

Türkiye'deki Ulaştırma Sektörünün Sosyo-Ekonomi Politikliği^{1*}

Özkan AYAZ^{2**}
Selahaddin BAKAN^{3***}

Öz

Sosyoekonomik gelişmişliğin bir göstergesi olan ulaştırma sektörü, ekonominin önemli bir aktörü olmakla birlikte ekonomik kalkınma ve büyüme için kullanılan ortak bir araçtır. Ulaştırma sektörü, piyasalara daha iyi erişebilirlik, istihdam ve ek yatırımlar gibi olumlu çarpan etkileri ile sonuçlanan ekonomik ve sosyal fırsatlar ve faydalar sağlayan önemli bir hizmet alanıdır. Bununla birlikte, ulaştırma faaliyetlerinin sağlıktan eğitime ve uluslararası ilişkilerden savunmaya kadar nüfus üzerinde oluşturduğu sosyal ve politik etkiler de söz konusudur. Bu bağlamda, çalışmamız son yıllarda yatırım olarak artış gösteren ve önümüzdeki yıllarda daha çok ilgiyi hak edeceği düşünülen Türkiye'deki ulaştırma sektörünün, mevcut durumu betimlenmiş olup sosyal, ekonomik ve politik alandaki etkileri geniş bir literatür çalışması şeklinde ortaya konmuştur.

Anahtar Kelimeler: Ulaştırma, Ulaştırma Sektörü, Sosyo-ekonomik, Politik Etki.

Socio-Economic Politics of The Transportation Sector In Turkey

Abstract

The transportation sector, which is an indicator of socioeconomic development, is an important actor of the economy and a common tool used for economic development and growth. The transport sector is an important service area that provides economic and social opportunities and benefits that result in positive multiplier effects such as better access to markets, employment and additional investments. However, there are also social and political effects of transport activities on the population, from health to education and from international relations to defense. In this context, our study describes the current situation of the transportation sector in Turkey, which has increased as an investment in recent years and is thought to deserve more attention in the coming years, and its effects in the social, economic and political fields are presented in a wide literature study.

Keywords : Transportation, Transportation Sector, Socio-economic, Political Impact.

^{1*} Bu makalede bilimsel araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyulmuştur. / In this article, the principles of scientific research and publication ethics were followed.

^{2**} Karayolları 8.Bölge Müdürlüğü, ozkan_ayaz@yahoo.com, ORCID: 0000-0001-5989-0632

^{3***} Prof. Dr. İnönü Üniversitesi İİBF Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, selahaddin.bakan@inonu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-2444-7929

Atıf yapmak için / To cite this article: . Ayaz, Ö. & Bakan, S. (2022). Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Sosyo-Ekonomi Politikliği. Akademik İzdüşüm Dergisi, 7(1): 22-46.

GİRİŞ

Küresel ölçekte ekonomik açıdan önemli bir yere sahip olan ulaştırma sektörü, mal ve mamullerin pazarlara taşınmasında etkin bir rol oynayarak ülkelerin ekonomik döngüsünün devamlılığını temin etmektedir. Bu sektör tüm sektör ve faaliyetlerle yakın bir etkileşim içerisinde olmakla beraber etkileşimin derecesine göre etkileşim sonuçları olumlu veya olumsuz olabilmektedir. Bu bağlamda ulaştırma sektörü kaynaklı etkileşim çıktı değerlendirmesinin somut bir hale getirilmesi ise kamu politikaları kapsamında devletlerin görev alanına girmektedir. Nitekim devletlere biçilen esas görevler kapsamında, ülkenin ekonomik ve toplumsal gereksinimlerini gidermek maksadıyla ülke ulaştırma kapasitesini geliştirerek ulusal çıkarlara elverişli ulaştırma sistemlerinin tesisi ve organize edilmesi de yer almaktadır. Bundan dolayıdır ki; ulaştırma sektörüne yönelik yapılan her politikanın ekonomik etki ve sonuçları olduğu kadar sosyal ve politik etkileri de oluşabilmektedir.

Türkiye’deki ulaştırma sektörüne yönelik çalışmaların büyük çoğunluğu ekonomik perspektif üzerinden değerlendirmeleri kapsamakta olup, sosyal ve politik taraf bir anlamda ikinci planda kalmıştır. Bu bağlamda, çalışmamız son yıllarda Türkiye’de ulaştırma sektörü alanında yapılan yatırımların sosyo-ekonomi politik analizinin yapılması ve ulaştırma sektörünün sosyal ve politik etkileri alanında yapılacak ampirik çalışmalara ışık tutması açısından önemlidir.

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Ulaştırma Kavramı

Kişinin ve eşyanın bir fayda sağlamak için ekonomik, hızlı ve güvenli bir halde yer değiştirmesi olarak tanımlanan ulaştırma; insanların, malların, bilginin ve hizmetlerin yer değiştirme etkinliği olmakla beraber etkinliğe gerekli araçların ve işlerin oluşturduğu hizmetlerin tümünü kapsayan bir faaliyettir. Ulaştırma sektörü ise, sanayi, ticaret, tarım ve turizm gibi farklı sektörler tarafından talep edilen bir hizmet faaliyetidir (Tübitak, 2003: 5).

Ulaştırma Sektörünün Fonksiyonları

Ekonomik Fonksiyonları

Küreselleşen dünyanın ekonomik alanında artış gösteren talepler paralelinde uluslararası ticaretin önemli bir unsuru olarak gösterilen ulaştırma sektörü, “mal ve hizmet” üretim aşamalarının bir parçası ve sanayi faaliyetinin öncesi ve sonrası süreç bağlantılarında bir vasıta (WTO, 1998: 2). Bu bağlamda, ulaştırma talebindeki artışlar GSYH’de de artışlara neden olarak doğrudan ve dolaylı ekonomik çarkın etkileşimini sağlamaktadır. Özellikle hammadde ile üretim faaliyetleri arasında hızlı ve düşük maliyetli bir ilişkinin oluşmasını sağlayan etkin bir ulaştırma sektörü; üretim faaliyetlerinin hammadde kaynakları etrafında kümelenmesine ve toplu üretimin gerçekleşmesini temin ederek ürün maliyetlerinin düşmesine katkı sağlamaktadır (Dengiz vd., 1997:3). Bununla birlikte, mesafe açısından uzak olan üretim merkezlerine malların teminini mümkün kılarak zaman tasarrufu sağlayıp fiyat istikrarı oluşturmaktadır (Mossman, Newton, 1957: 5). Haliyle, ulaştırma sektörü ekonomide piyasa dengesini sağlama açısından destekleyici bir rol üstlenmektedir.

Makroekonomik perspektiften bakıldığında, ulaştırma sektörü, ticari mal sirkülasyonunun düzenlenmesini ve sirkülasyonun devamlılığını sağlayan, istihdam oluşturan bir sektördür (Nalçakan, 2006: 15). Ulaştırma sektörü, bir çok gelişmiş ülke ekonomilerinde GSYH’nin % 6–12’sini oluşturmakla beraber lojistik maliyetleri, altyapı

ve araçlar dahil tüm ulaştırma varlıklarının değeri eklendiğinde ülke GSYH’nin yarısını oluşturabilmektedir. Mikroekonomik perspektiften bakıldığında ulaştırma sektörü harcamaları, üretim, tüketim ve dağıtım maliyetleri ile bağlantılı olup ortalama olarak satın alma gücüne göre hane halkı harcamalarının % 10 ile % 15’ini oluşturmaktadır. Ayrıca, sektörlere göre değişmekle beraber üretimdeki her birim çıktı maliyetinin % 4’ünü ulaştırma maliyeti oluşturmaktadır (Rodrigue, Notteboom, 2013: 227-228). Haliyle düşük ulaştırma maliyeti, tüketicinin ürünü daha ucuza satın almasını mümkün kılan ve pozitif etki yaratan bir unsurdur (Nalçakan, 2006: 15). Bununla birlikte, etkin ve verimli bir ulaştırma sektörü, tüketicilerin rekabetçi bir ortamda daha geniş bir mal ve hizmet yelpazesine erişimini sağlayan bir faaliyettir. Diğer bir ifadeyle, ulaşım maliyetinin düşmesi, kalite ve yeniliği teşvik etme eğiliminde olan rekabet ile tüketicilere daha geniş bir mal ve hizmet yelpazesi sunmaktadır.

Etkin bir ulaştırma sistemi, ulusal yeraltı kaynaklarının işletilmesine aracı olmakta ve dolayısıyla ülke ekonomisine katma değer kazandırılmasına yönelik önemli bir fonksiyonu da üstlenmektedir. Diğer taraftan, cari açığın azaltılmasında en önemli faaliyetlerden biri olan turizm sektörü ile ulaştırma sektörü birbirini tamamlayan iki sektör olarak görülmekle beraber normal koşullarda (Pandemi, salgın hastalık hariç) ulaştırma sektörü turizmin gelişmesine katkı sağlamaktadır.

Sosyal Fonksiyonlar

Teknolojik gelişmelerin ekonomik etkileri olduğu kadar toplumun sosyal hayatında da değişimlere neden olmaktadır. Teknolojik gelişmeler ulaştırma sistemi ve araçlarının gelişimini sağlayarak toplumun alışkanlıklarında değişimlere neden olabilmektedir. Haliyle, bir ülkenin ulaştırma sektörünün gelişmesi, toplumun bu gelişime olan uyumunu gerekli kılarak sosyal gelişimini sağlamaktadır (Wood, Johnson, 1996: 25). Bununla birlikte, etkin bir ulaştırma sistemi hem bölgelerin hem de toplulukların yakınlaşmasına aracı olan toplumsal kişiliği ortaya çıkaran örf ve adetlerin kaynaşmasını sağlamaktadır (Tütengil, 1961: 56).

Diğer yandan ulaştırma sektörü, ülke ve bölgesel nüfusun dengeli bir biçimde yayılmasını sağlayan ve belirli alanlarda kümelenmesini önleyen sosyal bir etkiye sahiptir. Toplumsal yaşam merkezlerinin ve mekanlarının tespitinde ve buna bağlı olarak toplumun veya grupların sosyal ilişkilerinin gelişmesinde de önemli bir rol oynayan ulaştırma sektörü, insanların mekan tercihini etkileyen önemli bir unsurdur.

Ulaştırma sistemleri, özellikle daha az gelişmiş bölgelerin veya dezavantajlı sosyal grupların erişebilirliğini ve fırsatlarını iyileştirerek daha dengeli gelir dağılımına ve bölgeler arası ücret farklılıklarının ortadan kalkmasına dolaylı olarak etki ederek katkı sağlayabilmektedir (Aktan, Vural, 2002). Dolayısıyla, ulaştırma sektörü dezavantajlı grupların veya kişilerin eğitim, sağlık, tatil ve istihdama en uygun fiyatla erişimlerini sağlayarak hizmette eşitlik açısından sosyal fayda kazandırmaktadır.

Politik Fonksiyonları

Erişebilirlik özelliği nedeniyle ulaştırma sektörü, savunma, güvenlik, eğitim, sağlık, doğal afet vb. alanlarda en çok aranan bir faaliyet koludur. Özellikle ülkelerin siyasi ve idari bütünlüğünün sağlanması için güvenlik ve savunma alanında önemli bir rol üstlenen ulaştırma sektörü, lojistik hizmetleri ve altyapı sistemleri ile adalet, eğitim, bayındırlık ve sağlık hizmetleri gibi faaliyetlerin yapılabilirliğini temin etmektedir (Yüksek, 2012: 4).

Ülkelerin icraata dönüştürdükleri ulaştırma altyapı yatırımlarının sadece ulusal ölçekte yansımaları olmamakla birlikte ayrıca küresel ticaret ve ekonomilerin seyrini değiştiren etkileri de olabilmektedir. Ulaştırma altyapı yatırımlarının doğasında olan altyapı maliyetinin yüksek olma özelliği nedeniyle ulaştırma altyapı yatırımlarının doğru planlanmasını ve doğru uygulama metotları ile hizmete açılmasını gerekli kılmaktadır. Ulaştırma altyapı yatırımlarında uygulanan metotlar ülkeden ülkeye, hükümetten hükümete değişiklik göstermekle beraber bu metotların tartışılması hükümetler açısından politik sonuçları olmaktadır. Zira ulaştırma altyapı yatırımlarının seçmeni etkilemek için olumlu veya olumsuz bir propaganda aracı olarak kullanılması, ulaştırma sektörünü politik bir enstrüman haline getirmektedir.

TÜRKİYE’DEKİ ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN MEVCUT DURUMUNA KISA BİR BAKIŞ

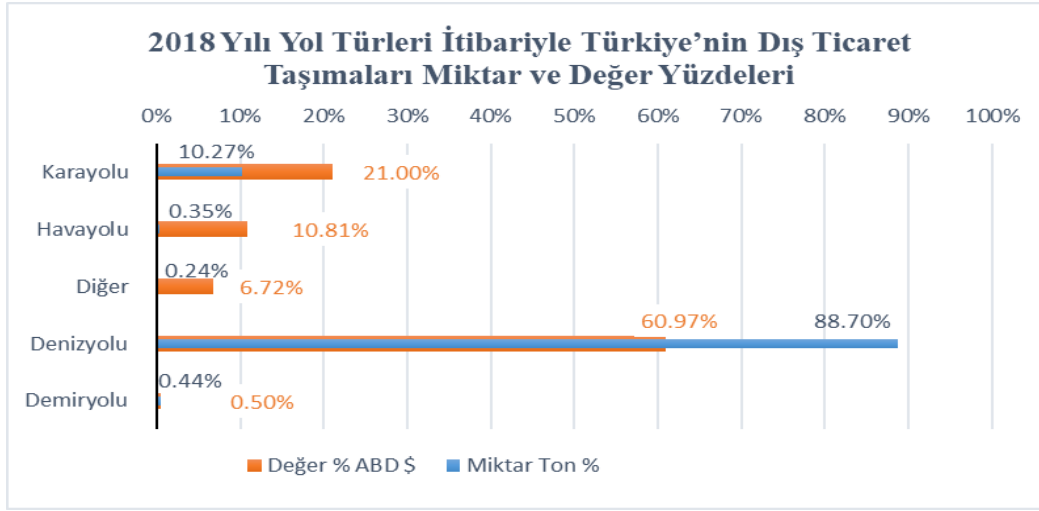
1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kurulması ile birlikte Türkiye’de ulaştırma bileşenleri içerisinde en çok yatırım yapılan ulaştırma bileşeni karayolu olmuştur. Tablo 1’de görüldüğü üzere, 1950 yılında ulaştırma bileşenleri içerisinde demiryolu ulaştırmasının ağırlığı baskın iken, bu dönem ile birlikte karayolu ulaştırmasına yönelik yatırımların artması hem yolcu hem de yük taşımacılığında karayolu ulaştırmasının payını ciddi manada arttırmıştır. Buna karşın son dönemde demiryolu ulaştırmasına yapılan yatırımlarla birlikte 2023 yılı için yük taşımacılığında demiryolu payının %15, yolcu taşımacılığında ise %10 seviyelerine yükseltilmesi hedeflenmektedir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018: 223).

Tablo 1: Türkiye’de Ulaştırma Türlerine Göre Yurtiçi Yolcu ve Yük Taşıma Oranları

Yıl	Yük (Net Ton-km)				Yolcu (Yolcu-km)			
	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1950	25,0	68,2	6,8	-	50,3	42,2	7,5	-
1960	45,0	52,9	2,0	0,1	72,9	24,3	2,0	0,8
1970	75,4	25,8	0,2	0,1	91,4	7,6	0,3	0,7
2000	90,1	5,3	6,4	0,1	96,0	2,2	0,0	1,8
2010	89,9	5,3	5,0	-	97,8	1,6	0,7	-
2015	89,8	3,9	6,3	-	89,2	1,1	0,6	9,1
2018	89,2	4,4	5,6	-	88,8	1	0,5	9,6
2020	89,22	4,90	5,87	-	89,85	1,3	0,6	8,25

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın Ulaşan ve Erişen Türkiye 2010-2020 kaynaklarından yararlanılarak hazırlanmıştır.

2018 yılı ulaştırma bileşenlerine göre Türkiye’nin dış ticaret taşımalarının miktar ve değer yüzdeleri şekil 1’de görülmektedir. Buna göre, Türkiye’nin 2018 yılında dış ticaret hacminin miktar olarak % 88,70’i ve değer olarak % 60,97’si denizyolu ile taşınmıştır. Küresel ticaretin yaklaşık % 90’ı denizyolu ulaştırması ile gerçekleşmektedir. Yük türünden bakıldığında bu rakam 11 milyar tonu bulmaktadır. 2030 yılını tahminine bakıldığında ise bu rakam 25 milyar ton olarak hesaplanmaktadır. Haliyle, ulaştırma bileşenleri içerisindeki denizyolunun tartışılmaz üstünlüğünün devam etmesi beklenmektedir (UTİKAD, 2021).



Şekil 1: Ulaştırma Türlerinin Dış Ticaretteki Miktar ve Değer Yüzdeleri (% , 2018)
Kaynak: Bakan & Ayaz, 2021: 4

Karayolu Ulaştırması

2020 yılı sonu verileri dikkate alındığında Türkiye’de devlet yolu uzunluğu 34.497 km ve il yolu uzunluğu 34.136 km’dir. 1980 yılında 60.785 km olan toplam karayolu ağı, 2021 yılında 68.633 km’ye ulaşmıştır (KGM, 2021). Türkiye’deki karayolu uzunluğunun son yıllarda yapılan yatırımlardan sonra algılanandan farklı bir değerde olduğunu söylemek mümkündür. 2000 yılından sonra karayollarına yapılan yatırımlar, genellikle karayollarının uzatılmasından ziyade karayolu trafik hacmini azaltmaya ve konforunu yükseltmeye yönelik yol genişletme, bölünmüş yola dönüştürme ve bitümlü sıcak karışım (BSK) ile üstyapının iyileştirmesine yönelik çalışmalar olmuştur. Nitekim bu sayede hızlı, konforlu ve güvenli bir karayolu ulaştırması hedeflenmiştir. Bu bağlamda, Türkiye’de 2002 yılındaki 6.101 km bölünmüş yol uzunluğu, 2003, 2010, 2014 ve 2020 yıllarında sırasıyla 7463 km, 19.702 km, 23.716 km ve 26.646 km’ye ulaşmıştır. Otoyola bakıldığında; ilk kez 1973 yılında 24 km ile başlayan otoyol serüveni 1980 sonrası liberal anlayış ile birlikte özel sektörün de katılımıyla 1990, 2000, 2010, 2015 ve 2020 yıllarında sırasıyla, 241 km, 1.674 km, 2.080 km, 2.155 km ve 3.523 km’ye ulaşmıştır (KGM, 2021). Eurostat’ın 2019 yılı verilerine göre, Avrupa Birliği (AB) ülkeleri arasında otoyol uzunluğunun en fazla olduğu ülkeler sıralamasında İspanya 15.585 km ile ilk sırada yerini alırken sıralamada 2. Almanya (13.141 km), 3. Fransa (11.641 km), 4. İtalya (6.943 km), 5. İngiltere (3.838 km), 6. Portekiz (3.065 km) ve 7. Türkiye (3.060 km) bulunmaktadır (Avrupa İstatistik Ofisi, 2021). Dolayısıyla, Türkiye ile Avrupa ülkelerinin otoyol uzunlukları karşılaştırıldığında, coğrafya yüzölçümüne göre Türkiye’deki otoyol uzunluğunun yetersiz geldiğini söylemek mümkündür. Türkiye’nin 2023 yılına yönelik olan 7.839 km otoyol uzunluk hedefi, günümüz ekonomik ve pandemi şartlarına göre yakalanması zor bir hedef olarak görünmektedir.

Demiryolu Ulaştırması

Tablo 1’e göre, 1950-2002 yılları arasındaki karayolu ulaştırmasına yönelik artan tevaccüh, demiryollarına olan yatırımların gerilemesine ve söz konusu yıllar arasında demiryolu uzunluğunun sadece % 11 artmasına neden olmuştur. 2003 yılından sonra ulaştırma bileşenleri içerisinde demiryolu ulaştırmasına yönelik yatırımlar artarak mevcut demiryolu

ağının altyapısı, üstyapısı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon sistemleri ile birlikte modernize edilmesine, yüksek hızlı demiryolu (YHT), hızlı demiryolu (HT) ve konvansiyonel demiryolu hatlarının oluşturulmasına başlanmıştır. Türkiye’nin konvansiyonel hat uzunluğu 2000 yılında 10.922 km iken 2010, 2015 ve 2020 yıllarında sırasıyla 11.052, 11.319 ve 11.590 km’ye ulaşmıştır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020: 229). Demiryolu sektörünün 2023 yılı hedefi için toplam 17.527 km demiryolu hat uzunluğu belirlenirken, 2023-2035 yılları arasında ise 23.627 km’ye ulaşılması hedeflenmektedir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020: 224).

2019 yılı verilerine göre, Türkiye’nin 81 ilinin 12’sine Yüksek Hızlı Tren hizmetine kavuşmuştur. Yüksek Hızlı Tren (YHT) hattının ilki 13.03.2009 tarihinde Ankara – Eskişehir hattı ile başlarken, daha sonra sırasıyla 24.08.2011 tarihinde Ankara-Konya, 25.07.2014 tarihinde Ankara-İstanbul (Pendik) ve 18.12.2014 Konya-İstanbul (Pendik) hatlarının işletmeye açılmasıyla devam etmiştir (TCDD Taşımacılık A.Ş., 2017: 47). Uluslararası Demiryolları Birliği’nin (UIC, 2021) verilerine göre, Türkiye’de faaliyette olan 594 km hızlı tren hattı bulunmaktadır. Türkiye, dünyada 8. Avrupa’da 6. Yüksek Hızlı Tren işleten ülke konumundadır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020: 220). Yapımı devam eden hatların tamamlanmasının ardından dünyada 5. sıraya yükselecek olan Türkiye, uzun dönem planlanan yüksek hızlı tren hatlarının tamamlanması ile birlikte toplam 7.419 km YHT hat uzunluğu ile dünyada Çin’den sonra en uzun YHT uzunluğuna sahip 2. ülke olacaktır (UIC, 2021).

Bu gibi gelişmeler yaşanırken, 1999-2019 yılları arası ulaştırma harcamalarının ulaştırma bileşenlerine göre dağılımına bakıldığında, demiryolu % 40,24 ile ilk sırayı alırken, sırasıyla karayolu % 33, havayolu % 5,95 ve denizyolu % 2,8 ile ulaştırma harcamalarından pay almışlardır (Bakan, Ayaz, 2021: 8).

Denizyolu Ulaştırması

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’deki dış ticaret taşımacılığın hem değer hem de miktar olarak büyük bir kısmı denizyolu ticareti ile yapılmaktadır (Şekil 1). Hız unsurunun önemli olmadığı koşullarda, kitlesel taşımacılığın yapılabilmesi, uzun mesafelerin kat edilmesinde emniyetli ve güvenli olması, değişken maliyet açısından havayoluna, karayoluna ve demiryoluna göre 22: 7: 3,5 kat daha ucuz olması gibi nedenler denizyolu ulaştırmasını daha avantajlı bir ulaştırma bileşeni haline getirmektedir.

Üç tarafı denizlerle çevrili ve İstanbul - Çanakkale boğazları gibi jeostratejik su yollarına sahip olan Türkiye, Osmanlı’nın son dönemlerinde ihmal ettiği hatta çürümeye terk ettiği denizcilik sektörünü cumhuriyetin ilanı ile birlikte devreye giren tersaneler ve deniz filosunun gelişmesi ile hareketlendirmiştir. 2020 yılı itibarıyla 6 adedi Türkiye Denizcilik İşletmeleri ve 2 adedi ise Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilen toplam 180 adet liman ve iskele bulunmaktadır. Bunların 20 adedi Kamu’ya, 23 adedi belediyelere ve 137 adedi özel sektöre ait limanlardır (İMEAK, 2020: 139). Dış ticaret elleçlemesine bakıldığında; 2019 yılında toplam 30 milyon tonun üzerinde gerçekleşen elleçlemenin % 15’i Botaş, % 14’ü Kocaeli, % 14’ü Aliğa, % 13’ü İskenderun, % 8’i Mersin ve % 7’si Ambarlı limanlarında yapılmıştır (İMEAK, 2020: 83). Son dönemde devlet liman yatırımı olarak üç büyük ölçekli (mega) proje planlanmaktadır. Bunlar; Çandarlı limanı ((3 aşamalı) 1 milyon TEU + 1 milyon TEU+ 2 milyon TEU), Yeni Mersin konteyner limanı (5 aşamalı, ilk aşama 1,7-1,9 milyon TEU, son aşama ile 10-11,4 milyon TEU) ve Filyos Limanından oluşmaktadır (İMEAK, 2020: 140). 2002 yılında 563 adet olan Türk sahipli deniz ticaret filosu (1000 GRT ve üzeri), 2010, 2017 ve 2020 yılında sırasıyla

1.225, 1.547 ve 1.484 sayısını bulmuştur. Tonaj olarak ise, 2002 yılında 9,27 milyon DWT olan değer 2020 yılında 29,352 milyon DWT’a çıkmıştır. Türk sahipli deniz ticaret filosu, 2019 yılında Yunanistan’ın 394,593 milyon DWT ile 1. sırada yer aldığı dünya sıralamasında 15’inci sırada yer almaktadır (Denizcilik Genel Müdürlüğü, 2019: 6). 2020 itibarıyla 82 adet faal tersane bulunmakla beraber bu sayı 2002 yılında 37 adet idi. Bu tersaneler yoğunlukla Marmara ve Batı Karadeniz Bölgelerinde olup 22 adet tersane yatırım aşamasındadır. İlave olarak bölgede 15 alan da tersane alanı olarak belirlenmiştir (İMEAK, 2020: 114).

Havayolu Ulaştırması

Türkiye’deki havayolu taşımacılığı 1960 yılında 700 binin üzerinde yolcu kapasitesinde iken, 1980 yılında 3,5 milyon yaklaşmıştır. 1990’lı yılların başında tarifersiz uçuşların yaygın bir hale gelmesiyle birlikte havayolu ulaştırmasının geliştiği görülmektedir. Zira 2000 yılına bakıldığında, havayolu ulaştırmasındaki yolcu sayısının 30 milyona yükseldiğini görmek mümkündür. 2003 yılında oluşan siyasi istikrar, alınan tedbirler ve serbestleşme politikası ile birlikte havacılık sektörü, yılda ortalama %10’un üzerinde büyüme kaydetmiştir. Bu büyümede, 12 havayolu işletmenin açılması ve en nihayetinde sivil hava taşımacılık faaliyetlerinde hızlı bir gelişime göstermesinin etkili olduğunu söylemek mümkündür (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018: 358). Bu gelişmelerle birlikte, 2010 yılında ilk defa 100 milyonun üzerine çıkan havayolu ile taşınan yolcu sayısı 2015, 2018 ve 2019 yıllarında sırasıyla 181.437.004, 210.947.639 ve 208.911.338 çıkmıştır. 2003 yılında iç hatlar bazında 2 merkezden 26 noktaya uçuş gerçekleştirilirken, günümüzde 7 merkezden 5 havayolu ile toplam 56 noktaya uçuş gerçekleştirilmektedir. Türkiye iç hatlardaki büyümesi ile Avrupa’nın en hızlı büyüyen ülkesi olmuştur. Dış hatlarda ise, 2003 yılında sadece 2 havayolu ile 60 noktaya uçuş gerçekleştirilirken 2018 yılında 318 noktaya ve 2019 yılında 126 ülke, 328 noktaya uçuş gerçekleştirilmiştir. Bu değerler ile Türkiye, 2003 yılında Avrupa havayolu yolcu sıralamasında 7. sırada iken 2019 yılında 4. sıraya, 2003 yılında dünya havayolu yolcu sıralamasında 18. sırada iken 2019 yılında 10. sıraya yükselmiştir. Son yıllarda havacılık sektörüne yönelik yapılan altyapı ve işletme yatırımları kapsamında ülkemize 30 yeni havalimanının aktif uçuş ağına eklenmesi gerçekleşmiş ve sivil havacılık trafiğinin aktif açık havalimanı sayısı 56’ya yükselmiş ve halen devam eden 5 adet havalimanı bulunmaktadır. Dünya uçak trafiğine bakıldığında, ilk 100 havalimanı içerisinde Türkiye’den 3 Havalimanını görmek mümkündür. Özellikle yapımı 2018 yılında biten İstanbul Yeni Havalimanının Türkiye’nin havayolu sektörüne önemli katkılar sağladığı söylenebilir. Öyle ki; dünya yolcu trafiğine bakıldığında, İstanbul Yeni Havalimanı dünya yolcu trafiği içerisinde en çok yolcu ağırlayan 23. havalimanı sırasındadır (DHMI, 2020: 16-25).

TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN SOSYO-EKONOMİ POLİTİĞİ

Ulaştırma Sektörünün Ekonomik Etkisi

Türkiye’de ulaştırma sektörünün ekonomiye olan etkisini aşağıda belirtilen alt başlıklar altında değerlendirmek mümkündür.

Ekonomik Büyüme ve Kalkınma

Ekonomi biliminin ilk ortaya çıktığı yıllardan beridir ulaştırma sektörünün ekonomik büyüme ve kalkınma ile olan ilişkisi hep tartışır olmuştur. Ekonomik büyüme ve kalkınmayı “Klasik Büyüme Teorisi” çerçevesinde ele alan ilk iktisatçılar Klasik İktisatçılar olmuş ve ekonomik büyümeyi sermaye birikimi üzerinden tanımlayarak kar

olgusunun sermaye birikimine neden olduğunu ifade etmişlerdir. Klasik iktisatçı ekolün en önemli ismi olan Adam Smith, ekonomik sistem içerisindeki ana faaliyetlerin üretim, bölüşüm, mübadele ve tüketim faaliyetleri olduğunu ifade ederek ekonomik büyüme için özellikle mübadele ve iş bölümünün önemli rollerini vurgulamıştır. Ayrıca, mübadelenin ekonomik faaliyet alanlarında üretilen mal ve hizmetlerin toplumsal yarar sağlamada olması gereken bir unsur olduğunu belirtmiştir. Smith’e göre, üretilen mal ve hizmetlerin topluma yönelik katma değerinin artmasında mübadelenin gelişmesi gerekmektedir. Haliyle, mübadelenin kolaylaştırılması için geliştirilen araçlar, piyasa etkililiğinin ve piyasa aktörlerinin mübadele sonucu elde edilen fayda seviyesinin artmasına neden olmaktadır. Ayrıca, arz-talep çerçevesinde üretilen malların piyasaya ve talep edilen mal ve hizmete erişiminin sağlanmasıyla piyasaların bütünleşmesine yönelik faaliyetlerin artmasını sağlamaktadır. Bu minvalde, sınırlı ulaştırma imkanlarının olduğu ekonomik sistemlerde mübadelenin de sınırlı olduğunu söylemek mümkündür.

Son yıllarda küresel ticaretteki gelişmelerle birlikte Türkiye’de ulaştırma sektörüne yapılan yatırımlarla yolcu ve yük taşımacılığında önemli artışlar olmuştur. Bu artıştaki en büyük pay Avrupa karayolu taşımacılığında Türk araç filo sayısının en yüksek rakamlarda olması gösterilebilir. Ayrıca, mübadele alanında güvenli, hızlı ve konforlu bir anlayışının oluşturulmasında, son yıllarda ulaştırma altyapı alanında yapılan yatırımların ve yolcu ve yük taşımacılığının her açıdan AB mevzuatı ve uygulamaları ile uyumlaştırılmasının payı da unutulmamalıdır (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2017: 56). Dolayısıyla, bu gibi gelişmelerle birlikte küresel ticaretin gelişmesine paralel olarak ulaştırma sektörünün mübadeleye katkısının arttığı söylenebilir.

İktisadi Kalkınma Teorilerinde ekonomik büyüme kavramı ile kamu harcamaları arasındaki nedensellikler tartışılırken, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde Wagner yaklaşımı ekonomik büyüme ile kamu harcamaları arasındaki ilişkiye açıklama getirilmektedir. Bu yaklaşıma göre, eğitim, altyapı, ulaştırma gibi alanlardaki faaliyetlerin gelişmesiyle beraber devletin rolünün ve görevlerinin de genişlediği, büyümeden kamu harcamalarına doğru bir nedenselliğin olduğu ve gelişmekte olan ülkelerde ekonomik gelişme sürecinin kamu sektörünün öncülüğünde ve kontrolünde olduğu ileri sürülmektedir. Ekonomik büyüme hızının artması ile beraber kamu ihtiyaçlarının artmasının bekleneceğini ve bu bağlamda ülkelerin ve hükümetlerin kendi politika önceliklerine göre sektörel harcamalarda tercihte bulunabileceklerdir. Bu minvalde, 1999-2019 yılları arasında kamu harcamaları içerisinde ulaştırma harcamalarına ayrılan pay diğer faaliyet kollarına göre en yüksek pay olmuştur. Bununla birlikte, son yirmi yıl içerisinde Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) modeli ile yapılan ulaştırma altyapı yatırımlarının sayısında ve maliyet bedellerinde artış görülmekle beraber özel sektör sermayesinin ulaştırma altyapı yatırımlarına yönelik politik istikrarına olan güvenin arttığını da göstermektedir.

GSYH

Wagner’in ekonomik büyümenin kamu harcamalarını arttırdığına yönelik yaklaşımına benzer olarak Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH)’da oluşan artış tarım, sanayi, turizm gibi faaliyet kollarını etkileyerek taşımacılığa yönelik taleplerde artışa sebep olmaktadır. Diğer bir ifadeyle, GSYH’deki artışlar tüm ekonomik alanların döngülerini izleyen ve geliştiren bir “down stream” özelliği taşıyan ulaştırma sektöründe niceliksel olarak talep artışlarına sebep olmaktadır (WTO, 1998: 2). 1998-2017 yılları arasındaki Türkiye’nin GSYH oluşumuna en çok katkı sağlayan faaliyet kolları sıralamasında ulaştırma ve depolama faaliyeti, sanayi ve ticaretten sonra üçüncü sırada kendine yer bulmuştur (CSBB, 2021a).

Küresel olarak ulaştırma sektörü içerisinde ekonomik ve sosyal etkileşim özelliğine sahip en önemli ulaştırma bileşeni havayolu ulaştırmasıdır. Havacılık sektörü dünya GSYH’ye yaklaşık 665 milyar ABD Dolar katkı sağlarken, oran olarak % 3,5’luk bir destek vermektedir. Dolaylı tedarikçi faaliyetler de eklendiğinde havayolu ulaştırması dünya GSYH’ye 760 milyar ABD Dolar katkı sağlamaktadır (Macit, Macit, 2017: 80). Altyapı maliyetlerinin işletme gelirleri ile kısa vade içerisinde geriye dönme özelliğine sahip havayolu ulaştırması, 1970’li yılların sonunda ilk defa ABD tarafından liberal bir hukuki altyapıya kavuşturulmuş ve daha sonra bu uygulamalar küresel bir yaygınlık kazanarak özel sektörün cazibesini çekmiştir. Son otuz yıl içerisinde Türkiye’de de havayolu ulaştırma altyapı yatırımlarının KÖİ modeli ile yapıldığı görülmekle beraber 2018 yılında işletmeye açılan İstanbul Yeni Havalimanı (İYH)’nin ülke GSYH’sine normal şartlarda (Pandemi ve salgın hastalık dışında) önemli katkısı bulunmaktadır. İYH’nin işletmeye alınmadan önceki değerlendirmelere göre, İYH’nin Türkiye GSYH’sine en kötü ve en iyi şartlarda %4,2-4,9 arasında katkı sağlayacağı ve bu değer Schiphol Havalimanı’nın Hollanda ekonomisine sağladığı % 3’lük katkıya göre oldukça iyi bir beklenti olduğu belirtilmiştir (Edam, 2016: 91). Bu beklentiler doğrultusunda, Pandemi öncesi daha ilk yılı olan 2019 yılında İstanbul Yeni Havalimanı, yolcu garantisinin üzerinde gerçekleşen yolcu trafiği sayesinde İşletmeci İGA şirketi tarafından Devlet Hava Meydanları İşletmesi’ne (DHMİ) 22,4 milyar Euro tutarında ek ödeme yapmıştır (Habertürk, 17.01.2020).

1988-2018 yılları arasında kapsayan ve GSYH ve ticaret ile karayolu yük taşımacılığı arasındaki ilişkiyi gösteren verilere göre, karayolu yük taşımacılığında gerçekleşen % 1’lik bir artışın GSYH’de ortalama %0,68’ lik bir artışa sebep olduğu tespit edilmiştir (Macit 2020: 856). Yukarıda ifade edildiği gibi Türkiye’nin, Avrupa karayolu taşımacılığı içerisinde en fazla araç filosuna sahip olması, yük taşımacılığında karayolu ulaştırmasının baskın bir şekilde kullanılması ve coğrafi konumu itibarıyla Asya ve Avrupa arasında bir köprü görevi üstlenmesi nedenleriyle karayolu ulaştırmasının ülke GSYH’ye önemli katkılar sağladığı söylenebilir.

İstihdam

Bir ülkenin ekonomik alanında tam istihdamının sağlanması için tüm üretim faaliyetlerinde tam kapasite üretimin gerçekleşmesi şartı aranmaktadır. Bu noktada ülkeler, tüm üretim faaliyetlerinde tam kapasite üretimini genel amaç ve hedef olarak gösterebilirler de, tam üretim kapasitesine ulaşabilmek için makro ve mikro iktisadi politikalarını sektörel bazda tam istihdama yönelik yapmaktadırlar. Bu minvalde, ulaştırma politika ve planlamaları yapılırken, ulaştırma arz-talep dengesi içerisinde en düşük maliyet, güvenli ve en kısa zaman içerisinde toplumsal fayda gözetilerek amaçlar oluşturulmaktadır. Zira tam kapasite istihdama katkı sağlayan en önemli faaliyet kollarından biriside ulaştırma ve depolama faaliyetidir (Akgüngör, Demirel, 2004: 44).

2003-2019 yıllarına ilişkin Türkiye’deki istihdamın sektörel dağılım verilerine bakıldığında; 2003 yılında ulaştırma sektöründe istidam sayısı 1.022 milyon iken bu rakam 2017 yılında 1,235 milyona yükselmiştir (CSBB, 2021b). İlaveten, son yıllarda karayollarında yapılan yatırımlar neticesinde karayolu taşımacılığında ve özel araç sayısında artışın gözlemlendiğini söylemek mümkündür. 2019 yılı itibarıyla özel araç sayısında 1980 yılına göre 11 kat ve 2002 yılına göre yaklaşık 3 kat artış olmuştur. Haliyle, karayolu taşımacılığı, sigortacılık, lojistik vb. iş alanlarında yeni istihdam alanları oluşturmuştur.

2003 yılında iç hatların liberalleşmesi ile birlikte hızla büyüyen Türkiye’deki havacılık sektörü, 2003-2019 yılları arasında uçak koltuk sayısı % 276 oranında artarak

dünya ortalamasının 2,5 katı kadar artmıştır (SHGM, 2020: 50). 2003-2015 yılları arasında havayolu sektöründe % 195 seviyelerinde bir istihdam artışı gözlemlenmiş olup, 2003 yılında 65 bin olan istihdam sayısı 2015 yılında 191 bin ve 2019 yılında ise 225 bin kişiye ulaşmıştır. Son dönemde havacılık sektöründeki bu artışın 2018 yılında faaliyete geçen İYH’nin önemli bir payı vardır. Küresel ticaretin ve hareketliliğin devamlılığı düşünüldüğünde (Pandemi ve olağanüstü haller dışında), küresel ölçekte 2034 yılında 100 milyon kişinin havacılık sektöründe istihdam edilmesi beklenmektedir (Macit, Macit, 2017: 80).

Denizcilik sektörüne bakıldığında; denizcilik sektörünün yan sanayisi olarak nitelendirilen gemi inşa sanayisi, çelik sanayi, makine imalat, elektrik elektronik, boya ve lastik-plastik sanayileri ile önemli derecede işbirliği içerisinde. Bu bağlamda gemi inşa sanayi, istihdama sağladığı doğrudan ve dolaylı katkı ile denizcilik sektöründe önemli bir yere sahiptir. Türkiye’deki gemi inşa sanayinde 2002 yılında 37 olan tersane sayısı 2021 yılında 83’e çıkmış, 2002 yılında 30.000 olan istihdam sayısı 2008 yılında 103.500 ve 2019 yılında 100.000 seviyelerine ulaşmış ve gelişmiş teknoloji ile tecrübeli ve kalifiye bir iş gücü istihdamı oluşturulmuştur (Ekonomi Bakanlığı, 2016: 1; Ticaret Bakanlığı, 2021).

Ulaşım Maliyeti

Ulaştırma sektörünün tarihsel seyrine bakıldığında, buhar gücünün icadıyla birlikte buharlı gemilerin ve trenlerin ulaştırma sektöründe kullanılması neticesinde ulaşım maliyetinde meydana gelen düşüş, hem üretim hammaddesine erişimi hem de ürünün uzak ve geniş pazarlara ulaştırılmasını kolaylaştırmıştır. Ayrıca, son yüz elli yıl içerisinde ton/mil başına düşen taşımacılık maliyetleri önemli ölçüde azalmıştır. Bununla birlikte, birim ulaşım maliyetlerinde gerçekleşen düşüşler, işletmelerin rekabet gücünü arttırmış ve işletmelerin ürün maliyetini düşürerek ülkelerin ölçek ekonomilerinin verimini arttırmıştır. Bu olguyu Rostow (1999: 34), gelişmiş ülkelerin kalkınma sürecinin beş temel safhası içerisindeki ilk safha olarak nitelendirdiği “harekete geçme evresi” nin olmazsa olmaz şartı olan sermaye birikiminin oluşmasını sağlayan ulaştırma altyapısının gelişmiş ülkelerin kalkınmasında önemli bir unsur olduğunu belirtmektedir.

2000’li yıllarla birlikte ulaştırma altyapısında yapılan niteliksel ve niceliksel iyileştirmeler neticesinde mal ve mamul maliyetleri içerisindeki ulaştırma payının düştüğü söylenebilir. Ancak, akaryakıt açısından dışa bağımlı olan Türkiye, yolcu ve yük taşımacılığında akaryakıt tüketiminin en yüksek olduğu karayolu ulaştırmasını baskın bir şekilde kullanması nedeniyle mal ve mamul maliyeti içerisindeki ulaşım maliyetini minimum seviyelere indirdiği söylenemez. Hal böyleyken, mal ve mamul maliyetlerinin minimum seviyelere indirilebilmesi için demiryolu ve denizyolu ulaştırmasının daha aktif halde kullanılması gerekmektedir. Bunun için son dönemlerde yolcu taşımacılığı için ciddi manada yapılan demiryolu yatırımların yük taşımacılığı için de planlanarak uygulamada hayat bulması hayati önem taşımaktadır. Nitekim özel sektör limanlarının demiryolu ile bağlantılarının olmaması en önemli altyapı eksikliği olarak önümüze çıkmaktadır. Bilhassa konteyner trafiğinde % 90 paya sahip olan özel limanların demiryolu bağlantılarının bulunmaması, kombine taşımacılığının ulaşım maliyetini düşürmesi özelliği ve avantajından yararlanılamaması anlamına gelmektedir. Oysa konteyner demiryolu taşımacılığı denizyolu taşımacılığından sonra en ideal ulaştırma bileşenlerinden birisidir.

Uluslararası Entegrasyon

Klasik Büyüme Teorisi’nin iş bölümü kavramı çerçevesinde dünyanın büyük bir atölyeye dönüştüğünü söylemek mümkündür. Bu minvalde, iş bölümü sayesinde üretim artarak piyasa gelişimi gerçekleşmiş ve Pazar kavramı küresel bir boyut kazanmıştır. Hiç kuşkusuz bu gelişimde Adam Smith’in öne sürdüğü iş bölümü, sermaye ve ulaştırmanın (limanlar, su kanalları, yollar ve köprüler) önemi büyüktür. Elbette ulaştırma olanaklarının gelişmesi sermayenin işgücü açısından en uygun bölgelere yönelmesini ve tedarik zincirinin en kısa süre içerisinde gerçekleşmesini ortaya çıkararak bu süreç içerisinde ulaştırma ayağının sermaye ve iş bölümünden daha önemli olduğunu göstermiştir. Uzak mesafeli coğrafyalar sermaye olmaksızın mübadele yapabilirken ulaştırma olanağı olmadan mübadelenin olamayacağı açıktır (Ergün, 1985: 157). Haliyle, özellikle günümüz dünyasında ekonomik faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde ve bu entegrasyonun sağlanmasında ulaştırma altyapı ve hizmetlerinin bir ön koşul olarak önümüze çıkması en doğal durumdur. Bu bağlamda, son yıllarda uluslararası entegrasyonun sağlanması için yapılan Marmaray, Konya-Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projesi, Yavuz Selim Köprüsü, İstanbul Yeni Havalimanı, Gebze-Bursa-İzmir otoyolu ve yapımları devam eden Konya-Mersin, Ankara-İzmir, Kapıkule-Halkalı ve Ankara-Kars Yüksek Hızlı Tren projeleri ve Ankara-İzmir Otoyol projesi önemli ve büyük ulaştırma altyapı projeleridir.

Türkiye, Avrupa Birliği’ne (AB) aday üye ülke olduğundan itibaren ulaştırma politika ve mevzuatı açısından AB’ye uyumlu hale getirmek için önemli çalışmalar yapmıştır. Gerek Trans Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) gerekse taşımacılık mevzuatı açısından yapılan uygulamalar Türkiye’nin AB’ye entegrasyonunu sağlamada ciddi adımlardır. Özellikle taşımacılık faaliyetlerinde AB mevzuatlarının içselleştirilmesi ulaştırma sektöründe bir bütünlüğün sağlanmasına vesile olmuştur. Ayrıca, son yıllarda demiryolu ulaştırmasında oluşan yatırım artışının AB’nin 2050 yılı ulaştırma hedefleri ile paralellik göstermesi AB ile Türkiye arasında oluşan bütünleşmenin bir ölçütü olarak kabul edilebilir.

Turizm

Küresel ihracatın 1.7 trilyon ABD Dolar tutarını ve % 6,8’lik payını içeren turizm sektörü, küresel hizmet ihracatının % 28,3’ünü oluşturmaktadır. Bununla birlikte turizm sektörü, 948 milyar dolar sermaye yatırımı ile küresel toplam yatırımın % 4,3’ü içermektedir (WTTC, 2021). Turizm sektörünün sağladığı döviz girişi sayesinde ülkelerin yabancı sermaye bağımlılığının azaltılmasında turizm sektörü önemli bir unsur olarak görülmektedir (Beyaz, Karabacak, 2018: 58). Bu bağlamda turizm, dış ticaret açığına, enflasyona ve işsizliğe yönelik etkileri olmakla beraber Türkiye ekonomisinin temel dinamiklerinden biridir. Türkiye’nin 2003-2019 yılları arasındaki dış ticaret açığını kapamada turizm önemli bir faaliyet alanı olmuştur. Son olarak 2019 yılında Türkiye’nin turizm geliri yaklaşık 34,52 milyar ABD Doları olarak gerçekleşmiş ve dünya turizm geliri sıralamasında Kanada, Portekiz ve Birleşik Arap Emirlikleri’ni geride bırakarak 15. sırada kendine yer edinmiştir. 2019 yılı turist sayısına göre Türkiye, Avrupa’da 4. ve dünyada 6. en çok ziyaret edilen ülke olmuştur (TÜRSAB, 2021; Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2021).

İleriye yönelik tahmini verilere göre, 2033 yılında Türkiye’ye gelecek turist sayısının 104 milyonu, turizm gelirinin 119 milyar ABD Doları, turizm sektörünün ülke istihdamında % 7,6’lık seviyeleri bulacağı belirtilerek bu değerlerle ülke GSYH’sini % 1,6 puan arttıracığı ifade edilmektedir (TTYD, TÜSİAD, 2019: ii). Tabii burada bu varsayımların gerçekleşebilmesi için turizm ile bağımlı hale gelen ve birbirini tamamlayan

ulaştırma sektörünün etkililiğini belirtmekte fayda vardır. 1975 yılında Türkiye’ye giriş yapan yabancıların % 35,7’si denizyolu, % 34,9’u havayolu, % 24,9’u karayolu ve % 4,5’i demiryolu ulaştırma bileşenlerini tercih etmiş iken, 2019 yılının ilk altı ayında bu tercihler % 76,15 havayolu, %20,29 karayolu, % 3,52 denizyolu ve % 0,04 demiryolu olarak değişmiştir (Doğaner, 1996: 25; Kültür ve Turizm Bakanlığı (2021). Son dönemde bu tercihleri etkileyen önemli etkenlerden biri, havayolu ulaştırma alanında yapılan yatırımlar ve havacılık sektöründe uygulanan sübvansiyonlar gösterilebilir. Son yıllarda yaşanan teknolojik gelişmelerle birlikte hızlı ve konforlu erişimin en güzel örneklerinden biri haline gelen havayolu ulaştırması ile turizm sektörü birbirine karşılıklı bağımlı hale gelmişlerdir. Özellikle her iki sektörün olağanüstü durumlardan (Pandemi ve salgın hastalık) ciddi anlamda etkilenme ve normal şartlarda hizmet sunumu açısından birbirini tamamlama özellikleri vardır. Bu bağlamda, Türkiye’deki turizm sektörünün gelişmesinde son dönemlerde güçlenen ulusal charter havayolu işletmeciliğin ortaya koyduğu rekabetçi fiyat, yüksek hizmet standartı ve kalitesi sayesinde bir çok destinasyona düşük maliyetli uçuş gerçekleştiren Türk havayolu şirketlerinin payı büyüktür. Diğer taraftan, belli bölgelere yeni yapılan havalimanlarının turizme olan katkısı da önemli bir etkidir. Hatta Afyon-Kütahya-Uşak illeri arasında yapılan Zafer Havalimanı’nın inşası esnasında özellikle bölgedeki termal tesis sayısında bir artışın olduğu ve turizme yönelik iş gücü talebinin arttığı görülmüştür. Haliyle, ulaştırma ve turizm sektörleri arasında oluşan etkileşim ile bölgesel bir istihdamın oluştuğu söylenebilir (Uçar, Akman, 2019: 547).

Sosyal Etki

İnsanlar, günün farklı zaman dilimleri içerisinde farklı roller (ebeveyn, öğretmen, öğrenci, yolcu, müşteri vb.) üstlenirler. Bu rollerin aynı gün içerisinde farklı gereksinimleri ve hareketlilik ihtiyaçları olmaktadır. Dolayısıyla, insanların bu rolleri yerine getirirken kimliklerine bağlı olarak dünyayı farklı görürler (Anastasiadis, 2002: 2). İnsanların belli bir zaman diliminde buldukları sosyal yapının kalıpları içerisinde girme özellikleri vardır. Aslantürk ve Amman (2013: 246), sosyal yapıyı oluşturan unsurların mekanik bir bütünlük içerdiğini belirtirken en genel anlamıyla, “bir grubu oluşturan insanların rol, statü, yetki ve sorumluluklarının yan yana ve/veya üst üsteliğinden meydana gelen bütünlük” şeklinde ifade etmektedirler. Erkal (1990: 47) ise, iktisadi faaliyetler olan üretim, tüketim, mübadele, kıymet, işbölümü ve dağılım gibi toplumsal faaliyetlerde insanların bir sosyal düzen içinde yer almaya yönelmesi olarak ifade etmektedir. Tanım itibarıyla ulaştırma sektörü, günümüz sosyal hayatın her merhalesinde kendine yer bulmaktadır. Ulaştırma, her şeyden önce nüfusun belirli alanlara yayılmasını sağlayarak hayatın akışına yön vermektedir. Sosyal yapı içerisinde ulaştırma sistemlerinin adil bir şekilde yansıtılması ve vatandaşa sadece ulaşımı kullanıcı olarak değil, aynı zamanda vatandaşın tüm rol ve kimliklerine hizmet veren ve hayatı kolaylaştıran bir unsur olması beklenmektedir (Anastasiadis, 2002: 3). Ulaştırma sektörünün önemi aslında daha geniş toplumsal sosyal yapı katmanlarına hitap etmesine bağlı olup bu bağlamda, erişim eşitsizliğinin azaltılmasına yönelik etkilerini de içerisinde barındıran bir faaliyet koludur. Dolayısıyla, erişim ve/veya ulaşım, ulaştırma sektörünün ötesinde sosyal etkilere sahip bir sosyo-ekonomik kaostur.

Toplumsal yaşam şartlarını ve alışkanlıklarını değiştirme özelliğine sahip olan ulaştırma faaliyeti, ev lokasyonu, giyinme biçimi, dinlenme alanı ve yiyecek seçimi gibi olayları değişikliği uğratarak toplumsal etkinlikleri ve insanların düşünce şeklini mantıksal bir yörüngeye yerleştirebilmektedir. Şöyle ki; yapısal olarak kapalı toplumlar ulaştırma sektörü sayesinde geleneksel tutum ve davranışlardan uzaklaştırılarak dışa açık ve

topluluklarla etkileşim içerisine giren bir hale gelebilmektedirler (Murat ve Şahin, 2010: 60). Bununla birlikte ulaştırma sektörü, toplumsal örf ve adetlerin değişimine, bölgesel, ulusal kültürel tanıtımı sağlayarak kültür birliğinin temininde önemli roller üstlenmektedir. Bu bağlamda, son yıllarda ulaştırma sektörünün gelişmesi çevrenin merkeze yakınlaşmasını sağlayarak kırsal ve kentsel mekanlarda hem demografik hem de toplumsal katmanlar arasında statü farklılaşmasına neden olmuştur.

Bölgeler arası gelişmişlik farklılığına sebep olan etkenlerden birisi olarak ulaştırma altyapısının ülke geneline dengeli bir şekilde dağılmaması gösterilebilir. Zira bu durum hemen hemen tüm dünya ülkelerinde ve bölgesel birliklerde görülen ve arzu edilmeyen bir durumdur. Kavram olarak bölgesel kalkınma, bölgeler arası gelişmişliğin sağlanabilmesinde ulaşım maliyetlerinin azaltılmasını ve bu sayede ticaret ile ithalat ve ihracatın özendirilmesi gerektiğini ileri sürmektedir. Haliyle, ulaştırma sistemi sayesinde iktisadi aktivitenin mekana piyasa koşulları içerisinde yayılımı sağlanarak bölgesel farklılığın azalması gerçekleşmektedir (Saatçioğlu, Karaca, 2013: 2). Nitekim bu konu ile ilgili olarak Dünya Bankası (World bank, 2012), gelişmekte olan ülkeler kategorisine koyduğu Türkiye’nin, bölgesel ve ulusal ölçekte iktisadi kalkınmasını sağlayacak unsurlardan biri olan ulaştırma altyapısının geliştirilmesini ve Türkiye’deki mal ve mamul maliyeti içerisindeki ulaşım maliyetinin azaltılmasını vurgulamaktadır. Zira özellikle coğrafik olarak Türkiye’nin doğu bölgelerine göre görece daha fazla gelişmiş batı ve kıyı bölgelerinin ulaşım maliyetinin nispeten daha düşük seviyelerde olduğunu belirterek az gelişmiş bölgelerin ulaştırma altyapısının geliştirilmesi sonucu bölgeler arası gelişmişlik farklılığının azalabileceğini vurgulamaktadır. Konu ile ilgili Saatçioğlu ve Karaca (2013: 1-11), ulaştırma altyapısının fiziksel sermayeye göre daha öncelikli ve önemli bir öge olduğunu belirterek kişi başına fiziksel sermayede oluşan % 1 oranındaki artışın reel kişi başı gelirden oluşturduğu artışın, ulaştırma altyapısında meydana gelen gelişmenin ortaya çıkardığı gelir artışından yaklaşık % 0,22-0,23 daha düşük olduğunu tespit etmişlerdir. Bu tespit ile bölgesel gelir farklılıklarının azaltılması için görece geri kalmış bölgelere yönelecek ulaştırma yatırımlarının fiziksel sermaye yatırımlarına göre daha öncelikli olduğu söylenebilir.

Diğer taraftan Kara ve Taş (2012), 2004-2008 yılları arası verileri üzerinden Türkiye’deki ulaştırma altyapısının hem bölgesel hem de her bir Düzey-1 bölge gelirin'e olan katkının pozitif yönde geliştiğini tespit ederek ulaştırma altyapı harcamalarının bölgesel gelişim için bir politika aracı olarak kullanılabilirliğini ifade etmektedirler. Ayrıca, sosyo-ekonomik gelişmişlik açısından görece daha geri kalmış bölgelerdeki ulaştırma-haberleşme altyapı harcamalarının bölgesel gelire sağladığı katkının toplam bölgeler ortalamasından yüksek olduğu görülmüştür. Haliyle, ulaştırma-haberleşme altyapısına yapılan yatırımların bölgeler arası bağlantı gelişimini sağlayarak görece daha geri kalmış bölgelerin gelirin'e olan katkısını arttırmaktadır. Diğer taraftan, gelişmiş bölgelerde ise nüfus sayısındaki artışın oluşturduğu trafik tıkanıklarını gidererek yakıt tasarrufunu sağlamaktadır. Pişkin (2018: V) ise, Türkiye’nin görece daha geri kalmış bölgelerine yapılan ulaştırma yatırımları sonucu düşüş gösteren ulaşım maliyeti sayesinde bu bölge hane halkının refah seviyesinde, büyük şehir veya görece daha gelişmiş bölgelere göre daha fazla arttığını belirtmektedir. Bunun sebeplerinden birinin mesafe olarak uzakta olan görece geri kalmış bölgelerin hız ve zaman olarak görece daha gelişmiş bölgelere yakınlaşması gösterilebilir. Haliyle, İstanbul-İzmir otoyol projesi güzergahı içerisinde bulunan Marmara ve Ege bölgelerinde yaşanan refah ve üretim artışı, İstanbul ve İzmir gibi metropollere göre daha yüksek olmaktadır. Ayrıca, coğrafik olarak Türkiye’nin doğu-batı

aksına yeni yapılacak yeni otopanların GSYH’de artışlara vesile olacağından görece geri kalmış bölgelerin gelir dağılımına pozitif yönde katkı sağlayacaktır. Bu bağlamda, Türkiye’nin doğu-batı aksı üzerinde yapımı devam eden İzmir-Ankara ve Ankara-Niğde otopan projeleri, güzergahı içerisinde bulunan görece geri kalmış bölgeler olan Orta Anadolu ve Güney Doğu Anadolu Bölgelerinin refahına ve üretim kapasitesine katkı sağlayacak nitelikte projelerdir denilebilir.

Kırsal ve yoksul kesimlere sağlanan ulaştırma ağları, düşük gelirli gruplarının günlük yaşamı üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Konu ile ilgili olarak Akın ve Demirel (2019: 462-463)’in Dünya Bankası Kırsal Erişim Endeksi (RAI) değerlerini baz alarak İstanbul iline yönelik yaptıkları kırsal erişim değerlendirmesine göre, İstanbul ilinin kırsal erişim endeksinin dünya ortalamasının üzerinde olduğu saptanmıştır. Bu bağlamda, son yirmi yıl içerisinde Türkiye’de KÖYDES projeleri ile iyileştirilen kırsal yol ağının en çok düşük gelirli kırsal kesime fayda sağladığı söylenebilir. Ancak, ulusal ölçekte değerlendirmeyi sadece erişebilirlik üzerinden değerlendirmek yanlış olur. Her ne kadar ulusal ölçekte erişebilirliğin karayolu ulaştırması ile hızlı ve konforlu olması sağlanmış olsa da, ulaşım maliyeti açısından dar ve orta gelirli sosyal yapıdaki vatandaşlara hizmet eden bir ulaştırma sistemi oluşmamıştır. Ancak burada, Türkiye’nin topoğrafik yapısının Avrupa ülkelerine göre daha dağlık ve aplik bir yapı olması nedeniyle kırsal kesimlere erişimin altyapı maliyeti açısından karayolu ulaştırmasının daha uygun olduğunu söylemek mümkündür. Litman (2018: 14)’ın “ulaştırma en çok düşük gelirli insanlara en büyük faydayı ve en az maliyeti sağlıyorsa adildir” ifadesine istinaden şu söylenebilir ki; karayolu ulaştırmasında kullanılan akaryakıt fiyatının yüksek olması nedeniyle ortaya çıkan yüksek ulaşım maliyetinin düşük gelirli grupların ulaşım erişim hakkaniyetini engellemektedir.

Diğer taraftan, kırsal kesimin erişebilirliğinin iyileştirilmesi ile kırsal kesime eğitim, sağlık ve istihdam açısından faydalar sağlanmıştır. Son dönemlerde hem ulusal hem de kırsal ulaştırma altyapısının iyileştirilmesi taşınabilir eğitime olan erişimi de kolaylaştırmıştır (Yurtbakan, Altun: 765). Hatta taşınabilir eğitimin olmadığı dönemlerde özellikle orta öğretimden sonra eğitimine devam edemeyen çocukların (ergen kız ve ebeveyn yardımcı olan çocuklar), ulaştırma altyapısının iyileşmesi ve taşınabilir eğitimin yaygınlaşması neticesinde eğitime katılımları artmıştır. Ulaşım erişebilen ayrıcalıklı gruplardan ziyade son dönemlerde ulaştırma altyapısında yapılan iyileştirmelerle birlikte ayrıcalıklı olmayan, yani ulaşım erişemeyen kırsal kesimin eğitim, sağlık, kültürel ve sportif etkinliklerden yararlanma olanaklarının arttığı söylenebilir. Ayrıca, son yıllarda yapılan ulaştırma altyapı yatırımları ile gelişen özel tesisler, araçlar, lojistik ve taşımacılık gibi beşeri unsurlar da kırsal ve tarım bölgelerinde hassas tarım ürünlerinin (yaş sebze ve meyve vb.) hızlı, güvenli ve kalitesinden ödün verilmeden pazara erişiminin sağlanmasına, üreticinin emeğinin karşılığını almasına ve piyasada arz talep dengesinin oluşmasına önemli katkılar sağladığı söylenebilir.

Bakırcı (2005: 397)’ya göre, bugün karayolu ulaştırmasının yaygın bir şekilde kullanımı nedeniyle kara taşıtı kullanıcılarının arttığı hissedilmektedir. Karayolu ulaştırmasında yaşanan teknolojik gelişmeler hızlı ve kolay erişilebilirliği sağlarken diğer yandan, hava kirliliğini, trafik tıkanıklığını, zaman kayıplarını ve trafik kazalarını ortaya çıkararak yüksek seviyede dışsal maliyet yaratmaktadır. Özellikle büyük şehirlerdeki artan araç sayıları ile birlikte kent içi ulaşım trafiki sıklığının arttığı gözlemlenmekte ve bu da toplumsal saldırganlığı arttırmaktadır. Hatta saldırganlığa ilaveten sürücü profilinin sosyal, ekonomik ve kültürel faktörlerine bağlı olarak her geçen gün trafikteki şiddet davranışları artmaktadır.

Bugün dünya genelinde olduğu gibi ülkemizde de iş hayatının hızlı seyri gibi sebepler toplumun kent içi hareketliliğinde ulaşım araçlarını sık kullanım oranını yükseltmektedir. Kentleşme sorununa bir çözüm olarak ortaya çıkan hızlı ulaşım sistemleri, son dönemlerde ülkemizde de hareketsiz bir yaşam tarzı ile halk sağlığı üzerinde önemli derecede olumsuz etkiler ortaya çıkmasına vesile olmuştur. Bunun en net örneği obezite ile ilgili sorunlar başı çekmektedir. Bununla birlikte, her ne kadar son dönemlerde sayıları artsa da, bisiklet ve yaya yollarının kent içi ulaşım planlamalarında yeterli şekilde yerini almaması ve bu konuya olan altyapı teşviklerinin yapılamaması toplumsal hareketsizliğin bir yaşam biçimi haline gelmesine sebep olmaktadır.

Politik Etki

Politika yapıcılar ulaşım politikaları üretirken insan hakları temelli bir talep olan “erişim hakkı”nın yerine getirilmesine yönelik çalışmalar yapmaktadırlar. Haliyle, ulaşım politikaları oluşturulurken ve uygulanırken ortaya çıkan sosyal ve ekonomik etkilerinin siyasal platforma yansması ve/veya taşınması söz konusudur. Türkiye’de 1980’li yıllar sonrasında uygulanmaya başlanan ve bilhassa ulaşım sektöründe Yap İşlet Devret, Kamu Özel Sektör İşbirliği (KÖİ) ve Özelleştirme gibi modellerle kendini daha çok görünür kılan neoliberal politikalar, hem kamuoyunda hem de akademik çevrelerde tartışma konusu olmaktadır. Kamu hizmetlerinin özel sektör eliyle yaptırılmasının çok yoğun bir şekilde uygulanmaya başlandığı bu süreçte, bu pratiklerin kamuda yönetim ilkelerine aykırılık oluşturduğuna dair tartışmalar oluşmaktadır. Özellikle son yıllarda özel sektör sermayeli bir yatırım finansman modeli olarak kamu yönetiminde kullanılan KÖİ yatırımları, modelin kendi içerisinde barındırdığı ticari sır özelliği nedeniyle kamu yönetiminde şeffaflık ve hesap verilebilirlik ilkelerini ortandan kaldırdığına yönelik eleştirilerin hedefindedir. Dolayısıyla, ulaşım yatırımlarında kullanılan yatırım modelleri siyaset mecrasında tartışma alanı bularak kamuoyunu etkilemede bir enstrüman olarak kullanılabilir.

Neoliberal politikaların uygulandığı yaklaşık kırk yıllık süreç içerisinde, ulaşım sektörünün Türkiye’nin sosyo-ekonomik anlamda liberalleşmesini kolaylaştıran bir araç olduğu söylenebilir. Nitekim son yirmi yıl içerisinde yapılan Marmaray, Avrasya Tüneli, Gebze-Osmangazi Köprüsü, Yavuz Selim Köprüsü ve İstanbul Yeni Havalimanı gibi büyük ulaşım yatırımları KÖİ modeli ile hayata geçmiş olup hem inşaat süreçleri içerisinde hem de işletmeye açılmalarının ardından siyasal anlamda tartışmaları sürmüş ve sürmeye devam etmektedir. KÖİ modeli üzerinden olmasa da, ulaşım projelerinin en fazla Gezi Olaylarıyla gündemde yer bulduğu söylenebilir. Belki ilk etapta masum bir çevre protestosu olarak ortaya çıkan Gezi Olayları, daha sonra bir sosyal tepki olgusundan çıkarak politik ve siyasal zemine evrilmiştir. Gezi Olaylarının sözcülüğünü üslenen Taksim Dayanışma Platformu’nun Gezi Olaylarının bitirilmesine yönelik Hükümetten talep ettikleri listenin içerinden, ekolojik değerlere zarar verdiği iddiasıyla 3. Boğaz Köprüsü, 3. İstanbul Havalimanı ve Kanal İstanbul gibi ulaşım projelerinin durdurulması talebi de bulunmaktaydı. Dönemin Başbakanı R. Tayyip Erdoğan, Gezi Olaylarının masum demokratik eylemler olmadığını, çevre ve adalet söylemlerinin istismar edilerek küresel ve ulusal ölçekte hizmet edecek ve ülke ekonomisine önemli katkılar sağlayacak bu projelerin engellenmeye çalışıldığını belirterek Türkiye’nin ekonomisinin ve demokratik yollarla iktidara gelen hükümetin hedef alındığını ifade etmiştir (Sabah Gazetesi, 01.06.2013). Ayrıca, 2011 yılında R. Tayyip Erdoğan tarafından gündeme getirilen Kanal İstanbul projesinin yapılabirliği de siyasal bir tartışma zemini bulmuştur. Zira son dönemde Kanal İstanbul projesinin olası uluslararası etkileri üzerinden gelişen tartışmalara emekli

generallerin gece yarısı bildirisi ile müdahil olmaları, konunun ne denli siyasi zemine indirildiğini göstermiştir. Kamuoyunda bildirinin esasından çok usulü tartışma konusu olmuş ve bu yönüyle bu bildirinin iktidara bir muhtıra olarak değerlendirilmesine ve bu değerlendirme neticesinde bildiriye yayımlayanların yargıya taşınmasına sebep olmuştur. Bunun gibi benzer siyasi tartışmaları 1. ve 2. Boğaz Köprüsü, Keban Barajı vb. büyük projelerinin yapıldığı dönemlerde de görmek mümkündür. Yine benzer şekilde bu gibi projelere getirilen en baskın eleştiriler çevre ve sosyal etkiler üzerinden olmuş ve siyasi tartışmaların odağına yerleşmiştir.

Ulaştırma altyapı yatırımları; yüksek maliyetli olması, sonuçlarının somut çıktılar vermesi, yatırım sonuçlarının olumsuzluklar içermesi halinde hemen bir kabahatli aranması, ancak olumlu sonuçlanması halinde ise kamuoyunda çok gündem bulmaması gibi talihsiz özelliklere sahiptir. Bu bağlamda, ulaştırma altyapı yatırımının seçmeni etkilemede önemli bir unsur olduğunu söylemekte fayda vardır. Nitekim son yirmi yıl içerisinde yapılan ulusal ve kırsal ulaşım ağı yatırımları sayesinde AK Parti hükümetlerinin seçmeni etkilemede başarılı olduğunu söylemek mümkündür. Ancak burada, Ak Parti hükümetlerinin seçmeni etkilemede sadece ulaştırma yatırımlarının etkisinin olduğunu söylemek yanlış olur. Ulaştırma sektörünün ekonomi içerisinde ara bir ürün olma özelliğinden dolayı ulaştırma politikalarının toplum üzerindeki politik etkisinin ülkenin ekonomik koşullarına göre değişebileceğini belirtmekte fayda vardır. Kişi başına düşen milli gelirin, hane halkı gelirinin dönemsel olarak azlığı veya çokluğu dönemsel olarak toplumun ulaştırma politika ve yatırımlarına olan bakış açısını değiştirebilmektedir. Bu bakış açısına benzer bir bakış açısı, zaman zaman yaşanan ekonomik daralma dönemlerinde ülke istihdamında yer bulan yabancılara karşı gelişen ve yabancı düşmanlığına dönüşen bakış açısı ile örnek verilebilir. Ekonomik daralma ve bozulmalarda toplumun önceliği değişmekte ve haliyle normal şartlarda seçmeni etkileyen unsurların yerini tamamen ekonomik kaygı ve endişeler almaktadır. Her ne kadar yıllardır eksikliği ve tashih edilmesi yönünde eleştiriler olsa da, Karl Marks’ın toplumsal hayatın teşekkülünde en önemli unsur olarak gördüğü ekonominin Ak Parti hükümetleri tarafından iyi yönetilmesinin seçmeni etkilemede öncelikle payı olduğunu söylemek mümkündür.

Diğer taraftan, kültürel ve sosyal dayanışmayı kolaylaştıran özelliği sayesinde milli birliğin ve beraberliğin sağlanmasında önemli roller üstlenen ulaştırma sektörü, dilde, gelenekte ve gelecek için umutlarda bir ortak birliktelik sağlanmasına vesile olmaktadır (Murat ve Şahin, 2010: 61). Nitekim, 2000’li yıllardan itibaren Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde ulaştırma altyapı ve hizmetleri alanında yapılan yatırımların ülkeyi bölmeye yönelik terör faaliyetlerinin bitme noktasına gelmesinde önemli ölçüde yardımcı olduğu söylenebilir. Söz konusu yatırımlar, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölge halkının devlete olan güven bağının güçlenmesine vesile kılarken diğer yandan terör unsurları ile mücadelede caydırıcı ve kolaylaştırıcı bir araç olmuştur.

Küresel ulaştırma koridorları ülkelerin ekonomik alanda gelişimine katkı sağladığı kadar politik ve siyasi ilişkiler açısından da ülkeleri birbirine yakınlaştırmaktadır. Yüzyıllar boyunca ticari açıdan ülkeleri birbirine bağlayan “İpek Yolu” ve “Baharat Yolu” son tahlilde Çin tarafından Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ile tekrar canlandırılmak istenmektedir. Bu bağlamda, Çin, Akdeniz havzasındaki limanlara ilgi duymakta ve Avrupa ve Afrika’ya erişimini kendi şirketleri üzerinden sağlamak istemektedir. Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin orta koridoru olarak nitelendirilen ve Pekin’i Londra’ya denizyoluna göre üç kat daha hızlı bağlayan demiryolu koridoru, Türkiye’nin de içerisinde bulunduğu önemli bir koridordur. Dolayısıyla ekonomik faydaları bir yana “Demir İpek Yolu”nun aktif bir şekilde kullanılır

hale gelmesi, Türkiye ile Türki Cumhuriyetleri arasındaki siyasi, politik, sosyal ve kültürel bağın güçlenmesi anlamına gelecektir. Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin denizyolu koridoru ise Türkiye için ayrı bir öneme sahiptir. Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin denizyolu koridorunun Avrupa’ya açılan kapısı Yunanistan’ın Pire Limanı olarak planlanmış ve Pire Limanı’nın işletme hakları Çinli firma COSCO tarafından 49 yıllığına satın alınmıştır. Yunanistan ile Çin arasında ulaştırma sektörü üzerinden gelişen siyasi yakınlaşmanın uluslararası ilişkilere yansımaya olasılığı, Türkiye’yi Çandarlı Limanı gibi alternatif veya tamamlayıcı limanlar ile Girişimin denizyolu koridoruna dahil edilmesi noktasında Çin’in ikna edilmesini gerekli kılmaktadır. Türkiye ve Yunanistan arasında Ege ve Akdeniz üzerinden yaşanan siyasi ve teknik anlaşmazlıkların Birleşmiş Milletler zeminine taşınması halinde Yunanistan’daki Pire limanı üzerinden Avrupa’ya açılan ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi’nin beş daimi üyelerinden biri olan Çin’in mevzuya tarafsız olamayacağına inanılmaktadır. Çanakkale Boğaz Köprüsü’nün de üzerinde bulunduğu Edirne-İzmir Otoyol projesi ile Avrupa’ya, İzmir’e yapılan otoyol ve demiryolu bağlantıları ile İzmir-Ankara-Kars, İzmir-Antalya ve İzmir-İstanbul güzergahlarından Anadolu ve Asya’ya açılan bir kapı olması hasebiyle, Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin denizyolu koridoruna Çandarlı Limanının Pire limanına hem alternatif hem de tamamlayıcı olarak dahil edilmesi, hem ekonomik hem de siyasal anlamda Türkiye’nin elini güçlendirecektir.

SONUÇ

Ulaştırma sektörü, ekonomik, sosyal ve politik fonksiyonlar ihtiva eden ve üretim öncesi, üretim aşaması ve tüketim süreci içerisindeki ekonomik faaliyetlerin ara ürünü olan bir etkinliktir. Ekonomik büyüme neticesinde türev talep niteliği ile mal, ürün ve hizmet üretimi için hammadde ihtiyacı doğurarak en nihayetinde etkin ve verimli ulaştırma altyapı ve hizmetlerine olan talep gereksinimlerini arttırmaktadır. Sabit yatırımlarının yüksek maliyet içermesinden dolayı özellikle kamu harcamaları çerçevesinde gerçekleştirilen ulaştırma yatırımları, sosyo-ekonomik gelişmişlik açısından ülkelerin kalkınmasında ve büyümesinde bir araç olarak kullanılmaktadır. Ancak gelişmekte olan ülkeler, ekonomik kalkınma için gereklilik arz eden altyapı yatırımlarını kar amacı gütmeyen sosyal devlet anlayışı çerçevesinde de oluşturmaları gerekmektedir. Tarihsel süreç içerisinde gelişmiş ülkeler ekonomik kalkınma için ulaştırma sektörünü bir araç olarak kullanmış ve kullanmaya devam etmektedir.

Türkiye’deki ulaştırma sektörünün ekonomik, sosyal ve politik etkilerini değerlendirmeyi amaçlayan bu çalışma, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulması açısından önemlidir. Özellikle son dönemde artan ulaştırma yatırımlarının genel olarak ortaya çıkardığı ekonomik, sosyal ve politik etkilere değinilmiştir. Çalışmanın üç temel etki değerlendirmesinden ekonomik etki değerlendirmesine göre, Türkiye’deki ulaştırma sektörünün ekonomik kalkınma, GSYH, istihdam, uluslararası entegrasyon ve turizm gibi çeşitli ekonomik değer ve sahalara doğrudan veya dolaylı olumlu katkı sağladığı söylenebilir. Ancak, ulaştırma altyapı yatırımlarındaki sabit yatırım maliyetinin yüksek olması, ulaştırma altyapı yatırımlarının fayda maliyet esaslarına göre önceliklendirilmesini ve bu çerçevede yatırım programına alınmasını gerekli kılmaktadır. Bu minvalde, bölünmüş yola dönüştürülmüş her karayolunun ekonomik fayda sağladığını söylemek mümkün değildir. Özellikle bu gibi uygulamalar trafik yoğunluğu düşük bölge ve il devlet yollarında görmek mümkündür. Ancak bu noktada, devletin sosyal devlet tarafı görünümünde olup söz konusu uygulamalarla bölgesel kalkınmaya, bölgeler arası gelir farklılığına ve ulusal entegrasyona olan etkileri değerlendirilerek yatırımların sosyal

faıdası göz önüne alınmıştır. Zira görece geri kalmış bölgelerde yapılan ulaştırma-haberleşme altyapı yatırımlarının görece kalkınmış bölge ve şehirlere göre daha çok refah getirdiği ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla, görece geri kalmış bölgelere yapılan ulaştırma-haberleşme altyapı yatırımlarının sadece bölgesel kalkınmaya değil, ayrıca sosyal ve politik olarak olumlu etkiler yarattığı söylenebilir. Ayrıca, havayolu ulaştırmasının yaygın hale gelmesi, köprüler, tüneller, yollar ve en nihayetinde hızlı tren, sosyal değişim ve/veya dönüşümün en önemli unsurları olmuştur. Bu gelişmeler bir yandan toplumda çevre merkez arasındaki ilişkinin geliştirilmesini hızlandırırken diğer yandan, hem çevreden merkeze hem de büyük şehirlerin çevresinden merkezine yönelik bir hareketlilik kadar toplumsal katmanlar arasında içiçe geçişlere ve kaynaşmaya neden olmaktadır (Cihan, 2020: 15).

Bir sosyal etkinin varlığından söz edilebilmesi için etkisel unsurlar yumağının etkileşiminden söz etmek gerekir. Haliyle, toplumun sosyal yapısına ulaştırma sektörünün etkisi bu sektörden etkilenen unsurların varlığı ile bir anlam kazanmaktadır. Örneğin, gelişmiş bir ulaştırma altyapısı ve hizmetleri sağlık ve eğitim sisteminin de gelişmesini zorlayabilir veya gelişmiş bir ulaştırma sektörü gelişmiş eğitim ve sağlık sistemleri ile beraber toplumsal değişime etki edebilir. Bu bağlamda, son dönemde ulusal ve kırsal ölçekte iyileştirilen ulaştırma sektörünün kırsal kesimin eğitim, sağlık ve güvenlik gibi hizmetlere erişimi kolaylaştırarak toplumun sosyal yapısına pozitif yönde katkı sağladığını söylemek mümkündür.

Türkiye’deki ulaştırma bileşenleri içerisinde en baskın kullanılan ulaştırma bileşeninin karayolu ulaştırması olmasından dolayı CO₂ gibi zararlı emisyon gazları çevre ve hava kirliliğinde artışa sebebiyet vermektedir. Bunun sonucu olarak, canlılarda çeşitli sağlık problemlerine ve ekolojik sistemin zarar görmesine neden olmaktadır. Ayrıca, hem insan kaynağı hem de sağlık giderleri cihetiyle ekonomide kayıplara sebebiyet vermektedir. Söz konusu olumsuzluğu gidermek amacıyla yolcu ve yük taşımacılığının demiryolu ulaştırmasına kaydırılması önemli bir adım olacaktır. Avrupa Birliği, ulaştırma sektöründen kaynaklanan çevreye zararlı gaz ve emisyonları minimize etmek için 2050 yılını hedef göstererek ulaştırma sisteminin ağırlığını demiryolu ulaştırmasına yönlendireceğini ve kara ulaştırma aracı olarak elektrikli taşıtların yaygınlaştıracağını hedeflemektedir. Dolayısıyla, Avrupa Birliği’nin bu hedeflerine uyulması noktasında Türkiye de kentine gerçekçi hedef koymalıdır.

Türkiye’nin küresel ticaret koridorları üzerinde yer alması Türkiye’yi jeostratejik ve jeopolitik açılarından önemli kılmaktadır. Özellikle Akdeniz’i Karadeniz’e bağlayan ve yıllık gemi geçiş sayısı ile dünya ortalamalarının üzerinde bir gemi yoğunluğuna sahip İstanbul Boğazı’nın varlığı ile Türkiye, coğrafi konum açısından dünyada benzersiz bir yerdedir. Bu bağlamda, İstanbul Boğazı’na alternatif bir su yolu kanalı olarak yapılması planlanan Kanal İstanbul Projesi, çevresel, sosyal ve uluslararası hukuk çerçevesinde siyasetin hep gündeminde kendine yer bulmaktadır. Kanal İstanbul Projesinin çevresel ve sosyal etkilerine ait olumsuz tarafları minimize edilerek uygulamada hayat bulması neticesinde Türkiye’nin ekonomisine ciddi manada katkı sağlayacağı gibi coğrafi konum üstünlüğünü de fayda sağlayarak uluslararası ilişkilerde siyasi bir güç elde edileceğine inanılmaktadır.

Neoliberal politikalar çerçevesinde ulaştırma altyapı yatırımlarında bir finansman model olarak son kırk yıla yakın bir zaman diliminde kullanılan KÖİ modeli, son yıllarda Türkiye’yi uluslararası pazarlara entegre etmek için yapılan İstanbul Yeni Havalimanı, Marmaray, Avrasya Tüneli, Yavuz Selim Köprüsü, Gebze-İzmir Otoyol gibi ulaştırma altyapı yatırımlarında da kullanılmış ve siyasal olarak oldukça tartışılır bir model haline

gelmiştir. 2035 yılına kadar planlanan karayolu yatırımlarının %27,8’inin milli bütçeden, %72,2’sinin KOİ modeli ile yapılacağı tahmin edilmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2018: 91). KOİ modelin genel olumsuz tarafları üzerinden projelerin ülke ekonomisi üzerine olan etkileri tartışılırken modelin uygulanabilirliğinin gelişmekte olan ve gelişmiş ülkeler penceresinden değerlendirilmesinin uygun olacağına inanılmaktadır. Hal böyleyken, gelişmekte olan bir ülke olan Türkiye için KOİ modelinin uygulanabilirliği özellikle yüksek gelir getiren projeler için olmalıdır.

Türkiye’deki ulaştırma sektörünün ekonomik, sosyal ve politik verimliliğini arttırmak için öncelikle ulaştırma bileşenleri arasındaki dağılımının dengelenmesi gerekmektedir. Ulaştırma sistemi içerisindeki dağılımın demiryolu ve denizyolu ulaştırmalarına doğru kaydırılması halinde ulaşım maliyetinde düşüş, üretim maliyetinde düşüş, hane halkı içerisindeki ulaştırma harcamasında azalış, çevresel sorunlarda azalış, düşük gelirli grupların erişim hakkı ve hakkaniyetinin sağlanması gibi etkiler oluşarak devletin, bölgenin ve bireyin sosyo-ekonomik gelişmişliğine katkı sağlayacağına inanılmaktadır. İlaveten, 2021 yılı itibarıyla şehir nüfusu 1 milyonun üstünde olan 24 şehir, 30 adet büyükşehir statüsünde şehir vardır. Nüfusun artmasıyla beraber kent içi ulaşımından kaynaklanan kentleşme sorunlarının banliyö, tramvay, metro ve hafif raylı sistem gibi raylı ulaşım araçları ile çözülmesini zorunlu kılmaktadır. Raylı sistemlerde özellikle elektromekanik ve vagon alanında yerleşmenin önünü açacak ve yerli firmaları destekleyecek politikalar oluşturulmalıdır. Ayrıca, her ne kadar çevreye verdiği zararlar nedeniyle hep eleştiri konusu olan karayolu ulaştırmasının, ilerleyen yıllarda da ulaştırma sektöründeki payının yüksek olması beklenmektedir. Bu bağlamda, çevreye duyarlı elektrikli karayolu araçlarında yerli üretimin gerçekleştirilmesi ülke ekonomisinde dışa bağımlılığın azaltılmasında ve en nihayetinde ithalat-ihracat dengesinin sağlanmasında ciddi bir avantaj oluşturacaktır.

Sonuç olarak, literatürde Türkiye’deki ulaştırma sektörünün ekonomik etkileri üzerinde daha çok çalışmalar bulunmakla beraber sosyal ve politik etkileri üzerinde fazla bir çalışmanın olmadığı görülmektedir. Nitekim bu çalışmanın ulaştırma sektörünün sosyal yapı üzerindeki etkisine yönelik ampirik çalışmalara ışık tutacağına inanılmaktadır.

KAYNAKÇA

Akgüngör, A. P. & Demirel, A. (2004). Türkiye’deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları, *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*. C. 10, sayı 3, s 570-590.

Akın, Ö & Demirel, H. (2019). Measuring Rural Access Index via Spatial Information Science. *Conference: 9th International Conference on Recent Advances in Space Technologies (RAST)*, Istanbul, DOI: 10.1109/RAST.2019.8767857.

Aktan, C. C. & Vural, İ. Y. (2002). Gelir Dağılımında Adalet(siz)lik ve Gelir Eşit(siz)liği: Terminoloji, Temel Kavramlar ve Ölçüm Yöntemleri. *Yoksullukla Mücadele Stratejileri*, (Ed. C. C. Aktan), Ankara: Hak-İş Konfederasyonu Yayınları, <http://www.canaktan.org/ekonomi/yoksulluk/birinci-bol/aktan-vural-gelir-dagilimi.pdf>

Anastasiadis, S. (2002). *Transport and society: Sustainability’s poor cousin*, Brussels, Belgium: T&E 02/5, European Federation for Transport and Environment, Bd de Waterloo 34, B-1000,.

Arslantürk, Z. & Amman, M. T. (2013). *Sosyoloji: Kavramlar, Kurumlar, Süreçler, Teoriler*. İstanbul: Çamlıca Yayınları, 9. Baskı,

Avrupa İstatistik Ofisi (2021). Length of motorways and e-roads. 21 04, 2021 tarihinde Eurostat:

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_if_motorwa/default/table?lang=en adresinden alındı.

Bakan, S. & Ayaz, Ö. (2021). Ekonomik Perspektiften Türkiye’deki Ulaştırma ve Turizm Sektörlerinin Etkileşimi ve Öneriler. *Premium E-Journal of Social Sciences*, 11, 1-22, Doi Number :<http://dx.doi.org/10.37242/pejoss.62>

Bakırcı, A. E. (2005). Taşıt İşletme Maliyetleri Bileşenlerinin İrdelenmesi, Tasarruf Bakışının Yerleştirilmesi. *6.Ulaştırma Kongresi*, cilt.1, İstanbul: 23-25 Mayıs 2005, 395-404,

Beyaz, Z. & Karabacak, G. (2018). Türkiye’de Turizm Gelirlerinin Cari İşlemler Dengesi Üzerindeki Etkisi, *European Journal of Managerial Research Dergisi*, 2(2), 56–75.

Cihan, A. (2020). Sosyoloji Birikimine Dair. *Türkiye’de Sosyolojinin Yüz Yıllık Birikimi*. (Ed. E. Çev, E. S. Genç), İstanbul: Ketebe Yayınları, No:387.

Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (CSBB) (2021a). 24 04, 2021 tarihinde <https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/01/TABLO-1-34-CAR%C4%B0-F%C4%B0YATLARLA-2009-BAZ-YILLI-GSYHNIN-SEKT%C3%96REL-DA%C4%96ILIMI-1998-2017.xls> adresinden alındı.

Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (CSBB) (2021b). 24 04, 2021 tarihinde <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/01/T-8.10-%C4%B0stihdam%C4%B1n-Sekt%C3%B6rel-Da%C4%96F..xls> adresinden alındı.

Dengiz, B., Kutay, F., Duman, İ. (1997). Türkiye’de ve Avrupa Birliği Ülkelerinde Demiryolları. 2. *Ulusal Demiryolu Kongresi*, İstanbul: 15-16-17 Aralık 1997.

Deniz Ticaret Odası (DTO) (2019). *Deniz Sektörü Raporu 2019*. İstanbul.

Denizcilik Genel Müdürlüğü (2019), 2019 Yılı Deniz Ticareti İstatistikleri. 01 05, 2021 tarihinde: <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/deniz-ticaret-istatistikleri-2019.pdf> adresinden alındı.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (2020), *2019 Havayolu Sektör Raporu*. Ankara: DHMİ Yayınları.

Doğaner, S. (1996). Türkiye turizm ulaştırması. *Coğrafya Araştırmaları*, 4, 19-45.

Ekonomi Bakanlığı (2016). *Gemi İnşa Sektörü*. Ankara: Ekonomi Bakanlığı Yayınları.

Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi (EDAM) (2016). *İstanbul Yeni Havalimanı Ekonomi Etki Analizi*, İstanbul: EDAM Yayınları.

Ergün, İ. (1985). *Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*, Ankara: Hacettepe Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları No:10.

Erkal, M. E. (1990). *İktisadi Kalkınmanın Kültür Temelleri*, Ankara.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı -Esnaf ve Sanatkârlar Genel Müdürlüğü (2017), *Esnaf ve Sanatkârlar Özelinde Sektör Analizleri Projesi: Ulaştırma Sektörü*, Ankara: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayınları.

Habertürk (2021). İGA'dan DHMİ'ye 22.4 milyon euro ödeme. 25 04, 2021 tarihinde Habertürk: <https://www.haberturk.com/iga-dan-dhmi-ye-224-milyon-euro-odeme-2559620-ekonomi> adresinden alındı.

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz, Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (İMEAK) (2020), *Denizcilik Sektör Raporu 2020*. 01 05, 2021 tarihinde: https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/sektor_raporu_tr_2020.pdf adresinden alındı.

Kalkınma Bakanlığı (2018). *11. Kalkınma Planı-Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu*, Ankara: Kalkınma Bakanlığı Yayınları.

Kara, M. A. & Taş, S. (2012). Ulaştırma ve Haberleşme Altyapısının Bölgesel Kalkınmaya Katkısı ve Türkiye Üzerine Bir Uygulama. *Maliye Dergisi*, 163, 468-480.

Karayolları Genel Müdürlüğü (2021). *Yol Ağı Bilgileri*. 30 04, 2021 tarihinde: <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx> adresinden alındı.

Kültür ve Turizm Bakanlığı (2021). *Turizm İstatistikleri*. 29 04, 2021 tarihinde: <https://yigm.ktb.gov.tr/Eklenti/64688,turizm-istatistikleri--ocak-haziran-2019-2pdf.pdf?0> adresinden alındı.

Litman, Todd (2018), *Evaluating Transportation Economic Development Impacts: Understanding how Transport Policy and Planning Decisions Affect Employment, Incomes, Productivity, Competitiveness, Property Values and Tax Revenues*, British Columbia, Canada: Victoria Transport Policy Institute.

Macit, D.(2020). Karayolu Yük Taşımacılığının Ekonomik Büyüme ve Ticaret Hacmi Üzerindeki Etkisine Yönelik Ampirik Bir Analiz. *Alanya Akademik Bakış Dergisi*, 4(3), 843-860.

Macit, D. & Macit, A. (2017). Türkiye’de Sivil Havacılık Sektöründe İstihdamın Mevcut Durumu, Sorunları ve Sorunların Çözümüne Yönelik Öneriler. *Journal of Emerging Economies and Policy*, (2) 2, 74-85.

Mossman, F. H. & Newton, M. (1957). *Principles of Transportation*, New York: The Ronald Press Company.

Murat, S. & Şahin, L. (2010). *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 2010-58.

Naççakan, M. (2006). Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Ekonomik Önemi ve Ülkemiz Taşımacılığının Sürdürülebilirlik Sorunu. Ankara: *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 2, 13-15 Aralık 2006,

Pişkin, M. (2018). *Ulaştırma Yatırımlarının Türkiye Ekonomisi Üzerine Makro, Mikro ve Bölgesel Düzeydeki Etkileri: Mekansal Hesaplanabilir Genel Denge Modeli Kapsamında*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Rodrigue, J.P. & Notteboom, T. (2013). Transportation and The Economy, *The Geography of Transport Systems*. (Ed. J.P. Rodrigue, C. Comtois). New York: Rautledge, 3. Edition.
- Rostow, W. W. (1999). *İktisadi Gelişmenin Merhaleleri*. (Çev. E. Güngör), İstanbul: Ötüken Yayınevi.
- Saatçioğlu, C. & Karaca, O. (2013). Ulaştırma Altyapısı ve Bölgesel Gelir Farklılıkları: Türkiye için Ampirik Bir Analiz. *İşletme İktisat dergisi*, 1, 1-11
- Sabah Gazete, 01.06.2013. Başbakan’dan Gezi Parkı Açıklaması. 01 05, 2021 tarihinde: <https://www.sabah.com.tr/gundem/2013/06/01/basbakan-erdogan-konusuyor> adresinden alındı.
- Servantie, D. (2015). *AB ve Türkiye’nin Deniz Taşımacılığı Politikasının Karşılaştırmalı Analizi*, İstanbul: İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) (2020). *Faaliyet Raporu 2019*. Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları.
- TCDD Taşımacılık A.Ş. (2020). *Faaliyet Raporu 2019*, Ankara: TCDD Taşımacılık A.Ş. Yayın No: 2020-1.
- Ticaret Bakanlığı (2021). Gemi Sektörü Raporu. 12 04, 2021 tarihinde: https://ticaret.gov.tr/data/5b87000813b8761450e18d7b/Gemi_%C4%B0n%C5%9Fa_%20Sanayii.pdf adresinden alındı.
- Tübitak (2003), Vizyon 2023 Teknoloji Öngörüsü Projesi: Ulaştırma ve Turizm Paneli, Ankara: Temmuz 2003, https://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/ut/utp_son_surum.pdf
- Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği (Türsab) (2021). Turizmin Ekonomideki yeri. 04 04, 2021 tarihinde: <https://www.tursab.org.tr/istatistikler-icerik/turizm-geliri> adresinden alındı.
- Türkiye Turizm Yayıncıları Derneği (TTYD) ve Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği (TÜSİAD) (2019). Turizmde Dönüşüm Senaryoları. 31 03 , 2021 tarihinde: <http://ttyd.org.tr/Akademi/ckfinder/userfiles/files/Turizmde%20D%C3%B6n%C3%BC%C5%9F%C3%BCm%20Senaryolar%C4%B1%20Raporu.pdf> adresinden alındı.
- Tütengil, C. O. (1961). *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye’nin Karayolları*, İstanbul: İstanbul Matbaası.
- Uçar, T. & Akman, Ç. (2019). Türkiye’deki Havayolu Ulaşım Sektöründe Kamu Özel Ortaklığı: Özel ve Kamu İşletmesindeki iki Havalimanı Karşılaştırılması. *Ekev Akademi Dergisi*, 78, 523-551.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2020). *Ulaşan ve Erişen Türkiye*., Ankara: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC) (2021). High Speed Lines in the World. 28 04, 2021 tarihinde: https://uic.org/IMG/pdf/20200227_high_speed_lines_in_the_world.pdf adresinden alındı.
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) (2021). 10 soruda Deniz İpek yolu ve Türkiye. 31 03, 2021 tarihinde:

<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/15096/10-soruda-deniz-ipek-yolu-ve-turkiye-adresinden-alindi>.

Wood, D. F. & Johnson, J. C. (1996). *Contemporary Transportation*, USA: Prentice Hall, 5th ed.

Worldbank (2012). Turkey - Transport sector expenditure review: synthesis report. 31 03, 2021 tarihinde: <http://documents.worldbank.org/curated/en/568921468338993072/pdf/NonAsciiFileName0.pdf> adresinden alındı.

World Trade Organisation (WTO) (1998). Land Transport Services. *Part I-Generalities and Road Transport*, S/C/W/60, 28 October 1998.

World Travel & Tourism Council (WTTC) (2021). World Travel & Tourism Council (WTTC) represents the Travel & Tourism sector globally. 31 04, 2021 tarihinde: <https://wttc.org/en-gb/> adresinden alındı.

Yurtbakan, E. & Altun T. (2018). Taşımalı Eğitimle Öğrenim Gören Öğrencilerin Başarılarına İlişkin Eğitimcilerin Görüşleri. *Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Dergisi*, 3 (2), 753-768.

Yüksek, G. (2012). Turizm ve Ulaştırma. *Turizm Ulaştırması*. (Ed. M. CAVCAR), Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, Açıköğretim Fakültesi Yayını No:1721.

EXTENDED SUMMARY

Transportation is defined as the economical, fast, and safe transfer of people and goods in order to obtain a benefit. The transportation activity turns into a demanded sector as a service branch in the sectoral area. The transportation sector has played an important role in shaping the economic, social and political values of countries throughout the history. Especially with the mercantilist period and the industrial revolution, it significantly contributed to the economic development of modern times’ developed countries. In this context, the purpose of this study is to determine the current state of the transportation sector in Turkey and to reveal its social, economic and political effects in a qualitative framework. This study consists of three parts. The first part provides the conceptual framework of transportation and transportation sector with a particular elaboration its functional characteristics. The second part examines on the current state of transportation components in Turkey. The third part discusses the social, economic and political effects of the transportation sector in Turkey within a qualitative framework.

Due to its geographical location, Turkey has been on important trade routes such as the Royal Road, Silk Road and Spice Route throughout history and has been a strategically important region. This is mainly because of the fact that Turkey is located in a position between Asia-Europe-Africa. In other words, Turkey is an advantageous position in terms of transpiration and logistics due to its location allowing it to provide the fastest corridor for intercontinental sea, land and air transits.

The economic policies implemented in the world in historical context have also affected the preferences in transportation components by reflecting on transportation policies. Especially after the Second World War, the road transportation component is preferred more in both passenger and freight transportation in Turkey as in the rest of the world. With the General Directorate of Highways established in 1950, highways in Turkey

have developed both quantitatively and qualitatively. Particularly, as a result of the "Divided Road" target put into practice within the framework of the "Emergency Action Plan" of the Justice and Development Party (AK Party) after 2003, a systematic divided road construction has been taken place in Turkey, taking into account comfort and traffic safety. On the other hand, investments in railway transportation decreased between the years of the 2nd World War and 2003. The period after 2003 was the period in which railway transportation took the highest share among transportation investments and the High Speed Train service started. When we look at air transport, the liberalization efforts experienced throughout the world are also implemented in Turkey, and Turkey has become an important center in air transport, especially with the newly established private air transport companies and newly built airports after 2003. Surrounded by sea on three sides, Turkey has not reached a desired position in the world ranking, although it has made improvements in both infrastructure and legislation in maritime transport.

When viewed within the framework of these changes in the transportation sector; the transportation sector, which is considered as an intermediate product in the production process, seems to be an important element for the continuity of economic activities. The transportation sector has been the dominant factor in the world supply chain crisis, especially after the shutdowns due to the Covid-19 pandemic. Recent investments in the transportation sector in Turkey and the results that emerged show that the positive effects of the transportation sector in the economic field should be evaluated not only as a result but also as a reason. It can be said that the investments made in the transportation sector since the beginning of the 2000s have contributed to the development of phenomena such as economic development, employment, transportation cost and tourism. The development of the transportation sector stands out as a factor that contributes to the development of the tourism sector in Turkey, especially due to its interaction with tourism.

The impact of the transportation sector on the structure of the society may have different consequences for the elements that make up each social structure. Nevertheless, it can be said that the investments made in the transportation infrastructure in Turkey in the last period have had positive reflections on the rural and agricultural sectors. In addition, it can be said that there are positive developments towards reducing the inequality of access. In a way, the evaluation of the impact of the transportation sector on the social structure in this study is considered important in terms of shedding light on the studies that will empirically reveal the social structure effect of the transportation sector.

The transportation infrastructure investment method, which found a place for itself in the neoliberal policies that became widespread throughout the world after 1980, has become a phenomenon that has been discussed and criticized a lot in the public, academic community and politics, with the increase in its application especially recently. In particular, the construction of large transportation infrastructure projects such as Marmaray, Yavuz Selim Bridge, Istanbul New Airport, Gebze-Bursa-Izmir Highway with the Public Private Partnership (PPP) method has led to criticisms in terms of economic efficiency and cost-benefit, and therefore, transportation infrastructure implementations through the application method have attracted voters on the political ground. On the other hand, it can be said that the AK Party, which has been investing in transportation infrastructure and services since 2003, has been successful in influencing the voters. Another point is that the construction of safe, comfortable, and geometrical standards that increase the military operation capability in the eastern and south-eastern regions of Turkey contributed to the reduction of terrorist incidents in this region.

The improvement and good operation of transportation, which is seen as an important element of civilization, is an important field of activity for Turkey. Therefore, in order to increase the economic, social and political efficiency of the transportation sector in Turkey, it is necessary to balance its distribution among the transportation components. While this is the case, it is important to make good transportation planning considering the high cost of transportation infrastructure investments.