiştir. Çolak (2013), dönemin şartları göz önüne

alındığında hızlı bir şekilde siyasi ve merkezi otoritenin güçlendirilmesinin hedeflendiğini ifade etmektedir. Ülkenin geneline yayılan demiryolu ulaştırma sistemleri ile ulaştırmanın en önemli politik fonksiyonlarından birisi olan ülke savunması amaçlanmış ve bu gaye ile demiryolu yatırımları milli politika olarak görülmüştür. Benzer politikalarla, denizyolu ulaştırma stratejileri belirlenmiş, kabotaj hakkı Türk bayraklı gemilere tanınmıştır. Demiryolu başta olmak üzere, ulaştırma sistemlerinin nitelik ve niceliğinin artırılmasıyla sosyo-ekonomik olarak ulaştırmanın sosyal fonksiyonu olan kültürel birliğin sağlanmasına katkı yapması amaçlanmıştır.

Ağ tipi projelerle yapımı gerçekleştirilen demiryolu ulaştırma sistemleri ile yerli hammadde kaynaklarının üretim merkezlerine, üretilen mal ve hizmetlerinin de ülke genelini kapsayan geniş pazar imkânlarına ulaşması hedeflenmiştir. Ekonomiyi canlandırmayı hedefleyen sanayi programlarındaki ulaştırma hedeflerinin diğer bir amacının, ulaştırmanın ekonomik fonksiyonlarını yerine getirmek olduğu görülmektedir.

2.2.3. Üçüncü Dönem

1940 yılından sonra II. Dünya Savaşının etkilerinden savaşa girmeyen Türkiye'de ekonomik anlamda olumsuz etkilenmiş ve birçok sektör gibi ulaştırma sektörü yatırımları da bu dönemde neredeyse durma noktasına gelmiştir. II. Dünya Savaşından sonra Türkiye, ABD'den Marshall yardımları çerçevesinde mali yardım sağlamıştır. Bu gelişme Türkiye'de günümüze kadar uzanacak ulaştırma politikalarında değişikliğe sebep olmuştur. ABD tarafından öncülük edilen otomotiv sektörünün geliştirilmesi politikaları neticesinde, Türkiye'ye sağlanana mali yardımların ulaştırma yatırımları için kullanılacak kısmının demiryolu sistemleri yerine karayolu sistemlerine aktarılması sağlanmıştır.

Bu yönlendirmeler neticesinde 1 Mart 1950 yılında bir yasa ile Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. 1952 ile 1962 yılları arasında, devlet bütçesinin %10'luk kısmı Karayolları Genel Müdürlüğüne tahsis edilmiştir (TMMOB, 2012). Tablo 2 verilerinde görüldüğü gibi özellikle bu dönemde karayolu ulaştırma yatırımları önem kazanmış ve uzunca bir süre Türkiye'nin en çok önem verdiği ulaştırma modu olma özelliğini korumuştur.

Birinci ve İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planlarında karayolları yol ağlarının geliştirilmesi ve iyileştirilmesi yönünde kararlar alındığı görülmektedir (Devlet Planlama Teşkilatı [DPT], 1963, 1968). Ulaştırma yatırımları için ayrılan kaynaktan, karayolu ulaştırma sistemlerinin aldığı pay neredeyse dörtte üçü kadar olmuştur. 1963 yılında başlayan planlama dönemlerinde 1983 yılına kadar, sistemli bir ulaş-

tırma politikası belirlendiği görülmektedir. Ulaştırma sistemlerinin dengeli bir biçimde geliştirilmesini amaçlayan ve bu yönde kararlar alınan Türkiye’nin ilk ve tek ulusal ulaştırma planı olan 1983-1993 yıllarını kapsayan Ulaştırma Ana Planı (U.A.P) 1986 yılında yürürlükten kaldırılmıştır. 1990-1995 yılları arasında karayolu ulaştırma yatırımlarının, ulaştırma yatırımları içerisindeki payı sürekli artarken 1996 yılından sonra bu payın azalma eğilimine girdiği görülmektedir 2002 yılından itibaren izlenen ulaştırma politikaları AK Parti dönemi başlığı altında incelenecektir.

3. AK PARTİ DÖNEMİ ULAŞTIRMA STRATEJİ VE HEDEFLERİ

Türkiye’nin son 20 yılında hazırlanan kalkınma planlarında (8.,9.,10. ve 11.) hükümetin, ulaştırma yatırım stratejileri, hangi ulaştırma sistemine öncelik verileceği, mevcut sistemlerin yenileneceği mi yoksa yeni sistemler mi kurulacağına, ulaştırma sektöründeki sorunlar ve bunların nasıl giderileceğine yönelik planlar ve projeler bulunmaktadır.

Kalkınma Bakanlığı (2017), raporunda uluslararası ticarete dünya sıralamasında ön sıralarda yer alan ekonomilerin taşımacılık faaliyetlerinin gelişmiş olduğu ifade edilmiş, Türkiye’nin jeopolitik konumunun avantajıyla, sürekli artan uluslararası ticaretten daha fazla pay almak için mevcut ulaştırma yatırımlarını her ulaştırma modu için ayrı ayrı geliştirmesi gerektiği vurgulanmıştır. Türkiye’nin orta vadeli hedefleri doğrultusunda dünyanın en büyük 10 ekonomisi arasına girebilmesi için tüm sektörlerin lokomotifi konumunda olan ulaştırma sektörüne son yıllarda göstermiş olduğu önemi arttırarak devam ettirmesi gerekliliği vurgulanmıştır.

Sekizinci ve Dokuzuncu Kalkınma Planlarında ulaştırma yatırımları için ayrılan kaynakların büyük bir kısmının karayolu ulaştırma sistemlerine aktarıldığı, ihmal edilen diğer ulaştırma sistemleri nedeniyle dengeli bir ulaştırma sisteminin oluşmadığını, bu nedenle de verimsiz bir ulaştırma sistemine sahip olduğu belirtilmektedir (DPT, 2001, 2006). Tablo-3’de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) (2020a), bütçe sunumundan elde edilen 2003-2020 yıllarına ait toplam 910,3 milyar TL yatırım tutarının ulaştırma sektörlerine dağılımı görülmektedir. Yine aynı sunumda 2020-2023 yılları arasında ulaştırma modlarının yatırımlar içindeki teklif edilen bütçe tutarları incelendiğinde, Karayolu ulaştırma modlarının yatırımlar içindeki payının %30’ların altına çekildiği, demiryolu ulaştırma yatırımlarının %60’lara ulaştığı diğer modlarında paylarının arttırıldığı görülmektedir. Bü-

tün bu veriler incelendiğinde, gerçekleşen ve hedeflenen ulaştırma politikalarının modlar arasındaki dengesiz dağılımı gidermeye yönelik olduğu söylenebilmektedir.

Tablo 3. Ulaştırma Yatırımlarının 2003-2020 Yılları Sektörel Dağılımı (Milyar TL)

Ulaştırma Modları	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Haberleşme
Sektörel Dağılım	564.9	170.2	10	88.5	76.7
Yüzdellik Pay (%)	62.1	18.7	1.1	9.7	8.4

Kaynak: (UAB, 2020a)

Kalkınma Bakanlığı (2013), hazırladığı Onuncu Kalkınma Planında uluslararası ticaretin %90'ını gerçekleştiren denizyolu ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi gerektiği özellikle de büyük konteyner limanların yapılması gerektiği vurgulanmaktadır. Kalkınma Bakanlığı (2017), hazırladığı On Birinci Kalkınma Planında modern taşıma türleri olan ve Türkiye'nin sahip olduğu coğrafi avantajlarını en iyi şekilde kullanmasını sağlayacak modlar arası ve çok modlu taşıma sistemlerinin uygulanması gerektiği, bunu gerçekleştirmek için de ulaştırma sistemlerini birbirlerine entegre olacak şekilde dengeli bir biçimde geliştirmek gerekliliğine vurgu yapılmaktadır.

Kalkınma planlarındaki ulaştırma politikaları, ulaştırmanın ekonomik, sosyal ve politik fonksiyonlarına yönelik oluşmaktadır. Ulaştırmanın ekonomik, sosyal ve politik fonksiyonlarını dikkate alarak hazırlanacak ulaştırma politikasından, ülkelerin ulaştırma ihtiyaçlarını kıt kaynaklarla en iyi şekilde karşılama amacıyla tüm ulaştırma alt sistemlerinin kullanım şartlarına uygun olarak geliştirmesini sağlayan ilke ve eylemler anlaşılmalıdır (Erdoğan, 2016).

Tablo 4. Kamu Yatırımları İçinde Ulaştırma Yatırımlarının Payı (Milyon TL)

YILLAR	Toplam Yatırımlar	Ulaştırma Yatırımları	Yüzdellik Pay (%)
2016	66.279	23.460	35
2017	81.321	28.115	35
2018	104.700	42.681	41
2019	96.039	31.304	33
2020	77.134	25.214	33

Kaynak: (Strateji ve Bütçe Başkanlığı [SBB], 2020)

Ulaştırma sistemlerinin tamamlanmış gelişmiş ülkelerde ulaştırma yatırımlarının toplam yatırımlar içindeki payı düşük seviyelerde kalırken, ulaştırma altyapı yatırımlarını tamamlamamış olan Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde ise bu oranın %30 veya daha yukarılarda seyrettiği bilinmektedir. SBB (2020), tarafından yayımlanan verilerde kamu yatırımlarının sektörel dağılımında 2002-2020 yılları arasında en büyük pay ulaştırma sektörüne ayrılmıştır. Tablo 4’te son beş yıl kamu yatırımları içinde ulaştırma sektörü yatırımlarının aldığı payın %35-40 arasında seyrettiği görülmektedir. Türkiye kalkınma hamlelerini, ulaştırma altyapı ve üst yapı sistemlerini bütün ulaştırma modlarını dengeli şekilde geliştirecek stratejileri belirleyerek tamamlayabileceği belirtilmektedir. AK Parti hükümetleri döneminde gerçekleşen ve gerçekleşmesi planlanan ulaştırma stratejileri bu fonksiyonlar dikkate alınarak, bütün ulaştırma modları için incelenmektedir.

3.1 Karayolu Ulaştırmasında Gerçekleştirilen ve Hedeflenen Yatırımlar

Türkiye’nin stratejik konumundan en iyi şekilde yararlanmak için kaliteli kara yolu ulaştırma ağının kurulması gerekmektedir. Bu politika doğrultusunda 2003 yılında toplamda 7200 km olan bölünmüş yol ve otoyol uzunluğu 2020 yılı itibarıyla 26646 km’ye çıkarılmıştır. (Karayolları Genel Müdürlüğü [KYGM], 2021). 2020 yılı itibarıyla mevcut 3523 km olan otoyol uzunluğunu ise 2023 yılında 5034 km’ye 2023 ve sonrasında ise 8235 km’ye yükseltilmesi hedeflenmektedir. (AK Parti, 2018). DPT (2006), Dokuzuncu Kalkınma Planı da ulaştırma sistemlerinde olumsuzluk olarak görülen ve trafik kazalarındaki can kaybının AB ülke ortalamalarının üstünde olduğu belirtilmektedir. Hükümet, karayollarında can ve mal güvenliğine öncelik vererek, uyguladığı politikalar ile güven ve konforu arttırmaya çalışmaktadır. Bu politikalar sonucunda ölümlü trafik kaza sayılarının 2003 yılında 10 milyon taşıt/km başına 5,72 iken 2018 yılında 0,46’ya düşmüştür

Kara ve Ciğerlioğlu (2018), uzun dönem ekonomik politika aracı olarak kullanılan altyapı yatırımları içindeki ulaştırma altyapı yatırımlarının, ulaşım sağladığı zaman tasarrufu ve erişim kolaylığı avantajı nedeniyle ekonomik büyüme katkısı olduğunu ifade etmektedirler. Gelişmişlik düzeyi yüksek olan ülkelerin özellikle ulaştırma modları içerisinde karayolu yatırımlarını alt yapı hizmetleri ile birlikte tamamlamış oldukları görülmektedir. Kara yolu ulaştırma ağındaki bu ilerleyiş ekonomik gelişmişlikte belirleyici olmaktadır.

Tablo 5. Karayolların Yıllara Göre Uzunlukları (km)

Yıllar	Bölünmüş Devlet Yolu	Bölünmüş İl Yolu	Otoyol
2003	4.926	521	1.753
2004	6.735	575	1.662
2005	7.917	594	1.667
2006	9.135	642	1.908
2007	10.387	678	1.908
2008	11.747	789	1.922
2009	13.606	852	2.036
2010	15.788	996	2.080
2011	17.033	1.122	2.119
2012	17.886	1.181	2.127
2013	18.524	1.311	2.244
2014	18.944	1.361	2.278
2015	19.357	1.467	2.282
2016	19.790	1.499	2.542
2017	20.237	1.613	2.657
2018	20.475	1.796	2.842
2019	20.723	1.922	3.060
2020	21.023	2.100	3.523

Kaynak: (KYGM, 2021)

Tablo 5'e bakıldığında modern teknolojilerle yolcu ve yük taşımacılığında karayollarında konfor, güven ve hız esas alınıp istikrarlı yol yapım politikalarına devam edildiği görülmektedir. Ulaştırma sistemlerinde ilk yatırım maliyetlerinin büyük bütçeler gerektirdiği dikkate alındığında ve uzun yıllar karayolu ulaştırma alt ve üst yapı yatırımlarına ayrılan yüksek bütçeler ile bu yatırımlar büyük ölçüde tamamlanmıştır. Karayolu ulaştırma sistemleri, Türkiye'de ulaştırma yatırım politikalarında uzun yıllar en büyük payı almıştır. Bu pay son yıllarda önemli ölçüde azalarak diğer ulaştırma modlarına kaymıştır. Tablo 6, UAB (2020b), bütçe rakamlarında karayolu ulaştırma sistemlerinin aldığı payın diğer modların çok gresinde kaldığını göstermektedir.

Tablo 6. 2020 Yılı Yatırım Ödeneklerinin Sektörel Kullanımı (Bin TL)

Ulaştırma Modları	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Haberleşme	Toplam
Bütçe Ödeneği	2.084	7.522.406	295.507	99.200	8.470.995

Kaynak: (UAB, 2020b)

AK Parti hükümetleri karayolu ulaştırma sistemlerine yönelik politikalarında “yol medeniyettir” sloganıyla hareket etmekte ve dünya ile entegrasyonu sağlama da önemi vurgulamaktadırlar. Karayolu ulaştırma sistemlerine yapılan yatırımların ülkeye ve millete artı değer katacağı ve insanların refah seviyelerini arttıracacağı belirtilmekte bu anlayış ile karayolu ulaştırma sistemlerinin ekonomik fonksiyonuna vurgu yapılmaktadır (AK Parti, 2018).

AK Parti hükümetleri ülkenin her noktasını güvenle ulaşımın yapılabileceği konforlu ve teknolojik yeniliklerle donatılmış karayolu ağı sistemleri ile birbirine bağlayacak politikalar uygulamaktadırlar. Bu sayede ulaştırmanın sosyal fonksiyonu olan ulusal bütünleşmeyi sağlamak, iç göçleri engellemek ve sosyal ve kültürel bütünleşmeyi sağlamak hedeflenmiştir. Uluslararası sosyal kültürel etkileşimin de altyapı yatırımları tamamlanmış karayolu ulaştırma sistemleri ile sağlanacağı bilinmektedir.

Özellikle terörle mücadelede etkinlik kazanabilmek, riskli bölgelerde merkezi yönetimin ulusal birliğin sağlanması adına gerçekleştireceği işlevleri kolaylaştırmak adına modern karayolu ulaştırma sistemlerinin tamamlanması gerekmektedir. AK Parti bu politikalar ile ulaştırmanın politik fonksiyonunu gerçekleştirerek ülkenin milli birlik ve bütünlük anlayışını güçlendirmektedir.

3.2. Demiryolu Ulaşımında Gerçekleşen ve Hedeflenen Ulaştırma Yatırımları

AK Parti hükümetleri demiryolu ulaştırma sistemlerinin yaklaşık 50 yıl boyunca göz ardı edildiğini belirterek bu ulaştırma sisteminin kitle ve kombine taşımacılığındaki avantajlarını göz önüne alarak yatırım politikalarını belirlemekteler (AK Parti, 2018). Bu kapsamda, 2004 yılından itibaren 1 805 km ana hat ray sistemi döşenmiştir. Demiryolu ulaştırma sistemlerinden Yüksek Hızlı Tren (YHT) hatlarına olan yatırımlar artırılmış, bu ulaştırma sistemi ile Türkiye’nin dinamizme ve yenilikçiliğe yönelik politikalarının sembolü olduğu vurgulanmaktadır. Demiryollarını serbestleştirme hamleleri atılmış, bu yönde Türkiye Cumhuri-

yeti Devlet Demiryolları (TCDD) Taşımacılık A.Ş kurulmuştur. Amaç rekabetçi bir taşımacılık sistemi oluşturarak halkın ucuz, güvenli ve konforlu taşınmasını sağlamaktır. UAB (2020b), raporundan elde edilen Tablo 6'daki 2020 yılı bütçesinin yatırım ödenekleri verilerinde, yatırımların yaklaşık %90'ı demiryolu ulaştırma moduna ayrılmıştır.

DPT (2001) sekizinci kalkınma planında, **Türkiye ile Orta Asya ülkelerinin uluslararası ticaretlerini geliştireceği belirtilen Bakü- Tiflis- Kars demiryolu projesi hükümetin, uluslararası ulaştırma stratejileri arasında gündemini korumaktadır.** Kalkınma Bakanlığı (2013), hazırladığı Onuncu Kalkınma Planında ulaştırmaya yönelik politikalarında, Doğu- Batı yönlü demiryolu alt yapı yatırımlarına hız verilmesi, Kuzey- Güney yönlü darboğazların giderilmesi hedeflenmekte bu sayede istenilen büyüme rakamlarına ve dış ticaret hacmine ulaşabileceği vurgulanmaktadır. Lojistik sektöründeki gelişmelere paralel olarak 21 yerel lojistik merkezinin kurulması planlanmıştır. Bunların beş tanesi (Samsun, Uşak, Denizli, Eskişehir ve Balıkesir) hizmet vermeye başlamıştır. Lojistik merkezler ile artan sanayi üretimi demiryolu ulaştırma sistemlerine entegre diğer ulaştırma modları ile birim maliyetleri azaltacak kombine taşımacılık hedeflenmektedir.

Tablo 7. Yıllara Göre Demiryolları Yapımı İstatistik Verileri

Yıllar	Konvansiyonel Hat Uzunlukları	Yüksek Hızlı Tren Hat Uzunlukları
2003	10.959	-
2004	10.968	-
2005	10.973	-
2006	10.984	-
2007	10.991	-
2008	11.005	-
2009	11.008	397
2010	11.052	888
2011	11.112	888
2012	11.120	888
2013	11.209	888
2014	11.272	1,213
2015	11.319	1.213
2016	11.319	1.213
2017	11.395	1.213
2018	11.497	1.213

Kaynak: (TCDD, 2019)

Tablo 7’deki rakamlar incelendiğinde demiryolu yük taşımacılığı için yeni demiryolu sistemlerinin miktarında istikrarlı bir tablo karşımıza çıkmamaktadır. Bunun yanında Yüksek Hızlı Tren sistemlerinin yapımı yıllar içinde artan bir seyir izlediği görülmektedir. TMMOB (2012) raporunda güvenli, hızlı, konforlu, maliyetleri düşüren, dışa bağımlılığı (enerji tüketimi) azaltan, çevreyle uyumlu sosyo-ekonomik kalkınmanın itici gücü olacak ulaştırma modlarının birbirleriyle yıkıcı rekabet oluşturacak şekilde değil de, birbirlerine alternatif oluşturacak şekilde düzenlenmesi gerektiği belirtilmektedir. Nüfusu sürekli artan Türkiye için ulaştırma talebinin, kamu eli marifetiyle gerçekleştirilecek demiryolu ulaştırma sistemleri ile çözülebileceği belirtilmektedir. Barutça (2006), Orta Asya ülkelerinin uluslararası ticarete karşılaştığı coğrafi zorluklardan bahsetmiş, coğrafi konumu itibarıyla Orta Asya ülkelerinin dış ticarete özellikle Avrupa ülkeleri gibi uzak mesafe taşımacılıkta tercih edilen denizyolu taşımacılığını kullanmadığı, bu ulaştırma modu yerine daha yüksek maliyetli demiryolu ulaştırma modundan yararlanabileceklerini belirtmiştir. Orta Asya ülkelerini Avrupa’yla en kısa yoldan buluşturacak güzergâhın ise eski tarihlerden beri kullanılan günümüzde “Demirden İpekyolu” olarak ifade edilen güzergâh olduğu ifade edilmiştir. Bu güzergâhın en önemli parçasının Türkiye’den geçen Kars-Tiflis demiryolu hattının oluşturduğunu bu hat üzerinden Orta Asya ülkelerinin Avrupa’ya bağlanabileceğini ifade etmiştir. Bu ulaştırma yatırımı ile hem Orta Asya ülkelerinin hem transit konumda bulunan Türkiye’nin hem de Avrupa’nın kazanacağı ve dış ticaret hacimlerini genişletebilecekleri iddia edilmektedir (Barutça, 2006).

AK Parti hükümetleri Tablo 7’de görüldüğü gibi demiryolu ulaştırma sistemleri için yatırımlarını yıllar içinde arttırarak devam ettirmektedir. Tablo 6’ya bakıldığında Bakanlık ulaştırma yatırımları için 2020 bütçesinden en büyük kaynağı demiryolu ulaştırma sistemlerine ayırmıştır. Özellikle son yıllarda hızlı tren yolu hatlarına ağırlık verilmiş insanların ve eşyaların daha hızlı güvenli ve konforlu ulaşımı amaçlanmıştır. Bu yatırımlar ile kazanılan zaman ve maliyet tasarrufu ile ulaştırmanın ekonomik fonksiyonu hedeflenmektedir.

Özellikle uluslararası ticaretten pay alabilmek ve jeopolitik konumun avantajını kullanarak transit geçiş üstünlüğünü anlamlandırabilmek için demiryolu ulaştırma sistemi yatırımlarını tamamlamak önem arz etmektedir. Çin, Orta Asya ve Kafkaslar ile Avrupa ülkelerinin ticaretinde aktarım merkezi konumuna gelebilmek ülke içinde kuzey-güney ve doğu- batı hatlarını tamamlamak ve bu sitemleri uluslararası taşımacılığın lokomotifleri olan limanlara bağlamak gerekmektedir.

Uluslararası ticarete büyük hacimli yüklerin taşınması için demiryolu-denizyolu kombine taşımacılık sistemlerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Ulaştırmanın

ekonomik fonksiyonu ile açıklanabilen ulusal ve uluslararası birçok proje gerçekleştirilmiş ve gerçekleştirilmeye devam etmektedir. AK Parti hükümetleri özellikle Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ile bu anlamda önemli bir adım atmıştır. Filyos projesi kapsamında Filyos limanı da dâhil uluslararası aktarım limanı konumundaki diğer önemli limanlarımızın da demiryolu bağlantıları tamamlanmaktadır.

3.3. Havayolu Ulaşımında Gerçekleşen ve Hedeflenen Ulaştırma Yatırımları

Ulaştırmanın ekonomik, politik ve sosyal fonksiyonları havayolu ulaştırma modeli özelinde inceleyen Aytaç ve arkadaşları (2007), günümüzde havayolu ulaştırma modunun yalnızca taşımacılık hizmeti sunan bir yapısının olmadığını aynı zamanda ülkelerin politikalarını, ekonomik hedeflerini, büyüme stratejilerini ve uluslararası ilişkilerini etkilediğini ifade etmektedirler. Hükümetler, havayolu sektörüne ülke politikaların ve ekonomik hedeflerini uluslararası platformda temsil eden bir rekabet aracı olarak bakmaktadırlar. Havayolu sektörü ulaştırmanın politik ve ekonomik fonksiyonlarına hizmet ettiği gibi, ulusal gurur ve ulusal kimliği temsil etme özelliği ile ulaştırmanın sosyal fonksiyonlarına da katkı sağlamaktadır.

Hava ulaştırma sistemlerinde dünya ortalaması %6,5 büyürken, Türkiye’de %13,3’lük bir büyüme gerçekleşmiştir. Bu sektördeki büyümenin birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkenin aksine devam ettiği belirtilmektedir (AK Parti, 2018). Havayolu ulaştırma yatırımlarının, kamu yatırımları destekli Kamu-Özel-İş Birliği (Türk Modeli) projesi adı altında gerçekleştirilmekte olduğu, İstanbul Yeni Havalimanı ile de bu yatırımların zirveye ulaştığı belirtilmektedir. AK Parti hükümetleri döneminde, havayolu ulaştırma modu altyapı ve üstyapı yatırımları ile bütün havayolu sektörel göstergelerinde artış yaşanmıştır. Bu durum tablo 8’de görülmektedir.

Tablo 8. 2003-2020 Yılları Arası Havayolu Sektörel Göstergeler

Göstergeler	2003-2020 Artış Oranı (%)
Aktif Havaalanı Sayısı	115
Sektör Cirosu (Milyar \$)	1132
Toplam Yolcu (Milyon)	507
İstihdam (Bin Kişi)	354
Büyük Gövdeli Uçak	241
Hava Kargo Kapasitesi (Ton)	725

Kaynak: (UAB, 2020a)

Türkiye’nin birçok iline havalimanları inşa edilmiş, 2003 yılında 26 olan havaalanı sayısı 2020 yılında 56 olmuştur (UAB, 2020a). Türkiye’nin son dönemlerindeki yolcu potansiyeli düşük illere yapılan havayolu ulaştırma sistemlerini ulaştırmanın sosyal fonksiyonu ile açıklamak mümkündür ancak Hakkâri Yüksekova Havalimanı yapımı, bu alandaki icraatlar içinde özellikle havaalanı stratejilerini sadece ulaştırmanın ekonomik ve sosyal değil politik fonksiyonuyla açıklamak yerinde bir tespit olacaktır. Özellikle Güneydoğu Anadolu bölgesine yapılan yatırımlar ulaştırmanın politik fonksiyonu ile bağdaşmakta bu bölgelere güvenli ulaşımın sağlanması amaçlanmaktadır.

3.4. Denizyolu Ulaşımında Gerçekleşen ve Hedeflenen Ulaştırma Yatırımları

Türkiye, 10 milyar tona ulaşan uluslararası ticaretten daha fazla pay almak için transit bir liman olma stratejisini belirlemiştir. Bu hedeflerin gerçekleşmesi için mevcut küçük limanların yenilenmesi, denize kıyısı olan her ile en az bir ana aktarma limanı yapılması, Türk deniz filosunun yenilenmesi ve gemi-yat inşa sanayisindeki teknolojik gelişmelerle rekabetçi bir ortam oluşturulması hedeflenmektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti İstatistikleri 2018 verileri incelendiğinde, limanlarımızda elleçlenen yük miktarının 2010 yılında 348 milyon tondan, 2018 yılında 460 milyon tona, konteyner hacminin ise yine 2010 yılında 5 milyon TEU’dan 2018 yılında 10 milyon TEU’ya, ulaştığı görülmektedir.

Tablo 9. Limanlarımızda Gerçekleşen Toplam Konteyner Elleçleme Miktarları (Ton)

	Yükleme (İhraat)	Yükleme Transit	Boşaltma (İthalat)	Boşaltma Transit	Toplam İthalat-İhracat	Toplam Transit
2004	17.456.923		14.917.810		32.374.733	
2005	18.090.023		34.853.990		34.853.990	
2006	20.268.158		19.509.957		39.778.115	
2007	23.098.526	155.224	23.296.239	134.289	46.494.765	289.513
2008	25.422.389	620.336	24.655.826	583.493	50,078,215	1.203.829
2009	24.171.131	39.027	20.680.474	95.459	44.851.604	134.486
2010	26.433.473	4.927.463	23.151.182	4.932.345	49,584,655	9.859.808
2011	30.010.607	4.670.498	28.409.299	4.400.764	58.419.907	9.071.261

	Yükleme (İhraat)	Yükleme Transit	Boşaltma (İthalat)	Boşaltma Transit	Toplam İthalat- İhracat	Toplam Transit
2012	33.199.344	5.759.213	29.871.028	5.723.699	63.070.373	11.482.912
2013	35.456.727	6.284.720	30.715.031	6.467.065	66.172.058	12.751.785
2014	39.107.122	4.976.002	34.790.400	4.329.503	73.897.524	9.305.507
2015	38.419.925	4.67.2753	34.007.962	4.055.896	72.427.887	8.728.650
2016	41.444.253	5.603.842	35.608.596	5.238.908	77.052.851	10.842.751
2017	44.433.315	8.569.502	37.275.862	7.579.699	81.709.179	16.149.201
2018	48.624.398	10.917.499	36.336.606	8.152.087	84.961.003	19.069.586
2019	51.276.523	11.421.612	37.602.958	9.395.221	88.879.482	20.816.834

Kaynak: (UAB, 2019)

Türkiye’de denizyolu taşımacılığının son 20 yıllık seyri incelenirken, Tablo 9’da görüldüğü gibi günümüzde uluslararası ticarete en çok tercih edilen taşıma şekli olan konteyner elleçleme rakamları kullanılmıştır. Tablo 9 yorumlandığında dış ticaret hacminin denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilen kısmının giderek arttığı görülmektedir. Ayrıca uluslararası transit taşımacılıkta jeopolitik özellikleriyle önemli bir avantajı elinde bulunduran ülkemiz bu rakamlarda istikrarlı bir yükselişe sahip bulunmaktadır.

Türkiye, denizyolu ulaştırma politikalarına son yıllarda ülkenin jeopolitik konumunu değerlendirerek uluslararası ticaretten aldığı payı arttıracak projeler uygulamaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin üç tarafına fiziksel kapasiteleri dünya limanlarıyla yarışır limanlar inşa edilmektedir. Çandarlı, Mersin ve son olarak Filyos liman projesi ile ülke jeopolitik konumuna, ülke ekonomisine ivme kazandıracak hamleler yapılmaktadır. Bu yatırımlar, uluslararası ticaretin %90’ına yakınının denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirildiği düşünülürse ulaştırmanın ekonomik fonksiyonu ile açıklanmaktadır.

4. SONUÇ

Ulaştırma, üretilen mal ve hizmetin, tüketicisiyle buluşmasını sağlayan bir etken olarak kimi zaman paradan bile daha önemli bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Mal ve hizmet üretiminin tüketileceği pazar ile buluşturan, ürünlerin fiyat oluşumunda maliyetler açısından önemli rol oynayan ulaştırma sektörü, ülkelerin ekonomik, sosyal ve siyasi hedeflerinde stratejik bir konumda bulunmaktadır.

Ekonomik kalkınma ve büyüme hedeflerine sahip ülkeler, dış ticaret hacimlerini genişleterek ülke gelirlerini arttırmmanın ve bu sayede toplumun refah seviyesini yükseltmenin en önemli faktörlerinden olan etkin ve verimli bir ulaştırma sisteminin oluşmasında stratejik hedef ve planlar belirleyip, bunları gerçekleştirmeyi amaçlamaktadırlar.

Ulaştırma politikalarını belirleme ve uygun yatırımları gerçekleştirme her ülke yönetimi için önemli sorun oluşturmaktadır. Hangi ulaştırma sistemine ağırlık verileceği, mevcut sistemlerin mi yenileneceği yoksa yeni sistemlerin mi inşa edilmesi gerektiği konusunda karar vermek zorunda kalmaktadırlar. Ulaştırma yatırımlarının toplam yatırımlar içinde yüksek sabit maliyetlere sahip olmaları nedeniyle yüksek finansman gerektiren yatırımlar olmaktadır. Türkiye gibi gelişmekte olan ve kaynakları sınırlı olan ülkelerde ulaştırma yatırım kararlarını belirlenirken verilen yanlış bir kararın sonucunda yüksek ekonomik bedeller ortaya çıkabilmektedir. Hükümetlerin bu kritik kararları verirken siyasi aktörler ile birlikte, akademisyenler ve STK'lar ile birlikte hareket etmeleri gerekmektedir.

Osmanlının son dönemlerinde, Türk toprakları ile buluşan ilk sistemli ulaştırma modunun demiryolu ulaştırma sistemleri olduğu bilinmektedir. Bu dönemin şartları göz önüne alındığında, ülkenin siyasi varlığını ve toprak bütünlüğünü koruyabilmek adına verdiği ulaştırma yatırım kararları hem politik hem de ekonomik sonuçlar ortaya çıkarmıştır. Cumhuriyetin kurulmasının hemen ardından bütün sektörlerde olduğu gibi ulaştırma sektöründe de millî ve yerli politikalar izlenmiştir. Bu politikalar çerçevesinde, dönemin uluslararası ve ulusal mal ve hizmet ulaşımında en düşük birim maliyetler sunan demiryolu ulaştırma sistemine ağırlık verilmeye devam edilmiş, yabancı şirketlerin elinde bulunan işletme ve imtiyaz hakları geri alınmıştır. İzlenen millî ve yerli ulaştırma politikaları için siyasi bütünlük sağlama ve merkezi otoriteyi güçlendirme amaçları, yerli sanayi ve tarıma dayalı sınıai üretimini hem ulusal hem de uluslararası pazarlara ulaştırabilme çabalarıyla hedeflenen ekonomik kalkınma ve büyüme ulaştırmanın ekonomik ve politik fonksiyonları ile açıklanabilmektedir. Halka seyahat fırsatının

sunulması sosyo-kültürel bütünlüğü sağlamaya yönelik bir fayda oluşturduğundan ulaştırmanın sosyal fonksiyonu ile örtüşmektedir.

1940'lı yıllardan sonra kaynak oluşturma anlamında darboğaza giren ülke dış kaynaklardan krediler edinmiş, Marshall yardımları ile ABD'nin verdiği bu kredilerde ulaştırma kaynakların büyük bir bölümününün karayolu ulaştırma sektörüne ayrılması tavsiye edilmiştir. Karayolu ulaştırma sistemlerinin yatırımlardaki hâkimiyeti son dönemlere kadar kesintisiz devam etmektedir. Enerji kaynağının dışa bağımlı olduğu bir ulaştırma sistemine yönelerek diğer ulaştırma sistemlerinin ihmal edilmesi, 1. Kalkınma Planından günümüze kadar bütün kalkınma planlarında ülke ulaşımı için sorun olarak değerlendirilmektedir. Uzun bir süre ülke ulaştırma politikalarını, ulaştırmanın ekonomik ve sosyal ve politik fonksiyonları ile ilişkilendirmek pek mümkün olmamaktadır.

Kalkınma Planlarının ulaştırma politika ve stratejilerinde karayolu ulaştırma sistemine ağırlık verilmesi ve diğer ulaştırma modlarının ihmal edilmesi ulaştırma sistemlerinin en büyük sorunu olarak görülmektedir. Bu planlarda, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin bütün ulaştırma sistemlerini dengeli bir şekilde geliştirmesi ile kalkınma ve büyüme hedeflerini gerçekleştirebilecekleri belirtilmektedir.

Türkiye'nin son 20 yılında AK Parti hükümetleri, ulaştırma politika ve stratejilerinde her ulaştırma sistemi için yatırım gerçekleştirmiş ve bu yönde hedefler belirlemişlerdir. Karayolu ulaştırma yatırımlarına ilk dönemden itibaren önem verilmiş, Avrupa ülkeleri ile entegrasyonu sağlayan sistem olarak tanımlamışlardır. Demiryolu ulaştırma sistemlerine ayrılan ulaştırma yatırım payı her geçen yıl yükseltilmiştir. Özellikle yüksek hızlı raylı sistemler ile ilgili ülkenin geniş bir bölgesini kapsayan alt yapı yatırım projeleri geliştirilmiş ve birçoğu kullanıma açılmıştır. Demiryolu yük taşımacılığına yönelik hem mevcut sistemleri iyileştirmeye hem de yenilerini eklemeye yönelik politikalar belirlenmiştir. Uluslararası denizyolu taşımacılığına yapılan yatırımların uluslararası ticaretten elde edilen payı arttırdığı ve bu yönde denizyolu ulaştırma sisteminin oluşturan bütün taşımacılık sektörüyle ilgili yatırımlar gerçekleştirilmiş ve ileriye dönük yatırımlar projelendirilmiştir. Son olarak havayolu taşımacılığında, AK Parti döneminde özellikle uluslararası saygınlık kazanmış ve dünyanın önde gelen havayolu şirketleri arasında sayılan Türk Hava Yolları, kurumsal yapısı ile birlikte envanteri modernize edilmiştir.

AK Parti hükümetleri, ulaştırma politikalarının belirlerken ulaştırmanın sosyal fonksiyonu olan "herkesin ulaşım hakkı vardır" sloganını benimseyerek

özellikle karayolu ulaştırma sistemlerini bu yönde geliştirmiş, insanlara konforlu, hızlı, güvenli ve düşük maliyetlerle seyahat etme imkânı sunmak adına da yüksek hızlı tren yapımına ağırlık vermiştir. Ulaştırmanın ekonomik fonksiyonu ile gerçekleştirilecek kalkınma ve büyüme hedeflerine yönelik denizyolu ulaştırma yatırımlarına hız verilmiş özellikle modern taşımacılık sistemi olan konteyner taşımacılığı ile ilgili projelerin bir kısmı hayata geçirilmiştir. Türkiye’nin jeopolitik konumu göz önüne alındığında uluslararası ticaretin geçiş güzergâhını ülke sınırlarına çekebilmek için demiryolu ve denizyolu ulaştırma sistemlerinin entegrasyonunun gerçekleştirilmesi, bu yönde bütün ana limanların demiryolu sistemlerine bağlanması gerekmektedir. Türkiye’nin bulunduğu konum itibari ile sınırları sürekli tehdit altındadır ve bu tehdit ülke sınırları içine de taşınmak istenmektedir. Ulaştırmanın ülkenin siyasi bütünlüğünü gerçekleştirilmeye yardımcı olma özelliği gözetilerek AK Parti döneminde bütün bölgelerde olduğu gibi özellikle Güneydoğu Anadolu Bölgesi’nde terörle mücadele ile birlikte merkezi otoritenin etkinliğini arttırmak için bu bölgelerde karayolu ulaştırma sistemleri geliştirilmiş, talep kapasitesinin çok üzerinde modern yollar yapılmış ve yapılmaktadır. AK Parti ulaştırma icraatlarını yayınladığı kitapçıkta Hakkâri Yüksekova’ya yapılan havaalanı yatırımını vurgulamaktadır. Bu yatırım ulaştırmanın sosyal fonksiyonu ile de açıklanabilirken talep kapasitesi göz önüne alındığında merkezi otoritenin etkinliğini arttıracak politik bir karar olarak görülebilmektedir.

Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler kamu yatırımlarının büyük bir kısmını ulaştırma alt ve üst yapı sistemlerine ayırmaktadırlar. Bu kaynakların etkin ve verimli kullanılması için ulaştırma politika ve stratejilerini belirlerken optimum fayda sağlayacak kararların alınması gerekmektedir. Kalkınma planlarında ve literatür çalışmalarında yoğun şekilde üzerine vurgu yapılan konu ulaştırma sistemlerinin dengeli ve birbirlerine entegre bir şekilde geliştirilmesini sağlamaktır. Ulaştırma politikalarında son yıllarda bu yönde bir yatırım stratejisi belirlenmiş olduğu görülmektedir. Özellikle karayolu ulaştırma modu yoğun yatırım politikaları artık yerini başta demiryolu olmak üzere denizyolu ulaştırma modlarına ağırlık veren hedefler ve bu doğrultuda gerçekleştirilmiş projelere bırakmaktadır.

Uluslararası ticaretin hızla küreselleşmesi ile birlikte uluslararası rekabet edilebilirlik önem kazanmıştır. Uluslararası ticaret hacimlerini genişletmek isteyen ülkeler bu rekabet ortamında avantaj sağlayabilmek için ulaştırma sistemlerini teknolojik yeniliklerle birlikte geliştirmekte ve mevcut uluslararası mal ve hiz-

met ticaretini en düşük maliyetler ile güvenli ve hızlı bir şekilde gerçekleştirmeye çalışmaktadırlar. Uluslararası ticaretin en önemli ulaştırma sistemi olan denizyolu ulaştırma ağı, bütün ulaştırma modlarına entegre edilmiş bir ulaştırma sistemi ile desteklenmesi gerekmektedir. Türkiye bulunduğu jeopolitik konumunun avantajlarından en iyi şekilde faydalanmak için denizyolu ulaştırma sistemlerini özellikle de limanlarını teknolojik gelişmelerle destekleyecek yatırımlar ve diğer ulaştırma modlarına entegre sistemler ile yapılandırılmalıdır. Ulaştırma modları arasındaki yıkıcı rekabeti engelleyecek stratejiler ile birlikte gelişen ve genişleyen ulaştırma yatırım politikaları, ekonominin temel üretim sektörlerini de tetikleyerek kalkınma hamlesinde önemli bir ivme kazanılmasını sağlayacaktır.

Etik Beyanı: Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara uyulduğunu yazarlar beyan eder. Aksi bir durumun tespiti halinde Kamu Yönetimi ve Politikaları Dergisinin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk çalışmanın yazarlarına aittir.

Yazar Katkıları: Zafer Öztürk ve Ersin Arslan çalışmanın tüm bölümlerinde ve aşamalarında katkı sağlamışlardır. Yazarlar esere eşit oranda katkı sunmuştur.

Çıkar Beyanı: Yazarlar ya da herhangi bir kurum/ kuruluş arasında çıkar çatışması yoktur.

Ethics Statement: The authors declares that the ethical rules are followed in all preparation processes of this study. In the event of a contrary situation, the Journal of Public Administration and Policy has no responsibility and all responsibility belongs to the author of the study.

Author Contributions: Zafer Öztürk and Ersin Arslan have contributed to all parts and stages of the study. The authors contributed equally to the study

Conflict of Interest: There is no conflict of interest among the authors and/or any institution.

KAYNAKÇA

- Adalet ve Kalkınma Partisi (AK Parti) (2018). *Genel İcraat Kitabı*. Erişim adresi: <https://www.akparti.org.tr/icraatlar/diger/turkiye-genel-icraatlar-kitapları/>
- Akgüngör, A. P. ve Demirel, A. (2011). Türkiye’deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 10(3), 423-430.
- Altınok, S. (2004). Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 1(1-2), 72-87.
- Avcı, R. (2016). Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi. *Mukaddime*, 6(2), 263-282.
- Avcı, S. (2005). *Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları*. Ulusal Coğrafya Kongresi (Prof. Dr. İsmail Yalçınlar Anısına) (s. 87-96) içinde. İstanbul: İstanbul Üniversitesi.
- Aytaç, B. P., Çelik, F. ve Türe, F. (2007). *Ülkemiz Ulaştırma Politikalarının Doğu Karadeniz Bölgesi’nin Kalkınması Üzerindeki Etkileri*. TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası VII. Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı (s. 137-143) içinde. İstanbul: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası.
- Bakkaloğlu, A. ve İncekara, A. (2017). Osmanlı’dan Modern Türkiye’ye Ulaştırma. *Kapadokya Akademik Bakış*, 1(2), 54-73.
- Barda, S. (1964). *Münakale Ekonomisi*. İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayını, No:154, İstanbul: Akgün Matbaası.
- Barutca, H. (2006). Orta Asya’ya Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye. *Akademik Bakış*, 8, 1-12.
- Başol, K. ve Karluk, R. (2002). *Türkiye Ekonomisi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2015). Uluslararası ve Yurtiçi Ticarete Taşıma Türlerinin Payı: Bir Analitik Hiyerarşi Prosesi (AHP) Uygulaması. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(2), 405-436.
- Beşirli, H. (2016). Türk Dünyasının Kültürel Etkileşiminde Sosyal Hareketliliğin Önemi. *Akademik Bakış Dergisi*, 56, 54-57.
- Bilgiç, Ş. ve Evren, G. (2002). Türkiye de Ulaştırma Yatırımlarının Değerlendirilmesi İçin Bir Yöntem Önerisi. *İTÜ Dergisi/D Mühendislik*, 1(2), 88-98.

- Çetin, B., Barış, S. ve Saroğlu, S. (2011). Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi*, 1(1), 123-150.
- Çolak, F. (2013). Atatürk Dönemi’nde Türkiye Cumhuriyeti’nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış. *Turkish Studies*, 8(2), 345-364.
- Demirelli, L. (2014). 2002 Sonrasında Türkiye’de Özelleştirme ve Demiryolu Hizmeti. *Mülkiye Dergisi*, 38(4), 41-86.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (1963). Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963-1967.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (1968). İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (2001). Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (2006). Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013.
- Erdoğan, H. T. (2016). Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(1), 187-215.
- Ergün, İ. (1985). *Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*. Ankara: Hacettepe Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları No:10.
- İmer, C. (1989). *Atatürk’ten Seçme Sözler*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Kalkınma Bakanlığı (2013). *Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018*. Erişim adresi: <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Onuncu-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-2014-2018.pdf>
- Kalkınma Bakanlığı (2017). *Orta Vadeli Program (2017-2019)* Erişim adresi: https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Orta_Vadeli_Program_2017-2019.pdf
- Kara, M. A. ve Çiğirlioğlu, O. (2018). Türkiye Ekonomisinde Ulaşım Altyapısının Ekonomik Büyümeye Etkisi. *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 17(2), 577-591.
- Kara Yolları Genel Müdürlüğü (KYGM) (2021) *Yıllara Göre Devlet Yolları Uzunluğu*. Erişim adresi: <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/DevletIlyolEnvanter/YillaraGoreDevletYollari.pdf>
- Kuşçu, S. (2011). Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Yansıması. *Gazi Akademik Bakış*, 9, 77-92.
- Meçik, O. (2012). Ulaştırma Ağlarının Ekonomik Entegrasyonlara Etkisi ve Türk Dünyası Boyutu. *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(2), 22-33.

- Miser, S. (2019). Osmanlıdan Cumhuriyete Demiryolları Politikaları. *Ankara Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(4), 13-35.
- Özen, S. ve Koldemir, B. (2005). *Ulaştırma Genel Politikaları ve Planları Sorunu, Çözüm Yaklaşımları*. Erişim adresi: <http://mugla.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/3185.pdf>
- Pegrum, D. F. (1968). *Transportation: Economics and Public Policy*. Homewood, IL, USA: RD Irwin.
- Saatçioğlu, C. ve Karaca, O. (2011). Ulaştırma Altyapısı-Ekonomik Büyüme İlişkisi: Panel Veri Analizi. *Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 8(2), 16-31.
- Sağlam, D. (1977). *Türkiye Ekonomisi: Yapısı ve Temel sorunları*. Ankara: Ayyıldız Matbaası.
- Strateji ve Bütçe Başkanlığı (SBB) (2019). On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023. Erişim adresi: <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf>
- Strateji ve Bütçe Başkanlığı (SBB) (2020). Kamu Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı (2016- 2018). Erişim adresi: <https://www.sbb.gov.tr/yatirimlar/yatirimlarin-sektorel-dagilimi/>
- Şahbaz, R. P. ve Yüksel, S. (2008). Türkiye'de Ulaştırma Aracı Seçiminde Etkili Olan Etkenler ve Demiryollarının Rekabet Edebilirliği. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(25), 197-211.
- Şendağ, V. (2007). *Ulaştırma Harcamaları Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Ekonomisi Üzerine Bir Uygulama*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) (2019). *2018 İstatistik Yıllığı*. Erişim adresi: <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/uploads/images/Strateji/TCDD-T-2018-istatistik-yilligi.pdf>
- Tekeli, İ. ve İlkin, S. (2000), Karayollarının Gelişmesi Üzerine Uluslararası Bir Karşılaştırma Çerçevesi. *Mülkiye Dergisi*, 24(223), 59-72.
- Türkiye Makine Mühendisleri Odası Birliği (TMMOB) (2012). *Ulaşımında Demiryolu Gerçeği*. Oda Raporu. Yayın No: MMO/592. Ankara: TMMOB
- Tütengil, C. O. (1961). *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*. İstanbul: İstanbul Matbaası.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB), (2019). *Deniz Ticareti İstatistikleri-2018*. Erişim adresi: <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/deniz-ticaret-2018-istatistikleri.pdf>

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) (2020a). *Bütçe*. Erişim adresi: <https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/diger-yayin-sunum-ve-tablolar/butce-sunumu-2020.pdf>

Ulaştırma Altyapı Bakanlığı (UAB) (2020b). *Kurumsal Mali Durum ve Beklentiler Raporu*. Erişim adresi: <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/butce-raporlari/mali-durum-ve-beklentiler-raporu-2020.pdf>