



TÜRK DÜNYASININ KÜLTÜREL ETKİLEŞİMİNDE SOSYAL HAREKETLİLİĞİN ÖNEMİ

Hayati, BEŞİRLİ*

Özet:

Türk kültürü oldukça geniş bir coğrafyada farklı topluluklar tarafından sürdürülmektedir. Coğrafyanın genişliği ve sergilediği fiziksel koşulların zenginliği davranış örüntülerinde farklılaşmalar ortaya çıkarmıştır. Farklı bölgelerde yaşayan Türk toplulukları arasında yaşadıkları kültürel temaslarla göre de bu farklılaşmalar artmakta veya azalmaktadır. Özellikle Türk toplumlarının yaşadıkları coğrafyanın genişliği göz önünde bulundurulduğunda bu durum daha da açık görülmektedir. Bunun yanı sıra Türk toplumlarının farklı siyasal ve ekonomik sistemlere dâhil olmaları bu farklılaşmayı etkilemiştir. Ancak Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Türk toplulukları arasında kültürel temaslar artmıştır. Özellikle bu temasların artmasında sosyal hareketlilik oldukça belirleyici olmuştur. Çalışma kapsamında bu sosyal hareketliliğin farklı toplumsal kesimler tarafından nasıl gerçekleştirildiği ortaya konulmuştur. Hareketlilik değerlendirilirken ortaya çıkaran mekanizmalar analiz edilmiş ve bunun kültürel bütünleşme üzerine etkileri tartışılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Türk Dünyası, Kültürel Bütünleşme, Sosyal Hareketlilik, Kültürel Etkileşim, İşbirliği

Importance of Social Mobility in Turkey's Cultural Interaction with the Turkish World

Abstract:

Turkish culture is maintained by diverse communities in a wide region. The diversity of the physical conditions which the width of the regions has revealed variations in patterns of behavior. Variations between Turkish communities they live in by increasing or decreasing the cultural contacts. It is involved in different political and economic systems of the Turkish communities affected to this differentiation. After the Soviet Union's collapse has an increased cultural contact between Turkish communities. Especially with the increasing social mobility of this theme has been very decisive. Mobility mechanisms were analyzed and their impact on its cultural integration was discussed.

Key words. Turkish World, Cultural Integration, Social Mobility, Cultural Interaction, cooperation

Значение социальной активности взаимодействий Тюркского Мира

Аннотация:

Тюркская культура продолжает свое существование благодаря различным народностям, раскинутым в обширном географическом регионе. Географическое расположение обусловленное различными материальными факторами послужило возникновению отличительных норм поведения среди тюркских народностей. Тюркские сообщества, проживающие в различном географическом атласе, также отмечают дифференцию при культурном взаимодействии друг с другом. Особенно, если учесть обширное географическое расположение тюркского мира, то все сразу становится ясно. Наряду с этим, принадлежность тюркских народностей различным политическим и экономическим строям также оказало влияние на дифференцию. Однако, после распада советского союза возросло культурное взаимодействие. В особенности решающим оказалось социальное взаимодействие. В данной работе раскрывается, каким образом социальное взаимодействие было реализовано различными слоями общества. При оценке социального взаимодействия анализированы механизмы её возникновения и влияние на культурную интеграцию.

Ключевые Слова: Тюркский Мир, Культурная Интеграция, Социальная Мобильность, Культурное Взаимодействие, Сотрудничество

* Prof. Dr. Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, Bişkek-Kırgızistan



GİRİŞ

Toplumsal hareketlilik bireylerin coğrafi mekânda veya toplumsal tabakalar içinde gerçekleştirdikleri hareketlilikleri ifade eder. Bu hareketliliğin coğrafi mekânda gerçekleşmesi ile toplumsal tabakalar arasında gerçekleşmesi arasında farklar söz konusudur. Eğer toplumsal hareketlilik bireyin toplumsal tabakalar arasındaki hareketliliği olarak ortaya çıkarsa bu hareketlilik dikey hareketlilik olarak ifade edilmektedir. Bu bireyin saygınlık görmesi saygınlık edinmesi gibi toplumsal konumundaki farklılaşma ile ilgilidir. Ancak bireyin aynı toplumsal konum içinde gerçekleştirdiği coğrafi mekân değiştirmeleri ise yatay hareketlilik olarak görülmektedir. Bu çalışmanın konusunu yatay hareketlilik türü olarak coğrafi hareketlilik ifade etmektedir.

Bu çalışma kapsamında farklı devletler olarak varlığını sürdüren Türk topluluklarının arasındaki etkileşimin artırılması ve bu etkileşim artırılması sürecinde ulaştırmanın önemi üzerinde durulmuştur. Ulaştırmanın coğrafi hareketliliğin sağlanması sürecindeki rolü çalışma esasında değerlendirilmiştir.

Mekân değiştirmek

Göç'ün gerçekleşmesi ve bunun sonucu olarak topluluklar arasında temasın sağlaması sürecinde önemli bir kavram olarak karşımıza ulaştırma çıkmaktadır. Genel olarak ulaştırma bir yarar sağlamak üzere kişilerin ve eşyaların bir noktadan başka bir noktaya iradi olarak ve belirli bir düzen içinde taşınması olarak ifade edilmektedir. Ulaştırma sektörü, sanayi veya tarım sektörü gibi mal üreten bir sektör değil ancak diğer sektörlerin üretkenliği üzerinde etkili rol oynayan bir hizmet sektörüdür. Zaten ulaştırma terimi, insanların ve eşyaların yararlı olduğu varsayılan belli bir amaca yönelik yer değiştirmeleri olarak tanımlanır. Bu sebepten dolayı ekonomik, hatta sosyal ve kültürel bir etkinlik olarak ulaşım politikalarının ülke koşullarına uygun olarak iyi tanımlanması ve dikkatli bir şekilde uygulanması gerekir (Akgüngör, Demirel,2014:423).

Ulaştırmanın geçmişi insanlık tarihi kadar eskidir. Bu eskilik gelişen teknoloji ile ulaştırmanın modern bir hal almasını sağlamış ve sektör olarak önemli bir konuma gelmesini beraberinde getirmiştir. Şu unutulmamalıdır ki doğal servetler yeryüzüne eşit olmayan miktarlarda dağılmıştır. Bu aynı zamanda zenginliğinde eşit olmayan biçimde dağıldığının bir görünümüdür. İktisadi örgütün konusu servetlerin dağıtımını teşkil ettiğine göre, iktisadi hayat, ulaştırma üzerine kurulmuştur. Bu sebepten dolayı ekonomik, hatta sosyal ve kültürel bir etkinlik olarak ulaşım politikalarının ülke koşullarına uygun olarak iyi tanımlanması ve dikkatli bir şekilde uygulanması gerekir(Akgüngör, Demirel,2004:423). İktisadi faaliyetler içinde ulaştırma, merkezi bir yer işgal eder. Çünkü bu faaliyetlerin çeşitli kompartımanları arasındaki ilişkileri sağlar. Burada ziraat, sanayi ve ticaret arasındaki bağlantıyı sağlayanda ulaştırmadır(Banguoğlu, 1966:3). Bu kapsamda üzerinde durulan iki unsur vardır. Bunlardan birincisi insan ve eşyaların yer değiştirmesi ve ikincisi ise elverişli ve ekonomik olmasıdır. Ergün ulaştırmanın fonksiyonlarını tasnif ederken ekonomik, sosyal ve politik fonksiyonlar şeklinde bir ayırma bulunmaktadır. Ergün' de ekonomik fonksiyonlar üretimdeki etki esasında şekillenirken(1987: 10-12);



Ulaştırmanın sosyal fonksiyonları;

- a. Nüfus politikalarının belirlenmesi: Ülke nüfusunun bölgesel dağılımına veya nitelikli işgücüne ülkedeki dağılımına ilişkin ortaya çıkardığı etki,
- b. Bölgeler ve toplulukların yakınlaşmasına göre örf ve adetlerdeki değişimin sağlanması, kültür birliğinin sağlanması ve sosyal değişme sürecindeki etkisi esasında değerlendirilmektedir.

Ulaştırmanın politik fonksiyonları ise;

- a. Köy-kent, devlet-toplum entegrasyonunun başlatılması, siyasal birlik bilincinin güçlendirilmesi, homojen ve kaynaşmış bir toplumun tesisi,
- b. Devlet mekanizmasının daha iyileşmesi ve devletin daha iyi görev yapması sürecinde güvenlik ve diğer alt yapı unsurlarına hizmet etmektedir.

Banguoğlu(1966:5-6) ise ulaştırmanın fonksiyonlarını değerlendirirken ikili bir ayırım ortaya koyar. Bunlar;

- a. Ekonomik yönden: Toprağın uzaklığı ve yakınlığı değeri üzerinde etkilidir. Büyük merkezlere yakın olanların rantı uzak olanlara kıyasla daha yüksek olmaktadır. Ancak uzak toprakların, düzenli ve ucuz bir taşıma servisi kurularak bu merkezlere yaklaştırılması bu topraklarında rant kazanmasını sağlayacaktır. Ulaştırmanın şehirleşme üzerindeki etkisi ve ulaştırmaya dayalı olarak emtiaların nakli bu kapsamda önem kazanır.
- b. Sosyal yönden: Ulaştırma ağları şehirlerin gelişmesine yardım etmiştir. Toplumsal hayat ve kültürel ortamı yükseltmiştir. Ulaştırma ile küçük toplulukların birleşmesi, milli birliğin ve kültürün yerleşmesi sağlanmıştır. Modern bir taşıma sistemi sosyal alanda ortak bir bilinç gelişmesini ve geleneklerde bir birlik kurulmasına hizmet eder.

Ancak, teknolojik ilerlemelere karşın, taşıma maliyetlerindeki uluslararası değişmelerin önemli bir belirleyicisi olmayı sürdürmektedir. Bir taşıma sürecinde kalkış ve varış noktaları arasındaki mesafe, taşımanın, yakıt, araçların aşınması ve malların taşıma süresi biçimindeki, değişken maliyetini doğrudan etkilemektedir. Bazı ülkeler coğrafya ve gelir. Faktörlerinin belirleyiciliğinde taşıma hizmetleri için neden daha çok harcama yaparlar. Bu iki faktör esasında taşıma maliyetleri ülkeler arasında çok değişiklik gösterirler. Bu maliyetler, kısa dönemde politikalar ile değiştirilebilen ve değiştirilemeyen etkenler tarafından belirlenirler (Candemir, 2005:17-23).

Yukarıda belirtildiği üzere ulaştırmanın fonksiyonlarına ilişkin vurgulardan hareketle sosyo-kültürel ve ekonomik yapıya etkilerini kategorize ederken aşağıda belirttiğimiz dörtlü tasnifi yapmamız doğru olacaktır,

- a. Ekonomik etkiler,
- b. Sosyo-ekonomik etkiler,
- c. Sosyo-kültürel etkiler,
- d. Sosyo-politik etkiler şeklinde belirleyebiliriz. Bunları kısaca açıklayacak olursak;



a. Ekonomik etkiler: Ulaştırmanın ekonomik bir sektör olarak değerlendirilmesini mal ve hizmetlerin fiyatlarının oluşumu veya çeşitli ekonomik göstergelerdeki yerinin(GSMH, istihdam vb) değerlendirilmesini içermektedir.

b. Sosyo-ekonomik etkiler: Ulaştırma sektörünün ekonomi ve toplumsal hayat akanındaki etkilerini ifade etmektedir. Bu kapsamda bölgesel ekonomilerin şekillenmesi veya ülke içindeki ekonominin alacağı şekil bu kapsamda düşünülmektedir.

c. Sosyo-kültürel etkiler: Farklı kültürlerin teması esasında ortaya çıkan sosyo-kültürel değişimler, geleneklerin, örf ve adetlerin değişmesi, kır ve kent sosyal hayatında ortaya çıkan farklılıklar, kentleşme sürecine etkileri bu kapsamda düşünülebilir.

d. Sosyo-politik etkiler: Toplumsal bütünleşme ve merkez çevre ilişkilerinin şekillenmesi bu kapsamda değerlendirilebilir.

Ekonomik yapının en önemli unsuru olarak kabul edilen ulaştırma, ölçeğin büyüklüğü ve tek başına diğer sistemlere sacayağı olma konumundaki yerini sağlamlaştırmaktadır. Ulaştırma sektörünün istihdam, enerji tüketimi alanındaki etkinleri düşünüldüğünde bu önemi daha da artmaktadır. Bu nedenlerden dolayı ekonomik ve sosyal bir etkinlik olarak ulaştırma politikalarının iyi tanımlanması ve doğrudan etkilerinin yanı sıra dolaylı etkilerinin sosyal yapı üzerindeki fonksiyonları esasında göz önünde bulundurulması gereklidir(Beşirli, Okubay, 2009: 510).

Türk Dünyasının Yakınlaşması Sürecinde Ulaştırmanın Rolü

Ulaştırma ile entegrasyon ilişkisi değerlendirildiğinde, ulaştırma konusu geniş kapsamlı bir süreç olan ekonomik entegrasyonun politik, sosyal ve çevresel etki ve sonuçlara sahip bir parçası olarak ele alınmaktadır. Kavram aynı zamanda, rekabetçilik boyutunda yeni bir gündemi ve verimliliğin yeni bir ölçütünü oluşturmaktadır. Çünkü bir toplumun sahip olduğu ulaştırma altyapısı, mal ve hizmetler ile yolcuların hareketliliğini sağlarken, hem ekonomik durumun bir göstergesi olmakta hem de ekonomik etkilere yol açmaktadır. Bu etkilerin mal, hizmet ve üretim faktörlerinin hareketliliği üzerindeki kısıtlamaların ortadan kaldırılmasına bağlı olarak ortaya çıkan ekonomik performanstan kaynaklanan bir yakınsama sürecine ulaşmasını sağladığı ifade edilmektedir (Mecik, 2012: 25-29).

Türkiye'nin konumu ulaştırmayı toplumsal bütünleşme sürecinde daha da önemli kılmaktadır. Türkiye; 2 573 km'lik kara sınırına karşılık 8 333 km'lik sahil uzunluğuna sahip, Asya ile Avrupa arasındaki geçiş noktasında bulunan ve bu nedenle iki anakara arasındaki trafiğin bütün ulaşım modları kapsamında ana arteri içinde yer alan bir ülkedir. Karadeniz Sahil Yolu'nun tamamlanmış olması, Kafkasya ve Orta Asya ülkelerine yapılan karayolu taşımalarını kolaylaştırmıştır. Ancak, Orta Asya'ya yapılan demiryolu taşımalarında iki önemli eksiklik bulunmaktadır. Birincisi, Gürcistan ile demiryolu bağlantısının olmaması ve Ermenistan sınırının kapalı olması, ikincisi ise Avrupa'dan Orta Asya'ya tek demiryolu güzergâhı olan Kapıkule-Kapıköy (İran sınırı) koridorunun İstanbul Boğazı ve Van Gölü ile iki yerde kesintiye uğramasıdır. Bu çerçevede, Avrupa Birliğine tam üyelik sürecinde Türkiye'nin bölge ulaşımında söz sahibi olabilmesi için Kars-Tiflis Demiryolu Projesi ile Van Gölü Demiryolu Geçişi Projesi'nin en kısa zamanda hayata geçirilmesi gerekmektedir(Zeybek 2007: 400).



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 56 Temmuz - Ağustos 2016

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası

Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZİSTAN

<http://www.akademikbakis.org>



Azerbaycan'ın başkenti Bakü şehrinden Gürcistan'ın Tiflis ve Ahılkelek şehirlerinden geçerek Türkiye'nin Kars şehrine ulaşacak olan bu demiryolu hattı Azerbaycan'la Türkiye'yi birleştirmeyi amaçlamaktadır. Demiryolunun tamamı 180 km olup, toplam maliyeti de 450 milyon dolardır. Demiryolunun 76 km'si Türkiye'den, 29 km'si Gürcistan'dan, 80 km'si ise Azerbaycan'dan geçecektir. Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesi, Türkiye ile Gürcistan arasında doğrudan demiryolu bağlantısı kurmak ve mevcut demiryolu hattıyla Gürcistan üzerinden Türkiye ile Azerbaycan, Orta Asya, Çin ve Moğolistan arasında demiryolu bağlantısı oluşturmak amacını taşımaktadır. Gürcistan'da, Tiflis'ten Ahılkelek' e kadar Sovyetler Birliği döneminden kalma ve halen kullanımda olan bir demiryolu bulunmaktadır. Kars ile Ahılkelek arasında bir demiryolu inşası halinde Türkiye, Tiflis'e ve oradan da Bakü'ye bağlanma olanağına kavuşacaktır. Böylece Türkiye'nin, Sovyetler Birliği döneminden kalma, Ermenistan'dan geçen Kars-Gümrü-Ayrum-Tiflis demiryolu güzergâhına olan ihtiyacı ortadan kalkacaktır. Kars-Ahılkelek demiryolunun inşası, Türkiye'yi Güney Kafkasya demiryolu ağına bağlayacak ve böylece eski Sovyetler Birliği ülkelerini Türkiye'ye bağlayan Kars-Gümrü demiryolu işlevini yitirmiş olacaktır. Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu ile İran üzerinden geçen mevcut doğu-batı koridoruna alternatif bir güzergâhın oluşturulması; Orta Asya'nın Hazar üzerinden Türkiye'ye bağlanması; Avrupa ile Orta Asya arasında daha kısa ve daha güvenli bir yol üzerinden ulaşımın sağlanması; Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan üzerinden geçen "Demiryolu-Denizyolu Kombine Taşımacılığı" ile Orta Asya'nın Akdeniz'e bağlanması ve Orta Asya ile yapılan transit taşımacılıkta Türkiye'nin önemli bir konuma getirilmesi planlanmıştır. Gürcistan'da, Sovyetler Birliği döneminden kalma, Tiflis-Ahılkelek demiryolu bulunmaktadır. Kars ile Ahılkelek arasında bir demiryolu hattı inşası halinde Türkiye, bu hat üzerinden Tiflis'e, oradan da Bakü'ye bağlanma olanağı bulacaktır. Böylece Türkiye, Sovyetler Birliği döneminden kalma Kars- Gümrü- Ayrum-Tiflis demiryolu güzergahına gereksinim duymayacaktır. Kars- Ahılkelek demiryolunun inşası, Türkiye'yi halen işleyen Güney Kafkasya demiryolu ağına bağlayacak ve böylece eski Sovyetler Birliği ülkelerini Türkiye'ye bağlayan Kars-Gümrü demiryolu işlevini yitirmiş olacaktır. (<http://www.hurriyet.com.tr/strateji/7373976.asp?gid=202&sz=24489>).

Sovyet sonrası Türk Cumhuriyetleri hayati önem taşıyan birçok iktisadi mesele bakımından dünyanın yakın ve uzak, büyük ve küçük devletlerinin, uluslararası ve bölgesel örgütlerinin ilgisini çeken doğal bir merkeze dönüşmüştür. Batı sermayesi bu ülkelerdeki doğal zenginliklerin global ekonomi çarkına dahil olması ve onların dünya pazarıyla entegrasyonunu hızlandırmak için tüm imkanlarını kullanmaktadır; bu süreçte Rusya'nın negatif girişimleri de önlenmeye çalışılmaktadır. Aynı ülkelerin Rusya'ya bağımlılığının azaltılması, onların en kısa ve ucuz yolla Avrupa'ya ulaşmaları için TRASECA isimli Avrasya ulaşım koridorunun yapımını öngören asrın projesi gerçekleştirilmektedir. Türk cumhuriyetlerinde uygulanmakta olan geniş kapsamlı özelleştirme sürecinde en karlı ve gelecek vadeden şirketler bazen çok düşük fiyatlarla batılı yatırımcılar tarafından alınmaktadır. Batı sermayesi stratejik sektörleri kontrolleri altına almaktadırlar. Türk Cumhuriyetleri' nin yerleştiği Merkezi Asya ve Kafkasya'da hakimiyeti kurmak ve korumak uğrunda verilen mücadelede Batı'nın önemli stratejiler geliştirmektedir. Batının uyguladığı "Büyük İpek Yolu", "Büyük Hazar" projeleri Türk dünyası ülkelerinde Rusya'nın ekonomik işgalinin hafifleştirilmesi ve aradan kaldırılmasına hizmet etmekle önemli katkıda bulunmuştur (Veliyev, 2009: 107).



Türk Cumhuriyetleri Arasında ticari ilişkilerin önündeki temel engeller incelendiğinde Türk cumhuriyetleri arasında dış ticaret her yıl daha da artmış olsa da, bugün bu potansiyelin çok çok altındadır. Bu ise ilişkilerin önündeki temel engellerin varlığı ile doğrudan bağlantılıdır. Şöyle ki; Türk Cumhuriyetleri arasında ticari ilişkilerin bugüne kadar ortak bir platforma oturtulamaması bu ilişkilerin geliştirilmesi yönünde bir sürü engelleri de beraberinde getirmektedir. Dış ticaret politikası açısından baktığımızda buraya tarife Oranlarındaki farklılıklar, DTÖ'ye üyelik sürecindeki farklı aşamalar, uyumsuz ve kimi zaman çelişen bölgesel tercihli ticaret sistemleri ve tarife dışı ticaret engellerini; gümrükler açısından baktığımızda harmonize gümrük prosedürlerinin eksikliği, farklı belgelendirme uygulamaları, TIR sisteminin yaygın olmaması, uzun gümrükleme işlemleri ve lojistik destek eksikliklerini (özellikle ticaret terminallerinin bulunmaması); ulaştırma sektörü açısından baktığımızda ise; vize sorunları, kamyon giriş ücretleri, kartelleşme, modern kamyon filolarının eksikliği ve demir yolu taşımacılığının yavaşlığı gibi engelleri ait edebiliriz(Bağırzade, 2010:45)

Türkiye'nin doğusunda yer alan Türk kültür coğrafyası ile bütünleşmesi sürecinde demiryolları, gerek yük ve yolcu taşımacılığındaki enerji tasarrufu ve gerekse de çevre ile olan dostluğu sebebi ile çözümün iskeletini oluşturmalıdır. Türkiye'nin transit demiryolu taşımacılığındaki konumunu güçlendirmek amacıyla Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) demiryolu projesinin yapımı için başlatılan çalışmaların hızlandırılması bu hedefe hizmet edecektir. Türkiye-Gürcistan Demiryolu İnşaatının yapımıyla; ülkemiz ile Gürcistan, Azerbaycan ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasındaki kesintisiz demiryolu bağlantısının sağlanarak tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması ve bu şekilde ülkeler arası ekonomik ve kültürel iş birliğinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır. 2034 yılında ise söz konusu proje hattı üzerinde 3 Milyon yolcu ve 17 Milyon yük taşıma kapasitesi olacağı tahmin edilmektedir. Hattın gerçekleştirilmesi ile bu bölgeye gerek istihdam, gerekse ticari açıdan büyük bir canlılık getireceği rakamlardan net olarak anlaşılmaktadır. Bakü-Tiflis-Ceyhan ve Bakü-Tiflis-Erzurum Projelerinden sonra her üç ülkenin gerçekleştirdiği üçüncü büyük proje olan bu proje, yukarıda da belirtildiği üzere, üç ülkenin tarihten gelen dostluklarını daha da pekiştirecek, bölge halkına barış ve refah getirecektir.

Buna ilave olarak Avrupa ve Orta Asya arasında kesintisiz demiryolu ulaşımına olanak sağlayacak olan Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi Projesi ele alınmış olması demiryolu ulaştırıcılığı açısından olumlu yönde atılmış bir adımdır. Boğaz Demiryolu Tüp Geçiş Projesi'nin de bir parçası olarak Batı-Doğu doğrultusunda bir ana demiryolu eksenini oluşturulması için İstanbul-Ankara ve Ankara- Sivas hızlı demiryolu hatlarının yapılması gündemdedir. Bu hatlar güvenli ve konforlu bir ulaşımın yapılmasına olanak verecek ve demiryolu taşımacılığını daha cazip hale getirerek zihinlere yerleşmiş olan köhne demiryolu imajını yıkacaktır(Akgüngör,2004:423).



Harita. Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) Demiryolu hattı. Kaynak: <http://www.ubak.gov.tr/>

Sonuç ve Değerlendirme

Toplumlar arasındaki etkileşimin artırılması sürecinde en önemli unsurlardan birini toplumların birbirini tanımalarını sağlamak oluşturmaktadır. Bu etkileşimin sağlanması sürecinde de ulaştırma sektörüne önemli bir rol düşmektedir. Ulaştırma'yı iki kapsamda değerlendirebiliriz. Bunlardan birini yolcu taşıma diğerini ise kitle iletişim araçları oluşturmaktadır. Yolcu taşımacılığında Türkiye'nin Türk Cumhuriyetleri ile olan ilişkilerinde havayoluna alternatif alanların geliştirilmesi bir zorunluluktur. Hava ulaşımında etkileşimin artırılması istenen bölgeye ilişkin özel bir ücret tarifinin uygulanmamasına bağlı olarak oluşan pahalılık demir yolu gibi ucuz bir alternatifle değerlendirilmelidir. Geliştirilecek strateji esasında bölgesel ekonomik ve kültürel entegrasyon hızlanacak ve aynı kültürden beslenen farklı topluluklar arasında tarihsel sürece bağlı olarak oluşan farklılıklar azalmış olacaktır.

Ulaştırma maliyetindeki düşmeye bağlı olarak sadece sosyo-ekonomik düzeyi yüksek veya mesleki ve öğrenci hareketliliği düzeyinde sağlanan coğrafi hareketlilik katılımcılarının geniş bir tabana yayılması ile Türkiye ve Merkezi Asya arasındaki tarihi bağ tekrar canlandırılabilmesine olumlu etki yaratacaktır.



Kaynaklar

- Akgüngör, Ali Payıdar, Demirel Abdulmuttalip, (2004), “Türkiye’deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi Ve Ulaştırma Politikaları”, *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, cilt 10, sayı 3, s 423-430.
- Beşirli Hayati, Murat Okubay (2009). “Sosyal Yapı Üzerinde Ulaştırmanın Rolü”, 6.Uluslararası Türk Dünyası Sosyal Bilimler Kongresi, 25- 28 Mayıs 2008 Celalabat – Kırgızistan. s510- 517.
- Banguoğlu, Emin,(1966). *Ulaştırma Politikası Dersleri*, İzmir. Karınca Matbaacılık Ve Ticaret Kolektif Şirketi
- Bağırzade, Elşen Resuloğlu,(2010), “Türk Cumhuriyetleri Arasında Ticari İşbirliği: Mevcut Durum Ve Perspektifler.” *Sosyoloji Konferansları Dergisi*, İstanbul, sayı41, s41-61.
- Engin, Vahdettin, (1993), *Rumeli Demiryolları*, İstanbul Eren Yayınları,
- Ergün,İsmet,(1987), *Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*, .Ankara. Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları
- <http://www.hurriyet.com.tr/strateji/7373976.asp?gid=202&sz=24489>
- Meçik, Oytun, (2012), “Ulaştırma Ağlarının Ekonomik Entegrasyonlara Etkisi ve Türk Dünyası Boyutu,” *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 5/2, 22-33
- Veliyev, Dünyamalı. (2009). “Küreselleşme Sürecinde Türk Dünyası.” *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19, s(103-110).
- Candemir, Yücel, (2005), “Küreselleşme, Teknolojik Gelişme Ve Ulaştırmada Yenilikler: Dünya Ve Türkiye”, 6. *Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı*, s13-29.
- Zeybek, Hülya, (2007), “Avrupa’da Ulaşım ve Lojistik Sektörünü Etkileyen Dinamikler: Türkiye’ye Yansımaları,” 7. *Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı*, s394-403