

Araştırma Makalesi

# KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİLERİNE SWOT ANALİZİ EKSENİNDE GÜNCEL BİR YAKLAŞIM

**Özdemir SÖNMEZ<sup>†</sup>, Muammer Taygun KODAMAN<sup>††</sup>**<sup>†</sup> İstanbul Ticaret Üniversitesi, Mimarlık, İstanbul, Türkiye<sup>††</sup> Bağımsız Araştırmacı, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi, İstanbul, Türkiye

osonmez@ticaret.edu.tr taygunkodaman1@gmail.com



0000-0001-6421-7071, 0009-0006-9360-551X

**Atıf/Citation:** SÖNMEZ, Ö., KODAMAN, M.T., (2024). Karayolu Yük Taşımacılığının Türkiye Ekonomisine Etkilerine SWOT Analizi Ekseninde Güncel Bir Yaklaşım, Journal of Technology and Applied Sciences 7(2) s.163-183, DOI: 10.56809/icujtas.1492057

## ÖZET

İç piyasada veya diğer ülkelerle gerçekleşen ticari işlemlerde kullanılan dağıtım süreçlerinde “karayolu yük taşımacılığı” oldukça önemli bir noktada bulunmaktadır. Karayolu yük taşımacılığı, özellikle ithalat ve ihracat operasyonlarında Türkiye ekonomisinin aktörlerle rekabet edebilmesinin kaldıraç olarak kullanılabilir bir potansiyel olarak görülmektedir. Taşımacılığın bu biçiminin geliştirilmesi; fırsatların, tehditlerin, avantajların farkına varılması şüphesiz Türkiye ekonomisinin küresel ölçekte pazarda rekabet etme durumunu olgunlaştıracaktır. Küreselleşmeyle birlikte zaman, pek çok parametrenin önüne geçmiştir. Sermayenin birikimi üretim ve tüketim süreçleri arasındaki mesafenin kısalmasıyla doğru orantılı olarak gerçekleşerek, ülke ekonomisini geliştirmektedir.

Bu makalenin amacı, karayolu yük taşımacılığının avantaj ve dezavantajlarının ne olduğunun analiz edilmesi, fırsat ve tehditlerin mevcut dönemde farkına varılmasını sağlayarak söz konusu taşımacılığın geliştirilmesi gereken yönlerini öne çıkarmaktır. Makalede araştırma yöntemi olarak SWOT perspektifi kullanılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** karayolu, taşımacılık, yük, ticaret, swot analizi

## A CURRENT APPROACH TO THE EFFECTS OF ROAD FREIGHT TRANSPORTATION ON THE TURKISH ECONOMY IN SWOT PERSPECTIVE

### ABSTRACT

Road freight transportation is at a very important point in the distribution processes used in the domestic market or in commercial transactions with other countries. Road freight transportation is seen as a potential that can be used as a leverage for the Turkish economy to compete with other actors, especially in import and export operations. Development of this form of transport; Realizing the opportunities, threats and advantages will undoubtedly mature the Turkish economy's ability to compete in the market on a global scale. With globalization, time has taken precedence over many parameters. The accumulation of capital takes place in direct proportion to the shortening of the distance between production and consumption processes, thus improving the country's economy.

The purpose of this article is to analyze the advantages and disadvantages of road freight transportation, to highlight the aspects of this transportation that need to be improved by making the opportunities and threats aware in the current period. SWOT perspective was used as the research method in the article.

**Keywords:** road, transportation, cargo, trade, swot analysis

Geliş/Received : 29.05.2024  
Gözden Geçirme/Revised : 07.06.2024  
Kabul/Accepted : 07.06.2024

## 1.GİRİŞ

Bir ülkenin ekonomik olarak büyümesi taşımacılık sistemlerindeki gelişme ile oldukça yakından ilişkilidir. Bu alanda meydana gelen bir sorun nasıl ki küresel veya yerel ticaretin aksamasına sebep olarak ekonomik bir zararı tetikleyecek kadar önemliyse, taşımacılığın etkili bir şekilde gerçekleşmesi başka bir deyişle başarısı da ekonomik büyümeyi sağlayacak kadar önemlidir. Hiç şüphesiz Türkiye’de karayolu yük taşımacılığı taşımacılık türleri içerisinde en çok tercih edilen konumundadır. Yük taşımacılığı alanında karayolu kullanım oranı ülkemizde % 76,10 civarındadır. Bu noktada özellikle karayolu yük taşımacılığı UTİKAD verilerine göre ihracatın ve iç piyasadaki ticaretin büyük bir kısmını karşılamaktadır. Türkiye'nin dış ticaretinde karayolu ile yük taşımacılığının ağırlık bazında ithalattaki payı 2022 yılında %7,10 oranında, ihracattaki payı ise %18,28 oranında gerçekleşmiştir. Bu açıdan karayolu yük taşımacılığının bağlı olduğu parametreler olarak tanımlanabilecek yollar, malların depolanma alanları, gümrükler, altyapı sistemleri taşımacılığın başarılı bir şekilde gerçekleşmesinin bileşenlerini oluşturmaktadır. Dolayısıyla araştırmanın amacı tüm bu opsiyonlar ekseninde bir değerlendirme ile Türkiye’deki karayolu yük taşımacılığının ülke büyümesine olan katkısını işaret ederek bu alandaki fırsatların, avantajların ve tehditlerin güncel bir durum analizini gerçekleştirmektir.

Tedarik zinciri içerisinde taşımacılık sistemi; üreticiler, nakliyeciler ve alıcılar arasında bir bağ görevi gördüğünden dolayı rekabet gücü için oldukça önemli bir strateji olarak durmaktadır. Bir taraftan üretim için hammaddeyi diğer taraftan ürünlerin nihai müşterilere aktarılmasını garanti etmektedir. Bir işletmenin bir malı zamanında makul fiyatta ve yeterli kalitede teslim edebilme durumu müşteri hizmetleri ekseninde de olumlu bir sonuca ulaşılmasını etkilemekte dolayısıyla başarılı bir kar elde etme sonucunu garantilemektedir. Bu ekseninde gerek işletmeler için gerek ülkeler için taşımacılığın son derece güvenlik, sıklık, fırsat, dakiklik ve verimlilik açısından kaliteli bir hizmet biçiminde gerçekleşmesi gerekmektedir. (Berrones-Sanz, 2020, s.149).Bu durum taşımacılığın yapıldığı alandaki arz ve talebi doğrudan etkilediğinden özellikle ülkelerin ihracat ve piyasa içi ekonomi süreçlerinde oldukça elzemdir. İhracat süreçlerinde tercih edilen konumunda olmak veya ülke içi üretim-tüketim süreçlerini iyi yöneterek mevcut ekonominin yükselmesini gerçekleştirmek için taşımacılık sürecinin önemi açık bir şekilde görülmektedir. Bu noktada çalışmada ilk olarak tarihsel olarak karayolu yük taşımacılığının gelişimine ve türlerine odaklanılmış sonrasında ise günümüzdeki durumu SWOT analizi ekseninde değerlendirilmiştir.

## 2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE VE LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

### 2.1 Karayolu Yük Taşımacılığı Kavramı

Karayolu yük taşımacılığı kavramının ne olduğunu tanımlamadan önce taşımacılığın ne anlama geldiğinin açıklanması önemlidir. Taşımacılık; bir ürün veya malın bir noktadan başka bir noktaya aktarılması anlamı taşımaktadır. Bu aktarım işleminde kullanılacak aracın cinsi ve aktarımın gerçekleştiği altyapı ya da alan değişime uğramaktadır. Deniz, hava veya demiryolu biçiminde gerçekleşebilecek olan taşımacılık türleri ve bu alanlarda kullanılan araçlar içerisinde karayolu ve yükün biçimine göre seçilen tır, kamyonet, kamyon, tanker vb. türünden araçlar en sık tercih edilen kısımda bulunmaktadır.

Karayolu yük taşımacılığı ile ilgili literatürde pek çok tanım bulunmaktadır. Bir tanıma göre yükün nakliye aracına yüklenerek, alıcıya teslimi karayolu yük taşımacılığı olarak tanımlanır (Köğmen,2014, s.3). Diğer bir tanıma göre ise karayolu yük taşımacılığı malzemelerin ücret karşılığında kapıdan kapıya ulaştırılmasını sağlayan, taraflar arasında yapılan sözleşmeye dayanan ve diğer taşıma türlerini de destekleyen bir taşımacılıktır. (Koban ve Keser, 2015, s.165-167). Bir diğer karayolu yük taşımacılığı tanımı da yüklerin taşıma araçlarına alındığı noktadan varacağı noktaya kadar, karayolu altyapısı kullanılarak nakliye hizmetinin yerine getirilmesidir (Bakan ve Şekkel, s.2017). Bir başka tanıma göre de karayolu yük taşımacılığı; yüklerin karayolu taşıtları ile taşınmasıdır (Görçün, 2010, s.245).

Üretilen malların çok büyük bir kısmı karayolu yük taşımacılığı sayesinde ilgili pazarlara ulaştırılabilmekte ve karayolu yük taşımacılığı sektörü ekonomik hayat içerisinde kendisine önemli bir yer edinebilmektedir. Karayolu yük taşımacılığının kapıdan kapıya teslimi imkân vermesi, sermaye ihtiyacının diğer taşıma türlerine kıyasla daha az olması ve ‘just in time’ diye tabir edilen zamanında teslimat gibi avantajlarından dolayı en çok tercih edilen taşıma türlerinden biri olmuştur. Ülkelerin kalkınma planlarında karayolu taşımacılığına da özel bir yer verilmesi gerekmektedir.

Karayolu yük taşımacılığı sadece Türkiye’de değil tüm dünyada önemli bir paya sahiptir. Üretim merkezlerinden tüketim merkezlerine doğru hızlı bir şekilde aktarım sunmasından dolayı diğer taşımacılık türlerine göre oldukça fazla tercih edilmektedir. Genel olarak bakıldığında kapıdan kapıya taşıma, elleçleme yapılmadan taşıma, küçük kapasitelerde çalışma imkanı araç ve terminal açısından düşük maliyet gerektirmesi, sefer noktalarına daha fazla sefer koyma imkanının olması karayolu yük taşımacılığının özelliklerini tanımlamaktadır. (Karagülle, 2007,s.26-29).

## 2.2.KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ VE TARİHSEL SÜRECİ

Karayolu yük taşımacılığının başlangıcı, insanların yükleri taşımak için hayvanları ve tekerlekli araçları kullanmaya başladığı dönemlere kadar uzanır. Ancak, modern karayolu taşımacılığına benzeyen sistemler, endüstri devrimiyle birlikte daha belirgin hale gelmiştir. Karayolu taşımacılığının erken tarihlerinde, yüklerin taşınması için çeşitli hayvanlar kullanılırdı. İnsanlar, bu hayvanları çekiştirilmiş araçlar veya sırtlarında yüklerle birlikte taşırdı. Antik Roma ve diğer eski medeniyetlerde, taşlar veya diğer ağır yüklerin taşınması için taş döşeli yollar ve köprüler inşa edilmiştir.

İlkel kavimler avladıkları hayvanları ve topladıkları bitkileri kavimlerine götürmek zorundaydılar. Bu zorunluluktan dolayı da taşımacılık doğmuştur. İlk başlarda insanlar kendileri taşıma işlerini sağlarlarken, zamanla hayvanların evcilleştirilmesi ile hayvanlar taşımacılık faaliyetleri için kullanılmaya başlanmıştır. Ayrıca insanlığın ilk ortaya çıkışından itibaren dünyada çeşitli göçler yaşanmıştır. Doğa ve iklim şartlarından dolayı bu göçlerin yaya olarak yapılması zor hale gelmiş ve bu durum da yeni araçların ortaya çıkışına zemin hazırlamıştır. Bu bağlamda sal ve kızaklar yapılmıştır. Sallar ilk deniz araçları olurken, kızaklar ise ilk karayolu araçları olmuştur. İlk başlarda insan gücü ile hareket ettirilen kızakların yerini daha sonraları geyik ve köpekler ile hareket ettirilen kızaklar almıştır. Tekerleğin icadı ise karayolu ulaşımında bir dönüm noktası olarak kabul edilir. Tekerleğin ne zaman ve nerede icat edildiği tam olarak bilinmemekle birlikte, M.Ö. 4000-3500 yıllarına dayanan bulgular, tekerleğin Neolitik dönemde icat edildiğini göstermektedir. Tekerleğin icadı, insanların ağır yükleri daha kolay taşıyabilmelerini ve taşıtları daha verimli hale getirmelerini sağlamıştır.

Motorlu kara taşıtlarının tarih sahnesine ilk çıkışı olarak, Fransız mühendis Nicol J. Cugnot’un buhar kuvveti ile hareket eden arabası kabul edilmektedir. Daha sonraları ise G. Daimler ilk kez motor gücü ile hareket edebilen aracı inşa etmiştir. (Bodur,1993, s.32).

Dünya tarihinde ticaret yolu olarak kullanılan üç önemli yol bulunmaktaydı. Bunlar Kral Yolu, İpek Yolu ve Baharat Yolu’dur. Kral yolu M.Ö. 5. yüzyılda Lidya hükümdarı tarafından ticari amaçla yapılan ve Efes’ten Ninova’ya (bugünkü Musul) kadar uzanan yoldur. İpek yolu ise doğu devletlerinde üretilen ipek ve değerli ürünlere erişmek, doğu ülkelerinde üretilen ürünlere pazar bulabilmek amacı ile M.Ö. 130 yılında yapılan ve Çin’den Afrika’ya kadar uzanan yoldur. Baharat yolu ise M.Ö. 3000’li yıllarda ortaya çıkmış olan ve Uzakdoğu’yu Batıya bağlayan önemli bir ticaret yoluydu. İpek Yolu’nun aksine, Baharat Yolu deniz yolunun daha çok kullanıldığı bir ticaret rotasıydı.

1763 yılında James Watt’ın buhar makinesini icadı taşımacılık faaliyetlerinde bir dönüm noktası olmuştur. Özellikle buharlı gemilerin denizyollarında ve buharlı lokomotiflerin demiryollarında kullanılması ağır yüklerin taşınmasını kolaylaştırmıştır. Ancak, modern karayolu taşımacılığının kökenleri 19. yüzyılın sonlarında ve 20. yüzyılın başlarında, motorlu araçların icadı ve gelişimiyle daha belirgin hale gelmiştir. 1885 yılında Karl Benz’in ilk otomobili üretmesi ve ardından Henry Ford’un seri üretim yöntemini benimsemesi, otomobillerin ve kamyonların yaygınlaşmasını sağlamıştır.

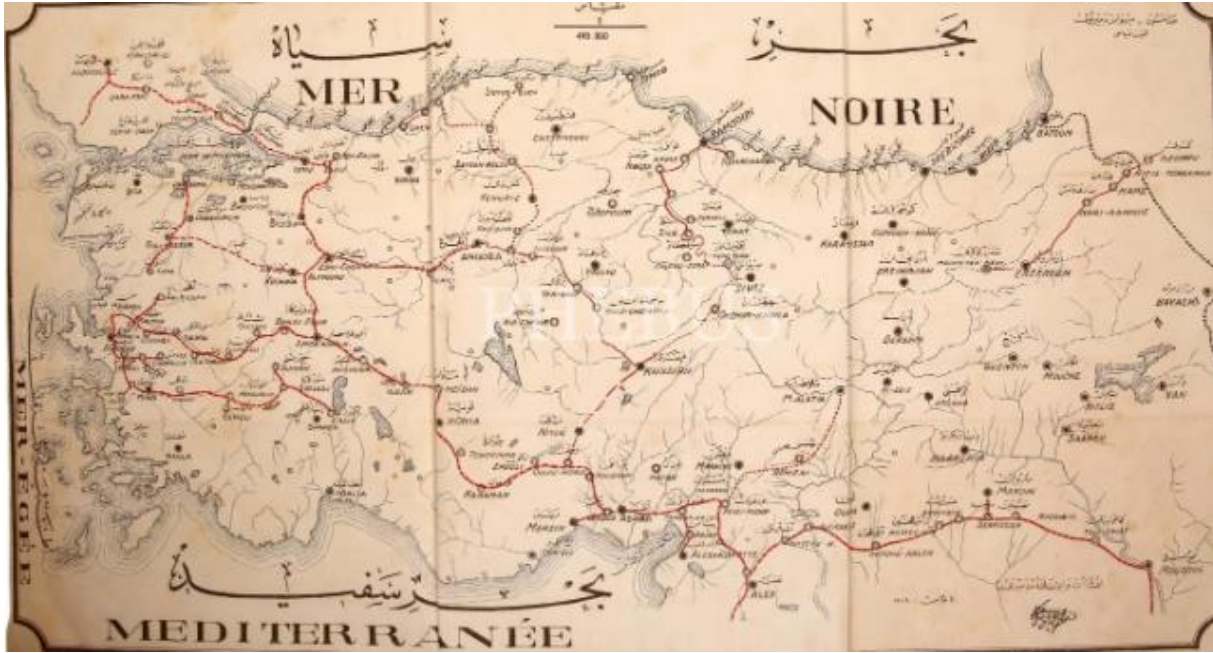
İlk motorlu taşımacılık araçlarının kullanımı, özellikle Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa’da, ticaretin artması ve şehirlerarası ulaşımın gelişmesiyle hızla yayıldı. İlk zamanlarda, karayolu taşımacılığı genellikle kısa mesafelerde ve yerel olarak kullanılsa da, zamanla daha uzun mesafelere ve uluslararası taşımacılık sistemlerine entegre olmuştur.

Bugün, karayolu taşımacılığı, dünya genelinde önemli bir taşıma şekli haline gelmiştir. Otomobil, kamyon, otobüs ve diğer motorlu araçlar, yüklerin ve insanların taşınmasında yaygın olarak kullanılmaktadır. Karayolu taşımacılığı, ticaretin, endüstrinin ve toplumun genel ekonomik faaliyetlerinin vazgeçilmez bir parçasıdır.

### 2.2.1. Türkiye'de 1923-1938 Dönemi Karayolu Ulaşımı

Türkiye'de 1923 ile 1938 arasındaki dönem, Cumhuriyet'in ilk yılları ve modern Türkiye'nin temellerinin atıldığı bir zamandı. Bu dönemde karayolu ulaşımı, ülkenin altyapı ve ekonomik koşullarına göre belirli bir gelişim gösterdi.

Demiryolları, Osmanlı Devleti'nin son yıllarında ülkenin deniz ve iç kısımları arasındaki bağlantıyı sağlamada en önemli ulaşım modu olarak kullanılmıştır. Karayolu ise demiryolunun bir tamamlayıcısı olarak görülmüştür. Bunun nedenleri ise yeterli sayıda motorlu aracın ülkede olmayışı ve karayolu taşımalarında hayvanların kullanılmasıdır (Avcı, 2005). Cumhuriyetin ilanından önce 1921 yılında Tarik Bedeli Nakdisi adı ile bir yasa çıkarılmıştır. Bu yasaya göre imam, asker, muhtar, fakir ve engelliler hariç 18-60 yaş arası her erkek yol vergisi ödemek zorundadır. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne toplam 18.835 km'lik karayolu ağı miras kalmıştır. Fakat Osmanlı'nın karayolu ulaşım politikasının olmaması ve savaş dönemlerinin oluşturduğu durumlar yüzünden yol uzunluğu az miktarda kalmıştır. 1927 senesinde ise Tevhidi Turuk Kanunu çıkarılmış ve bu kanuna göre il ve devlet yolları tek bir çatıda toplanarak, il özel idaresinin bünyesine bırakılmıştır. Ancak bu yasanın karayolu yapımı için yeterli olmadığı görülerek, yeni yasalar üretilmesi önerilmiştir. Bu çerçevede Şose ve Köprüler Kanunu oluşturulmuştur. 1929 yılındaki bu yasaya göre devlet yolları ağı belirlenecek ve genel bütçeden de finansmanı karşılanacaktır. Kanunun sayesinde karayolları ve köprü yapımı bir düzene girdiyse de 1929 yılındaki ekonomik buhrandan dolayı bu yasa yeterince uygulanamamıştır. (Ergün, 1985).



Şekil 1. Hükümet ve şirketler tarafından inşa edilen demiryolları 1928 (www.reddit.com)

Krizin olumsuz etkilerinden korunmak için 1929-1939 yılları arasında pek çok yasa ve vergiler konulmuş ise de ekonomik zorluklardan dolayı, alınan bu vergiler, karayolları yapımı için kullanılamamıştır. Bu durumda demiryollarının daha ön planda olması da etkilidir (Çetin vd. 2011).

**Tablo 1.** Genel bütçeden karayollarına ayrılan pay (İnce, 2012)

Yıllar	Genel Bütçe (lira)	Genel Bütçede Karayolları Payı (%)
<b>1923</b>		
<b>1924</b>	140 433 369	12
<b>1925</b>	183 932 767	16
<b>1926</b>	190 103 554	11
<b>1927</b>	194 454 619	0,7
<b>1928</b>	207 169 388	0,5
<b>1929</b>	220 408 976	0,3
<b>1930</b>	222 646 523	0,3
<b>1931</b>	186 582 005	0,2
<b>1932</b>	169 146 747	0,2
<b>1933</b>	170 474 794	0,2
<b>1934</b>	184 075 636	0,1
<b>1935</b>	195 011 053	0,2
<b>1936</b>	212 755 580	0,4
<b>1937</b>	231 017 776	0,2
<b>1938</b>	249 954 020	0,2

Tablo 1’den de görülebileceği gibi 1923 – 1938 arası dönemde genel bütçeden karayollarına ayrılan payların en yüksek olduğu yıllar 1924, 1925 ve 1926 yıllarıdır. 1925 yılında ise karayollarına ayrılan pay en yüksek seviyeyi gördükten sonra 1938 yılına kadar bütçeden aldığı pay önemli ölçüde azalmıştır.

### 2.2.2 Türkiye’de 1938-1950 Dönemi Karayolu Ulaşımı

1938 ile 1950 arasındaki dönem, Türkiye’de modern karayolu ulaşımının gelişiminde önemli bir dönemdir. Bu dönem, Cumhuriyet döneminin ikinci yarısını kapsar ve ülkede ekonomik ve altyapısal dönüşümlerin yaşandığı bir süreçtir.

1938’de Türkiye’de çok partili siyasi sisteme geçilmesiyle birlikte, ülke ekonomisinde ve altyapısında da önemli değişiklikler yaşandı. Karayolu ulaşımı da bu dönemde modernleşme sürecine girdi.

Özellikle 1930'lu ve 1940'lı yıllarda, Türkiye'de karayolu ağının genişletilmesi ve iyileştirilmesi için çeşitli projeler başlatıldı. Bu dönemde yolların yapımı ve bakımı için önemli yatırımlar yapıldı. İstanbul-Ankara, İstanbul-İzmir, Ankara-Eskişehir gibi ana karayolu güzergâhlarında altyapı çalışmaları hızlandı. Bu dönemde Ankara ile İstanbul'u birbirine bağlayan modern karayolu inşa edildi. Bu yol, ülkenin en önemli karayolu bağlantılarından biri haline geldi. İzmir ile Ankara arasındaki karayolu bağlantısı, bu dönemde modernleştirildi ve iyileştirildi. Bu yol, Batı Anadolu ile başkent arasındaki ulaşımı önemli ölçüde kolaylaştırdı. Eskişehir ile Ankara arasındaki karayolu bağlantısı da bu dönemde modernleştirildi ve iyileştirildi. Bu yol, İç Anadolu'nun batısını başkent ile daha etkin bir şekilde bağladı.

2. Dünya Savaşı karayolları yapım çalışmalarını olumsuz etkilemiştir. Ekonomik açıdan güçsüz olan hükümet, 1943 yılında yol vergisini 4 liradan 8 liraya çıkarmıştır. Ancak toplanan paralar amacına uygun kullanılmamıştır. Bu yüzden de yol yapım çalışmaları yetersiz kalmış ve devlet 1945 yılında yol vergisini tekrar 4 liraya düşürmüştür. Ayrıca savaş döneminde birçok kişinin silah altında olması yüzünden oluşan işgücü yetersizliği ve malzeme eksikliği de karayolları yapımına gereken önemin verilmesini engellemiştir. 2.Dünya Savaşı sırasında karayollarının ne kadar önemli olduğu tüm ülkelerce anlaşılmış, savaş bitiminde de pek çok ülke karayolları yapımına öncelik vermiştir.

**Tablo 2.** 1923-1950 arası karayolu uzunluğu (T.C. Bayındırlık Ve İskân Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007.)

Yıllar	Yol Uzunluğu km.
1923	18.335
1929	23.670
1930	29.636
1931	34.312
1932	36.941
1933	37.409
1934	37.976
1935	39.583
1936	38.864
1937	39.663
1938	40.235
1939	40.932
1940	41.582
1941	41.491
1942	41.629

1943	43.743
1944	43.628
1945	43.511
1946	43.463
1947	43.977
1948	44.186
1949	44.903
1950	47.080

Tablo 2’den de görüleceği üzere Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne 18.335 km yol kalmıştır. 1938 senesinde 40.235 km olan yol uzunluğu 27 sene içinde 28.745 km artarak, 1950 senesinde 47.080 olmuştur.

### 2.2.3 Türkiye’de 1950-1980 dönemi karayolu ulaşımı

2. Dünya Savaşı’na kadar Türkiye’de demiryolları ön planda iken, ABD’nin Türkiye’ye yaptığı Marshall yardımları ile karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığının önüne geçmiştir. Türkiye yol yapım çalışmalarına öncelik vererek, demiryolu ve deniz yolunu ihmal etmiştir. Bu durumun oluşmasında ABD’nin etkili olduğu belirtilir. ABD petrol tekellerinin hâkimiyet kurması ve ABD’de yerleşik bulunan otomotiv üreticilerinin varlığı bu durumu pekiştirmektedir. 1 Mart 1950 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Kamu kaynaklarından karayollarına aktarılan ödenekler neticesinde 1950 yılından 1960 yılına kadar toplam 14.462 km yol inşa edilerek, 47.080 km olan yol uzunluğu 1960 senesinde 61.542 km’ye ulaşmıştır (Gönüllü,2011).



Şekil 2. 1950-1990 Türkiye karayollarının 40 yılı haritası (www.bitmezat.com)

1960’lı seneler ise kalkınma planlarının yapıldığı seneler olmuştur. İlk 5 yıllık kalkınma planı 1963 senesinde yapılmıştır. Bu plana göre karayollarının geometrik standartlarının yüksek ancak fiziki standartlarının kötü olduğu belirtilmiştir. Bu durumun neticesinde de 1960-1970 arası dönemde asfalt kaplamaya ağırlık verilmiştir. 1950-

1970 arası dönemde ise sosyal amaçlı karayolları inşa edilmiş olup, karayolu ağının genişlemesi ile bölgeler arası taşımacılık da artmıştır.

1968-1972 ikinci beş yıllık kalkınma planında karayolları ağının yapıldığı ancak geometrik ve fiziki açıdan yetersiz olduğu belirtilmiştir. Söz konusu ikinci kalkınma planında ulaştırma yatırımlarının %72,7'sinin karayollarına ait olacağı vurgulanmıştır. (Şahin,2013).

Üçüncü beş yıllık kalkınma planı ise 1973-1977 yıllarını kapsamaktadır. Bu plana göre önceliğin devlet ve il yollarına verilmesi ve otoyollar inşa edilmesi kararlaştırılmıştır.

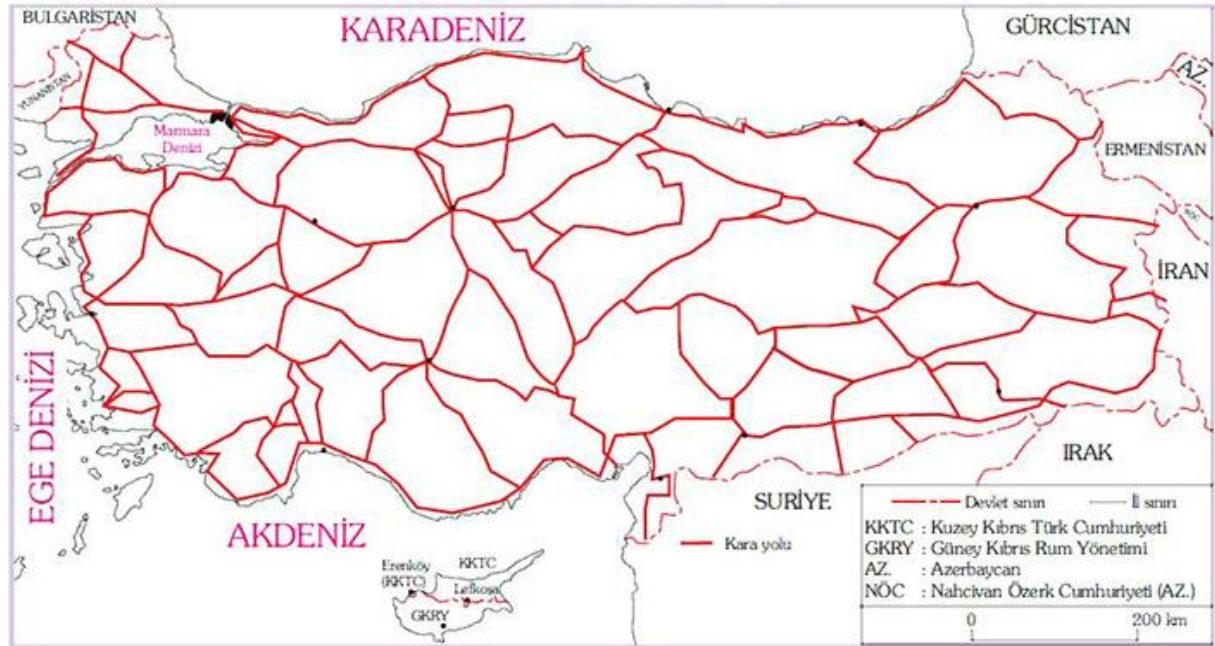
**Tablo 3.** Ulaştırma sektörü yatırımları % (Ergün,1985)

ULAŞTIRMA TÜRLERİ	1. Plan Dönemi (1963-1967)	2. Plan Dönemi (1968-1972)	3. Plan Dönemi (1973-1977)
KARAYOLU	72	73	52
DEMİRYOLU	17	19	22
DENİZYOLU	9	5	12
HAVAYOLU	2	3	14

Tablo 3'den de görülebileceği gibi her üç kalkınma planında da en fazla pay alan ulaştırma türü karayolu olmuştur. Karayolundan sonra en fazla pay alan taşımacılık türünün ise demiryolu olduğu görülmektedir.

#### 2.2.4 Türkiye'de 1980-2000 Dönemi Karayolu Ulaşımı

Bu dönemde devlet ve il yolları yapımına verilen ağırlık azalmış, bunun yerine otoban yapımına önem verilmiştir. 1980 senesinden itibaren köy yolları da asfaltlanmaya başlanmıştır. 1984 yılında ise ilk ücretli otoyol olan Gebze-İzmit yolu hizmete açılmıştır. Artan trafik yoğunluğunu azaltmak amacıyla 1988 yılında ikinci köprü olan Fatih Sultan Mehmet köprüsü açılmıştır.



**Şekil 3.** 2014 Yılı Türkiye'nin karayolları (www.cografyahocasi.com)



1993 senesinde ise karayolu taşıması ile ilgili 10 seneyi kapsayacak biçimde hedef ve stratejiler belirlenmiştir. Bu hedef ve stratejilerden bazıları; gerekli teknik personelin temini, teknolojinin takip edilerek modernizasyonun sağlanması ve kaynakların etkin kullanılarak hizmet kalitesinin artırılmasıdır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1993).

### 2.2.5 Türkiye’de 2000-2020 Dönemi Karayolu Ulaşımı

2000’li yıllarda Türkiye’de toplam 62.672 km karayolu mevcuttu. Ancak AB ülkeleri ve diğer gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında bu rakam oldukça düşüktü. Bu farkı kapatmak amacıyla 2002 yılının sonundan itibaren acil eylem planı dahilinde 15.000 km bölünmüş yol yapımına başlanmıştır. Bu plan çerçevesinde 2003 yılında 1.305 km inşa edilmiş olan bölünmüş yol, 2010 yılı başlarında 11.991 km’ye çıkmıştır. Bu rakam 2020 yılında ise toplam 27.216 km’ye ulaşmıştır.

2000’li yıllardan sonra Karayollarında belirgin bir artış gözlenmemektedir. Bunun başlıca sebebi de karayollarının uzatılmayıp, genişletilmesi ve bölünmüş yola dönüştürülmesidir (Deniz,2016, s.6). 2022 yılı verilerine göre Türkiye 3.633 km’si otoyol ve 28.906 km’si bölünmüş yol olmak üzere toplam 68.761 km yol ağına sahiptir. (UAB,2022).

**Tablo 4.** Türkiye karayolu uzunluğu

OTOYOL UZUNLUĞU	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>DEVLET KARAYOLLARI (KM)</b>	31.395	31.372	31.375	31.341	31.280	31.213	31.106	31.066	31.021	31.006	30.974
<b>İL YOLLARI (KM)</b>	31.390	31.558	31.880	32.155	32.474	33.065	33.513	33.896	34.153	34.165	34.136
<b>OTOYOLLAR (KM)</b>	2.080	2.119	2.127	2.244	2.278	2.282	2.542	2.657	2.842	3.060	3.523
<b>TOPLAM</b>	64.865	65.049	65.382	65.740	66.032	66.560	67.161	67.619	68.016	68.231	68.633

### 3. EKONOMİYE ETKİLERİ BAĞLAMINDA KARAYOLU YÜK TAŞIMACILIĞI

Karayolu taşımacılık sektörü, imal edilen malların ulaştırılmasını sağlayıp, katma değer oluşturur ve ekonomik büyümeye etki eder. Ekonomik kalkınmaya katkı sağladığı için de ekonominin temel yapı taşlarından birini oluşturur. Bu sebeple de devletler kamu yatırımlarında taşımacılığa ayrı bir yer verirler.

**Tablo 5.** Kamu yatırımlarının sektörel dağılımı (milyon tl) (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019).

SEKTÖR/YIL	2016	2017	2018	2019
<b>TARIM</b>	7.767,00	10.090,00	11.961,00	7.795,00
<b>MADENCİLİK</b>	936	1.365,00	989	1.043,00

<b>ENERJİ</b>	3.494,00	4.710,00	8.708,00	13.603,00
<b>TAŞIMACILIK</b>	23.460,00	28.115,00	42.681,00	31.304,00
<b>TURİZM</b>	463	541	505	385
<b>EĞİTİM</b>	10.967,00	12.632,00	14.022,00	16.419,00
<b>SAĞLIK</b>	5.291,00	6.490,00	6.894,00	6.320,00

Türkiye’de kamu harcamalarının sektörler üzerindeki dağılımına yer verilmiştir. En fazla bütçenin taşımacılık sektörüne ayrıldığı gözlenmektedir. Bir ülkenin taşımacılık sektörünün ekonomideki payını belirlemek için genellikle gayri safi yurtiçi hasıla (GSYİH) içindeki katkısı incelenir. Bir ülkenin GSYİH’sının büyük bir kısmı genellikle ticaret ve taşımacılıkla doğrudan ilişkilidir. İmalat, tarım ve hizmet sektörleri ürettikleri malları ve sağladıkları hizmetleri tüketicilere veya diğer işletmelere ulaştırmak için taşımacılık hizmetlerine ihtiyaç duyarlar. Bu nedenle, bir ülkenin GSYİH’sı ne kadar büyükse, taşımacılık sektörü de genellikle o kadar büyük olur. (Demir,2021).

Aynı şekilde, taşımacılık sektörünün büyüklüğü de bir ülkenin GSYİH’sını etkileyebilir. Verimli ve etkili bir taşımacılık sistemi, üretim maliyetlerini düşürebilir, ticareti teşvik edebilir ve ekonomik büyümeyi destekleyebilir. Bunun yanı sıra, taşımacılık sektörü istihdam yaratır ve ekonominin farklı sektörleri arasında bağlantılar kurar. Taşımacılık sektörü, Türkiye’de geniş bir istihdam alanı sunar. Kamyon ve tır şoförleri, havaalanı personeli, liman çalışanları, lojistik yöneticileri ve diğer taşıma sektöründe çalışanlar, iş gücünün önemli bir kısmını oluşturur.

Sonuç olarak, GSYİH ve taşımacılık arasındaki ilişki karşılıklıdır ve birbirlerini etkilerler. Taşımacılık, bir ülkenin ekonomik büyüklüğünü ve gelişimini belirleyen önemli bir faktördür ve GSYİH da taşımacılık sektörünün büyüklüğünü etkiler.

Karayolu yük taşımacılığı iç ve dış ticaret ile iç içedir. Hem Türkiye içerisinde yapılan taşımalarda hem de yurtdışı ihracat ve ithalatlarda karayolu taşımacılığı en çok tercih edilen taşıma türleri arasındadır.

**Tablo 6.** Yurt içi yük taşıma oranlarının ton-km üzerinden % oranları (UAB, 2023)

<b>TAŞIMA MODLARI/SENELER</b>	<b>201 3</b>	<b>201 4</b>	<b>201 5</b>	<b>201 6</b>	<b>201 7</b>	<b>201 8</b>	<b>201 9</b>	<b>202 0</b>	<b>202 1</b>	<b>202 2</b>
<b>KARAYOLU</b>	88,7	89,5	89,8	89,7	89,2	89,5	91,9	88,7	89,8	89,3
<b>DENİZYOLU</b>	6,9	5,9	6,3	6,1	6,4	6	5,9	6,7	6	6
<b>DEMİRYOLU</b>	4,4	4,6	3,9	4,1	4,3	4,8	4,6	4,5	4,2	4,6
<b>HAVAYOLU</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tablo 6’ dan da görüleceği üzere, mal sevkiyatlarında Türkiye sınırları içindeki nakliyelerde, taşımacılık türleri arasında en çok tercih edilen karayoludur. Türkiye’de yük taşımacılığının yaklaşık %90’ı karayolu ile gerçekleştirilmektedir.

AB ülkeleri genellikle birbirlerine coğrafi olarak yakındır. Karayolu taşımacılığı, kısa mesafelerde etkili bir seçenek sunar ve hızlı teslimatları destekler. Bu nedenle, AB ülkeleri arasında karayoluyla yük taşıma daha

yaygındır ve yaklaşık %45 oranındadır. AB, iç ticaretin ve lojistiğin yoğun olduğu bir bölgedir. Karayolu taşımacılığı, mal ve hizmetlerin hızlı ve esnek bir şekilde taşınmasını sağlar. AB'nin entegre pazarı ve serbest ticaret alanı, karayoluyla yük taşımının daha fazla tercih edilmesine yol açar.

AB ülkelerinde yurt içi yük taşıma oranları, her ülkenin kendi iç lojistik yapısı, coğrafi özellikleri, ekonomik büyüklüğü ve endüstriyel yapısına bağlı olarak değişkenlik gösterir. Ancak genel olarak, AB ülkelerinde yurt içi yük taşımacılığı oldukça gelişmiş ve yoğun bir şekilde kullanılan bir sektördür. Özellikle karayolu, demiryolu, denizyolu ve iç su yolu gibi farklı taşıma modları kullanılarak yük taşınması gerçekleştirilir.

AB ülkeleri, Avrupa'nın kapsamlı bir ulaşım altyapısına sahiptir ve bu altyapı, yurt içi yük taşımacılığını kolaylaştırır. Karayolu taşımacılığı genellikle en yaygın olanıdır ve AB ülkelerindeki otoyol ve karayolu ağları oldukça gelişmiştir. Demiryolu taşımacılığı da önemli bir yer tutar ve özellikle daha uzun mesafelerde büyük miktarlarda yük taşınması yapılır. Denizyolu ve iç su yolu taşımacılığı ise özellikle büyük miktarlarda yükün uzun mesafelere taşınmasında tercih edilir.

AB ülkeleri genellikle modern ve etkili bir lojistik altyapısına sahiptir ve bu da yurt içi yük taşımacılığının etkin bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak tanımaktadır. OPEC ülkelerinde ise karayolu yük taşımacılığı, her bir ülkenin coğrafi özellikleri, ulaşım altyapısı, ekonomik yapısı ve iç lojistik sistemlerine bağlı olarak değişebilir. OPEC üyesi olan ülkeler genellikle petrol ve doğal gaz gibi enerji kaynaklarının üretiminde ve ticaretinde önemli bir rol oynarlar, bu nedenle karayolu yük taşımacılığı genellikle bu endüstrilere hizmet etmek için yoğun bir şekilde kullanılır. Birçok OPEC ülkesi geniş arazi alanlarına ve petrol üretim sahalarına sahiptir. Bu ülkelerde petrol ve doğal gaz gibi hammaddelerin taşınması, rafinerilere ve limanlara ulaştırılması için genellikle karayolu taşımacılığı tercih edilir.

Bazı OPEC ülkeleri, özellikle Körfez ülkeleri geniş petrol rezervlerine sahip oldukları için karayolu taşımacılığını özellikle petrol ve petrol ürünlerinin taşınması için kullanırlar. Rafinerilere, depolama tesislerine ve limanlara petrol ürünlerinin taşınması genellikle kamyonlar veya tank tırlarıyla gerçekleştirilir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile birlikte yeni bir ekonomik düzenin kurulması da gerekmiştir. Ancak eski anlaşma ve yükümlülüklerden dolayı faaliyete geçilememiştir. Bu yükümlülüklerden biri de Lozan Anlaşması ile beraber uygulanması gereken liberal dış ticaret politikasıdır. 1929 yılındaki Büyük Buhran neticesinde yerli sanayi kurulmuştur. Yerli sanayi desteklemek amacıyla ithalata gümrük tarifesi uygulanmaya başlanmıştır. (Eren, 2012, s.204). Uluslararası karayolu yük taşımacılığı açısından ise ilk adım 1968 yılında bir devlet girişimi olan Frıntaş adı altında Irak ve İran'a sebze ve meyve taşınması ile gerçekleştirilmiştir. (Keçeci,2006, s.3). Küreselleşen dünya ile birlikte dış ticaret daha da önem kazanmış, iletişim ve teknolojinin gelişmesiyle de hızlı bir ivme yakalamıştır.

**Tablo 7.** Türkiye'nin 1923-1979 yılları arasındaki dış ticaret verileri (Türkiye İstatistik Kurumu, 2015).

DÖNEM	İHRACAT (\$)	İTHALAT (\$)	DIŞ TİCARET HACMİ (\$)
1923-1925	235.925	316.287	552.212
1926-1928	265.464	342.873	608.337
1929-1931	206.433	253.033	459.466
1932-1934	179.044	154.570	333.614
1935-1937	279.127	234.794	513.921
1938-1940	295.570	261.432	557.002
1941-1943	413.905	323.568	737.473

<b>1944-1946</b>	560.796	234.088	902.884
<b>1947-1949</b>	667.925	809.917	1.477.842
<b>1950-1952</b>	940.420	1.243.670	2.194.090
<b>1953-1955</b>	1.044.331	1.508.529	2.552.860
<b>1956-1958</b>	897.478	1.119.563	2.017.041
<b>1959-1961</b>	1.021.270	1.455.373	2.466.643
<b>1962-1964</b>	1.160.055	1.844.292	3.004.347
<b>1965-1967</b>	1.476.580	1.974.891	3.451.471
<b>1968-1970</b>	1.621.729	2.512.500	4.134.229
<b>1971-1973</b>	2.878.654	4.819.404	7.698.260
<b>1974-1976</b>	4.893.471	13.644.706	18.538.178
<b>1977-1979</b>	6.302.384	15.464.734	21.767.118

1930-1949 yılları arasında Türkiye’de dışa kapalı bir ekonomi anlayışı benimsenmiş ve bu doğrultuda korumacı önlemler uygulanmıştır. Beşinci Beş Yıllık Sanayi planı ile devlet tarafından sanayileşme faaliyetleri yapılmış, ithal ikamesine dayanan büyüme politikası daha yoğun bir şekilde uygulanmıştır. İzlenen bu politikalar sayesinde 2. Dünya Savaşı’na kadar ekonomik büyüme artmıştır. 2. Dünya Savaşı ile tüm dünya ekonomisi olumsuz yönde etkilenmiş ve dış ticaret hacmi azalmıştır. Bu yüzden ülkelerin büyüme oranları ciddi ölçüde azalmıştır (Taban ve Aktaş, 2013). 2. Dünya Savaşı’ndan sonra Türkiye’de çok partili hayata geçilmiştir. Yeni yönetim, 1950-1960 yılları arasında liberal dış ticaret politikaları uygulayarak, karma ekonomi sistemini oluşturmuştur. İthal ikamesine dayalı politikayı değiştirmeden hem kamu hem de özel sektör birlikteliğini teşvik etmiştir. Özel sektör desteklenerek, altyapı ve tarıma önem verilmiştir. Dış ticaret açığını kapatılabilmek amacıyla, ithalatta tarifeler uygulanmış ancak bu durum ekonomik krize yol açmıştır. (Seyidoğlu, 2013, s.552).

1960 yılında asker yönetimi ile yeni bir anayasa yapılmış ve 1961 yılı sonrası planlı ekonomiye geçilmiştir. 1961 Anayasası’nın kabulüyle birlikte, Türkiye’de ekonomik politikaların belirlenmesi ve uygulanması daha planlı bir şekilde yapılmaya başlanmıştır. 1960-1979 arası dönemde Birinci, İkinci ve Üçüncü Kalkınma Planları hazırlanmıştır. Bu dönemde ekonomi üzerinde devletin müdahalesi artmış, ithalatta uygulanan kota ve tarifeler yeterli ithalatın yapılamamasına neden olmuştur. Ayrıca petrol fiyatlarının artması neticesinde döviz darboğazı oluşmuştur. (Arslan, 2014:152-153).

**Tablo 8.** Türkiye’nin 1960-1979 yılları arasındaki dış ticaret verileri (Türkiye İstatistik Kurumu, 2015).

<b>YILLAR</b>	<b>İHRACAT</b>	<b>İTHALAT</b>	<b>DIŞ TİCARET HACMİ</b>
<b>1960</b>	320.731	468.136	788.917

<b>1961</b>	346.740	507.205	853.945
<b>1962</b>	381.197	619.447	1.000.644
<b>1963</b>	368.087	687.616	1.055.703
<b>1964</b>	410.771	537.229	948.000
<b>1965</b>	463.738	571.953	1.035.691
<b>1966</b>	490.508	718.269	1.208.777
<b>1967</b>	522.334	684.669	1.207.003
<b>1968</b>	496.419	763.659	1.260.078
<b>1969</b>	536.834	801.236	1.338.070
<b>1970</b>	588.476	947.604	1.536.081
<b>1971</b>	676.602	1.170.840	1.847.442
<b>1972</b>	884.969	1.562.550	2.447.519
<b>1973</b>	1.317.083	2.086.216	3.403.299
<b>1974</b>	1.532.182	3.777.501	5.309.683
<b>1975</b>	1.401.075	4.738.558	6.139.633
<b>1976</b>	1.960.214	5.128.647	7.088.862
<b>1977</b>	1.753.026	5.796.278	7.549.304
<b>1978</b>	2.288.163	4.559.025	6.887.187
<b>1979</b>	2.261.195	5.069.432	7.330.627

1980 yılında 24 Ocak Kararları olarak bilinen ekonomik istikrar programı benimsenmiştir. Buna göre ithal ikamesine dayalı politikadan vazgeçilerek, ihracata dayalı büyüme politikası benimsenmiştir. (Karabulut, 2010, s.979-980).

Yeni strateji kapsamında üretimin kamudan özel sektöre kaydırılması sonucu, küresel piyasalarda rekabet edilebilir bir yapıya kavuşulması hedeflenmiştir. Dış ticaret engelleri kaldırılmış ve yurtiçinde etkin kaynak kullanımı sağlanmıştır. Bu durumun bir sonucu olarak da ihracatta önemli oranda artış meydana gelmiştir. (Yükseler, 2009, s.3-4). Ayrıca serbest döviz kuruna geçilmesi ve yabancı yatırımcının teşvik edilmesi de Türkiye'yi küresel ölçekte cazip bir hale getirmiştir. (Aga, 2014, s.72).1990 yılından sonra oluşan stagflasyon (hem işsizlik oranının hem de fiyatların artması durumu), kamu borçlarının artması ve izlenen yanlış politikalar

sonucu 1994 yılında ekonomik kriz meydana gelmiştir. Ara mallar ve enerji ürünlerinde ithalata bağımlılık artmıştır. Yenilikçi ürünlerin yerine taklit ve ucuz ürünlerin ihracı, ihracat artış hızının azalmasına ve dış ticaret açığına yol açmıştır. (Çelik ve İlkay, 2016, s. 963-964). 1995 yılında Türkiye ile AB arasında imzalanan Gümrük Birliği Anlaşması sayesinde malların serbest dolaşımı mümkün hale gelmiş ve bu durumda dış ticaret hacmini arttırmıştır. (Akdoğan ve Doğan, 2018, s.19). 17 Ağustos 1999 yılında meydana gelen deprem yüzünden ülke ekonomisi olumsuz etkilenmiştir.

**Tablo 9.** Türkiye'nin 1980-2000 yılları arasındaki dış ticaret verileri (TİK,2015).

YIL	İHRACAT(\$)	İTHALAT (\$)	DIŞ TİCARET HACMİ (\$)
1980	2.910.122	7.909.364	10.819.486
1981	4.702.934	8.933.374	13.636.308
1982	5.745.973	8.842.665	14.588.639
1983	5.727.834	9.235.002	14.962.836
1984	7.133.604	10.757.032	17.890.636
1985	7.958.010	11.343.376	19.301.386
1986	7.456.726	11.104.771	18.561.497
1987	10.190.049	14.157.807	24.347.856
1988	11.662.024	14.335.398	25.997.422
1989	11.624.692	15.792.143	27.416.835
1990	12.959.288	22.302.126	35.261.413
1991	13.593.462	21.047.014	34.640.476
1992	14.714.629	22.871.055	37.585.684
1993	15.345.067	29.428.370	44.773.436
1994	18.105.872	23.270.019	41.375.891
1995	21.637.041	35.709.011	57.346.052
1996	23.224.465	43.626.642	66.851.107
1997	26.261.072	48.558.721	74.819.792
1998	26.973.952	45.921.392	72.895.344

<b>1999</b>	26.587.225	40.671.272	67.258.497
<b>2000</b>	27.774.906	54.502.821	82.277.727

Gerek yurtiçindeki kriz gerekse dünyadaki ekonomik problemler yüzünden Türkiye ekonomisi 2000'li yıllarda küçülmüştür. Bu nedenle IMF ile stand-by anlaşması yapılmıştır. (Hacıoğlu, vd, 2016, s.54). Yeni ekonomik programın uygulanmaya başlanması ile enflasyon düşmüş, büyümede artış sağlanmıştır. Bankaların faizi düşürmeleri ise tüketimde artışı meydana getirmiştir.

2001 yılında ise artan tüketim sonucu ithal mallara olan rağbet artmış ve cari açık yükselmiştir. Ekonomide oluşan güvensizlik ortamı, yabancı yatırımcının piyasaya olan ilgisini azaltmıştır. Ayrıca bankaların yabancı borçları kapatma gayretleri faizlerin aşırı artmasına sebep olmuştur. Bu yüzden de bankalara olan güven sarsılmış ve bankalar likidite problemi ile karşı karşıya kalmışlardır. 2001 yılındaki ekonomik kriz ekonomin daralmasına ve dış ticaret açığının artmasına neden olmuştur. Ekonomik krizle mücadele amacıyla IMF tarafından ekonomik tedbirler hazırlanmıştır. Bu bağlamda özel sektör ve kamu arasında iş bölümü yapılarak, piyasalarda denge oluşturulması hedeflenmiştir. Ayrıca krizin ana nedenlerinden biri olarak görülen bankacılık sektöründe düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemelerin etkin olarak uygulanabilmesi ve denetleme yapılması için 1999 senesinde Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu (BDDK) kurulmuştur. (Pamuk, 2014, s.285-286).

2002 yılında dış ticaret hacmi artırılarak, ekonomik büyüme sağlanmıştır. 2003 yılında piyasalarda toparlanma gözlenmiştir. 2008 yılına kadar geçen dönemde ise Türk lirasına olan güven artmış ve yabancı sermayenin ülkeye girişi hızlanmıştır. Bu olumlu durum 2008 ekonomik krizine kadar devam etmiştir. 2008 yılında uygulanan yanlış kredi politikaları ve kredilerin geri ödenmesinde yaşanan sorunlar yüzünden ABD'de meydana gelen kriz sadece ABD ile sınırlı kalmamış dünya ekonomisini ve Türkiye'yi de etkilemiştir. Söz konusu kriz belirsizliğe neden olmuş ve bu durumda yabancı yatırımcının Türkiye'ye yatırımlarını sektöre uğratmıştır. Kriz talepte düşüşe yol açmış ve tüketim harcamalarında azalmaya neden olmuştur. Bu durumda da üretim faaliyetleri azalmış ve dolayısıyla istihdam oranı da düşmüştür. (Engin ve Göllüce, 2016, s.30-31). 2010 yılında Türkiye'de dış ticaretin artırılması, yabancı yatırımcının teşviki ve tüketim harcamalarının artırılması amacıyla vergi muafiyeti sağlanması ve kredi destekleri verilmesi hedeflenmiştir. (Uygur, 2010, s.30). 2011 yılında dış ticaret açığı Cumhuriyet tarihinin en yüksek seviyesine ulaşmıştır. 2012 yılında ise ithalatta azalma ihracatta artış görülmüştür. 2013 yılında tüm alınan tedbir ve uygulanan politikalara rağmen ithalatta artış, ihracatta ise azalma yaşanmıştır. 2014-2017 arası dönemde ise hem ihracat hem de ithalatta daralma yaşanmasına rağmen, ekonomik büyüme oranları istikrarsız da olsa pozitif yönde olmuştur. 2018 yılında ise ihracat oranları Cumhuriyet tarihinin en yüksek seviyesine ulaşmış ve ithalatta azalma yaşanmıştır. (Selamcı,2020)

**Tablo 10.** Yıllar itibariyle taşıma şekillerine göre ihracat rakamları (TİK, 2015).

<b>Yıl/Taşıma Türü</b>	<b>Karayolu</b>	<b>Denizyolu</b>	<b>Demiryolu</b>	<b>Havayolu</b>	<b>Diğer</b>	<b>Toplam</b>
<b>2017</b>	50.988.407,80	93.378.624,65	699.915,14	17.217.239,96	2.210.431,77	164.494.619,32
<b>%</b>	31	56,77	0,43	10,47	1,34	100
<b>2018</b>	52.222.467,59	108.802.681,33	753.544,42	14.127.905,45	1.262.157,49	177.168.756,29
<b>%</b>	29,48	61,41	0,43	7,97	0,71	100
<b>2019</b>	54.461.859,56	109.114.263,72	971.020,92	14.849.231,00	1.436.346,51	180.832.721,70

%	30,12	60,34	0,54	8,21	0,79	100
<b>2020</b>	47.678.602,0 7	89.984.301,8 8	1.168.736,22	11.451.090,3 0	1.387.634,47	151.670.364,9 4
%	31,44	59,33	0,77	7,55	0,91	100

Tablo 10'dan da görüldüğü üzere, Türkiye'nin ihracatında denizyolu ve karayolu ön plana çıkarken, havayolu ve demiryolları arka planda kalmaktadır. Fakat hem denizyolu hem de demiryolu ve havayolu ile yapılan yük taşımalarında, nakliyenin başlangıcında ve sonunda karayollarına mutlaka ihtiyaç vardır. Karayolu, öteki ulaşım modları içerisinde koordinasyonu sağlamaktadır. (Deniz,2016,s.7).2024 yılı verilerine göre ise Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı ülkelerde ilk sırada Almanya olurken onu ABD takip etmektedir. En çok ithalat yapılan ülkeler arasında ise ilk sırada Rusya gelmekte ve onu Çin takip etmektedir (TÜİK,2024).

**Tablo 11.** Yıllar İtibariyle Taşıma Şekillerine Göre İthalat Rakamları (TİK, 2015).

Yıl/Taşıma Türü	Karayolu	Denizyolu	Demiryolu	Havayolu	Diğer	Toplam
<b>2017</b>	40.374.083, 04	138.596.808,5 2	1.294.504,1 4	34.439.947,7 5	24.009.784,4 6	238.715.127, 91
%	16,91	58,06	0,54	14,43	10,06	100
<b>2018</b>	39.129.379, 96	136.737.402,1 5	1.299.418,5 9	28.756.744,8 2	25.229.537,1 3	231.152.482, 65
%	16,93	59,15	0,56	12,44	10,91	100
<b>2019</b>	37.177.011, 92	112.967.845,4 0	1.447.897,4 0	29.238.406,4 5	29.514.041,3 9	210.345.202, 55
%	17,67	53,71	0,69	13,9	14,03	100
<b>2020</b>	37.041.880, 38	102.809.752,9 8	1.929.834,1 0	35.790.941,1 1	19.441.838,2 6	197.014.246, 82
%	18,8	52,18	0,98	18,17	9,87	100

Not: Değer Bin ABD \$ olarak belirtilmiştir.

Tablo 11'den de görüldüğü üzere, Türkiye'nin ithalatında denizyolu ve karayolu ön plana çıkarken, havayolu ve demiryolları arka planda kalmaktadır. İhracattaki karayolu taşımacılığının payının, ithalattaki karayolu taşımacılığının payından çok daha fazla olmasının sebebi; Türkiye'nin ihracatında başta Almanya olmak üzere AB ülkelerinin ağırlıkta olması ve coğrafi konumundan dolayı da karayolu taşımasının daha verimli olmasıdır. Aynı şekilde Türkiye'nin ithalatında başta Çin olmak üzere Asya ülkelerinin ağırlıkta olması ve coğrafi konumundan dolayı karayolunun tercih edilmesinin verimsiz oluşudur.

#### 4.YÖNTEM



#### 4.1 SWOT Analizi Yöntemi

SWOT analizi de İngilizce S(Strength), W(Weakness), O(Opportunity) ve T(Threat) kelimelerinin baş harflerinden oluşmaktadır. Türkçe literatürde ise GZFT analizi olarak geçmektedir. Buna göre G(Güçlü Yanlar), Z(Zayıf Yanlar), F(Fırsatlar) ve T(Tehditler) olarak tanımlanmaktadır. SWOT analizinde ilk olarak güçlü yönler ve zayıf yönler belirlenir ve sonra dış unsurlar saptanmaktadır. Var olan ve var olabilecek fırsatlar ve tehditler belirlenerek, uzun vadeli plan ve stratejiler oluşturularak yeni projelerin geliştirilmesi sağlanmaktadır.(Hill ve Westbrook, 1997)Bu noktada özellikle güçlülük şirketin performansı sırasında tam kontrol sahibi olabileceği yetkinlikleri göstermektedir. Zayıf yönler, şirketin eksikliklerini veya hassas yönlerini ifade eder ve piyasada dezavantaja dönüşme potansiyeli konusunda bilgi taşır. Fırsatlar, belirlenen hedeflere ulaşmak için şirketin yararlanabileceği politik, ekonomik, sosyal vb. düzeydeki potansiyel unsurları tanımlar. Tehditler, belirlenen hedeflere ulaşmayı riske sokan olumsuz nitelikteki açıklamaktadır.(Andrews,1971).

SWOT analizi temelde stratejik bir planlama yapılmasının temelini oluşturmaktadır. Burada amaç, karayolu yük taşımacılığı ekseninde çevresel tehditlerin farkına varılmasını sağlamaktır. Bunun yanında Türkiye'nin özellikle karayolu yük taşımacılığı alanında zayıf yönlerini fark ederek güçlendirmesine böylece ekonomik alanını daha verimli hale getirmesini sağlayacaktır. Ayrıca SWOT analizi, Türkiye'nin karayolu yük taşımacılığı ve lojistik alanının gücünün farkına vararak daha fazla geliştirmesine, karayolu yük taşımacılığı alanında fırsatların fark edilerek gerçekleştirilmesine olanak tanınması açısından oldukça önemli bir perspektiftir. Hiç şüphesiz SWOT analizi rekabet edebilirliğin kapılarını aralamaktadır.

### 5.BULGULAR

#### 5.1 Güçlü Yönler

Türkiye'de karayolu yük taşımacılığının güçlü olması belirli etkenlere dayanmaktadır. Bu etkenler özellikle 2024 yılı içerisinde alınacak kararlar ve uygulanacak sistemler için oldukça önemli görülmektedir.

Türkiye'nin karayolu ağı ve bulunduğu coğrafi konum sebebiyle stratejik bir noktada bulunması karayolu yük taşımacılığını olumlu etkilemektedir. Bu durum karayolu ağıyla kapıdan kapıya aktarımı mümkün kılarak ülkeyi güçlü ve verimli bir konuma yerleştirmektedir. Türkiye'nin Asya ile Avrupa kıtasının kesişim noktasında olması kara yolu yük taşımacılığında bir uğrak merkezi ya da başka bir deyişle bir üs görevi görmesini sağlamaktadır. Bu noktada sadece karayolları ağına sahip olmasının yanında Türkiye lojistik bir konum avantajına da sahiptir. Malların aktarım ve depolama üssü olarak da hizmet etme noktasında oldukça stratejiktir. Bu stratejik konum, karayolu yük taşımacılığında ülkenin uluslararası ticaretini canlandırıcı güçlü bir yan olarak dikkat çekmektedir. Dolayısıyla Türkiye karayolu yük taşımacılığında 2024 yılı ve sonrasındaki süreçte küresel bir bağlantı merkezi olarak hizmet edebilecek bir potansiyele sahiptir.

Karayolu yük taşımacılığı, diğer taşımacılık türlerine göre oldukça hızlı olarak işlem sağlarken, işletmelere "Just in time" prensibiyle güvenilir teslimatlar sağlamaktadır. Bu, müşteri memnuniyetini maksimize ederken rekabet gücünü de artırır. Karayolu yük taşımacılığı için gereken yatırım maliyetleri diğer taşıma türlerine göre daha düşüktür, bu da Türkiye'deki taşımacılık sektörünü canlı ve rekabetçi olmasını sağlamaktadır.

#### 5.2. Zayıf Yönler

Teknoloji alanında yaşanan gelişmeler, dijitalleşme ve küresel ölçekteki firmaların veya aktörlerin yapay zeka tabanlı taşımacılık sistemlerine yönelmesi ya da araçlarında akıllı araç sistemlerini kullanmaları böylece karayolu yük taşımacılığında verimliliği artırmalarına olanak tanırken, bu Türkiye nezdinde rekabet dezavantajı yaratmaktadır. Türkiye taşımacılık sektöründe dijital uygulamalara yeni yeni adapte olmaktadır. Türkiye bu noktada araçlarında ve sistemlerinde dijitalleşmeye hızlı bir şekilde adapte olmalıdır.

Dış ticarete ekonomisi güçlü ülkelerce kullanılan yapay zeka ile "lojistik operasyon planlama, takip sistemleri, sipariş toplayan yapay zeka araçları, otonom araçlar, araç rotalama, akıllı depo sistemleri, akıllı yollar, ekipman bakım tahmini" (Aylak vd, 2021). gibi pek çok uygulama ve yöntemi Türkiye de karayolu yük taşımacılığı sistemine entegre etmelidir. Henüz yeni yeni dahil olunan bu alanda sağlanamayan adaptasyon ve entegrasyonun gecikmesi dış ticaretteki rekabet kaybını tetiklemekte ve Türkiye'nin zayıf bir konuma yerleşmesine yol açmaktadır.

Türkiye'de özellikle İstanbul kargo ve konteyner boşaltma konusunda öncü bir şehirdir. Ancak, bu sektördeki yoğun rekabet ortamında, Türkiye'deki iç karayolu taşımacılığı şirketleri navlun maliyetlerini düşürmek için daha

fazla çaba göstermelidir. Aksi halde diğer ülkeler bu zayıflık karşısında avantaj kazanarak Türkiye'nin ekonomik kazanımını gölgede bırakabilir. Diğer yandan karayolu yük taşımacılığında en büyük gider kalemi yakıttır. Ülkemiz petrol açısından dışa bağımlı bir ülke olduğu için, yakıt masrafları artmaktadır. Yakıt konusundaki bu dışa bağımlılık diğer ülkelerin rekabet avantajı elde etmesinin kaynağını teşkil etmektedir.

Türkiye'nin karayolu yük taşımacılığı sektöründe öne çıkan zayıf yönlerinden bir diğeri ise özellikle AB ülkeleri ile yaşadığı otoyol geçiş ücretleridir. Aynı zamanda buna uzun bekleme süreleri eşlik etmektedir. Bu durum, Türk taşımacılık şirketlerinin rekabet avantajlarını zayıflatan bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca, sektördeki kamyon ve tır şoförü sayısının fazla olması, düşük maaşlar ve ucuz işçilik sorunlarına yol açmaktadır. Denizyolu ve havayolu taşımacılığında sağlanan ÖTV muafiyeti, karayolu taşımacılığı için geçerli değildir bu sebeple Türkiye'deki karayolu nakliye şirketlerinin gelirleri bu durumdan olumsuz etkilenmektedir. Bunun yanı sıra, yoğun ve düzensiz çalışma saatleri, şoförlerde bazı problemlere neden olmakta ve trafikte seyir güvenliğini tehlikeye atmaktadır. Son olarak, yeterli denetim yapılmaması nedeniyle karayollarında yük taşıyan araçlar muayenesiz olarak trafiğe çıkmakta ve bu durum da trafik kazalarında artışa sebep olmaktadır.

### 5.3. Fırsatlar

Dijitalleşmenin, yapay zekanın yükselişi bu alanların lojistik ve karayolu yük taşımacılığı sektörüne eklenmesi için bir fırsat yaratmaktadır. Bu da taşımacılık sistemindeki aksaklıkların giderilmesi ve hızın artırılması konusunda bir fırsatı işaret etmektedir. algoritmik veri analizleriyle olası maliyet ve zarar hesaplamaları ya da akıllı sürüş sistemleri verimliliği artırarak alanda fırsatlara açılmaya olanak tanımaktadır. Dijital neoliberalizmin yükselişi karayolu yük taşımacılığı için önemli bir fırsat olarak görülmektedir.

Türkiye'nin bulunduğu stratejik konum, karayolu yük taşımacılığının entegre olduğu tehditlere karşı önlem alınmasının parametrelerinden birini oluşturmaktadır. Bu konum, mükemmel bir rekabet fırsatı sunarak ülkeye ekonomik verimlilik vaad etmektedir. Bu noktada özellikle lojistik sektöründeki şirketler, liman, karayolu vb. ulaşım noktalarıyla eklenmeyi amaçlayan stratejiler geliştirmelidirler.

E-ticaretin hızla büyümesiyle birlikte, ürünlerin depodan müşterilere teslimatı için artan yük taşımacılığı hizmetine olan talep, taşımacılık şirketleri ve dağıtım merkezleri için yeni fırsatlar oluşturmaktadır. Yük taşımacılığı endüstrisi, teknolojik gelişmelerden büyük ölçüde etkilenmektedir. Akıllı lojistik çözümleri, izleme sistemleri ve güzergah optimizasyonu gibi teknolojik yenilikler, şirketlere rekabet avantajı sağlayabilir. Küreselleşme ile birlikte uluslararası ticaret hacmi artmaktadır, bu da karayolu taşımacılığı işletmeleri için uluslararası pazarlara açılma fırsatları sunmaktadır. Sınır ötesi taşımacılık hizmetleri sunarak yeni müşteriler kazanabilirler. Ayrıca, yüksek teknoloji ürünlerinin üretimi ve taşınması için özel taşımacılık ihtiyaçları ortaya çıkmaktadır. Hassas ekipmanların, elektronik bileşenlerin ve diğer yüksek değerli ürünlerin taşınması için uzmanlaşmış işletmeler, bu pazardan faydalanabilirler.

### 5.4. Tehditler

Karayolu yük taşımacılığı sistemlerinde ve araçlarda teknolojinin yetersiz kullanımı, yapay zekanın ve bilgi sistemlerinin sürece dahil edilmemesi rekabet açısından dezavantaj yaratarak Türkiye'nin geri plana itilmesine sebep olacaktır. Küresel pazarda rekabet etmeye hazırlanan Türkiye'nin AB'ye dahil olmaması sadece gümrük birliği anlaşmasının maddelerine dahil olması, AB üyesi olan ülkelerin avantajlı bir noktaya sevk olmasına sebep olmaktadır. Türk şirketleri ticaret standartları açısından ekonomik bir dezavantaj durumuna maruz kalmaktadır.

Sürüş kalitesi ve farklı sürüş tekniklerinin verimlilik üzerindeki etkisi, araç maliyetleri ve karayolu yük taşıma maliyetlerinin demiryolu ve denizyoluyla kıyaslandığında daha yüksek olması da önemli sorunlardır. Bu durum, yük taşımacılığındaki talebin karayolu aleyhine olmasına neden olabilir. Ayrıca, hem karayollarındaki taşıt sayısı hem de taşınan yük miktarı artmaktadır, bu da karayollarındaki trafiğin yoğunlaşmasına ve dolayısıyla trafik kazalarının ve can kayıplarının artmasına sebep olmaktadır. Karayolu taşımacılığı çeşitli yasal düzenlemelere tabidir ve uygunluk, güvenlik ve çevresel standartlara uymak zorunludur. Bu düzenlemelere uymamak, cezalar ve işletme kapatma gibi sonuçlar doğurabilir. Nitelikli sürücü bulma zorluğu veya sürücülerin iş şartlarından memnuniyetsizliği, taşımacılık işletmeleri için bir tehdit oluşturabilir. Piyasadaki rekabet, fiyatları düşürebilir, kar marjlarını azaltabilir ve müşteri kaybı veya pazar payı kaybı gibi sonuçlar doğurabilir.

## 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye’de yurtiçinde en çok tercih edilen ulaştırma türü karayolu yük taşımacılığıdır. Kapıdan kapıya aktarma imkânı sağlaması, diğer taşıma türleri ile entegrasyonlu olabilmesi gibi avantajlarından dolayı dünyada da en çok tercih edilen taşıma türleri arasında yer almaktadır. Bu avantajın devam ettirilmesi ve ekonomik anlamda verimliliğin artırılması için teknolojiyle eklenmesinin gerekliliği oldukça önemlidir. Dünyanın pek çok ülkesinde kara yolu yük taşımacılığında dijitalleşme ve yapay zeka süreçlerine adaptasyonun sağlanmasına yönelik çalışmaların gerçekleştirildiği görülmektedir. Hiç şüphesiz bu maliyetlerin düşürülmesi, dolayısıyla kar oranının da artırılması anlamına gelmektedir. Türkiye de bu noktada kendi ekseninde dijitalleşmenin karayolu yük taşımacılığı alanına yeterli bir şekilde entegre olması gerekmektedir. Bu durumda gerçekleşecek bir geri duruş, pazar kaybı ya da verimlilik kaybı anlamına gelebilmektedir. Yapay zeka sistemlerinin entegre yük taşıtları, taşıt sistemleri, veya akıllı depo sistemleri, online taşımacılık bu alanda şirketlerin entegre olması gereken alanları tanımlamaktadır.

Öte yandan gümrük kapılarında tır ve kamyonların bekletilmesi, karayolu taşımacılığında maliyetleri arttırmaktadır. Bu konuda kanuni regülasyonlar yapılarak, bu maliyetler azaltılmalıdır. Bu sayede hem zaman hem de maliyet kaybı önlenecektir. Aynı zamanda taşıma türlerinin bir bütün olarak incelenerek, uyumunun sağlanması gerekmektedir. Karayollarına olan yüksek talep, diğer taşımacılık türlerine dağıtılır ise karayolu taşımacılığının yükü hafiflemiş olacaktır. Ayrıca taşıma türleri arasındaki dengesizlik de kaybolacaktır.

Türkiye’nin karayolu yük taşımacılığı açısından en kuvvetli yanı sahip olduğu coğrafi konumdur. Ancak bu üstünlüğünü avantaja çevirebilmesi için sağlam bir altyapıya sahip olması gerekmektedir. Kalkınma planlarında belirtilen hedefler gerçekleştirilmelidir. Bu bağlamda hem kamu hem de özel sektör arasında iş birliği geliştirilmelidir. Taşımacılık hizmeti veren küçük esnafa devlet teşviklerinin yapılması ve denetimlerin gerektiği şekilde yapılması durumunda sektörün gelişmesi sağlanabilecektir. Ülkemizin jeopolitik durumundan yararlanarak taşıma türleri arasındaki uyumun sağlanması, maliyetlerin azaltılması ve ticaretin yaygınlaştırılarak Türkiye’nin rekabet kuvvetinin yükseltilmesi hedeflenmiştir (11.Kalkınma Planı, 2019-2023). Karayolu sistemlerinin deniz ve demiryolu yük aktarma noktaları ile entegre edilmesi ve ulaştırma yolları çeşitliği sağlanarak ulusal ve uluslararası ticaret hacminin geliştirilmesi hedeflenmiştir. (UAB,2024-2028 Stratejik Planı).

Türkiye’nin dış ticaretinde denizyolunun ilk sırada yer almasına karşılık, karayolu ikinci sıradadır. Demiryolu taşımacılığı ise yok denecek kadar azdır. Taşıma maliyeti daha az olan demiryolunun kullanım oranını arttırmak hem çevre kirliliğini azaltacak hem de denizyolu ve karayolu üzerindeki yükü hafifletecektir. Kısa mesafe yük taşımalarında karayolu daha ekonomik iken, uzun mesafe yük taşımalarında denizyolu daha ekonomiktir. Ayrıca günümüzde çevre kirliliğinin azaltılması ve küresel iklim değişikliği ile mücadele için sürdürülebilir ulaştırma politikaları benimsenmelidir. Bu bağlamda çevreye daha az zarar veren denizyolu ve demiryolu taşımacılığı yaygınlaştırılmalı, karayolunun yüksek olan payı azaltılarak, diğer taşıma türleri arasında dengeli bir biçimde dağıtılmalıdır.

Yurtiçi yük taşımalarında ise karayolunun üstünlüğü göze çarpmaktadır. Bu anlamda ülkemizde yalnızca karayolu ağının km olarak uzatılmasına değil, aynı zamanda nitelik açısından da kalitesinin artırılmasına önem verilmelidir. Karayolu yük taşımacılığında en çok maliyet yakıt masraflarıdır. Türkiye ise yakıt açısından ithalata endeksli bir ülke konumundadır. Bu durum da karayollarında yük taşımacılığı yapan şirketleri olumsuz etkilemektedir. Birçok şirket aşırı masraflarla başa çıkamadıkları için kapanmak durumunda kalmışlardır. Türkiye’nin petrol konusunda dışa bağımlılığının azaltılması ve uzun vadede de dışa bağımlılıktan kurtulması gerekmektedir.

Ağır vasıta ehliyetleri ve belgelerinin ücretleri oldukça yüksektir. Bu durum da sektörde iş yapan firmalara ciddi bir maliyet oluşturmaktadır. Bu durum bazı işletmelerin ehliyetsiz ve belgesiz personel çalıştırmasına yol açmaktadır. Ücretlerde yapılacak olan indirimler sayesinde bu durumun önüne geçilebilecektir.

Ülkemizde uygulanmaya devam edilen karayolu odaklı politikanın değiştirilerek, yük taşımacılığında diğer taşıma türlerinden de faydalanılması, alternatif ulaşım sistemleri geliştirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda AR-GE çalışmalarına ağırlık verilmesi önem arz etmektedir. Hem yurtiçi hem de çevre ülkeler arasındaki yük taşımacılığını kolaylaştırmak amacı ile yeni koridor, bağlantı ve hatların hayata geçirilmesi gerekmektedir. Ayrıca ulaşım modları arasında entegrasyonun sağlanması da kaçınılmaz bir gerçektir. Bu sayede daha az maliyetle daha çok taşıma imkânı doğacaktır.

Sonuç olarak yük taşımacılığı direkt olarak dış ticaretin ve dolaylı olarak da ülke ekonomisinin vazgeçilmezleri arasındadır. Bu nedenle yük taşımacılığı sektöründe yapılacak olan yenilikler ve alınacak olan tedbirler ülke ekonomisini de etkileyecektir. Türkiye’de uygulanan karayolu endeksli politikanın değiştirilerek, diğer taşıma türlerinin (denizyolu, havayolu, demiryolu) ön plana alınması gerekmektedir. Söz konusu problemlerin çözümü ve mevcut durumun iyileştirilmesi hem sektör çalışanlarının hem işverenlerin hem de devletin iş birliği ile gerçekleştirilmelidir. Ayrıca konu ile ilgili daha çok akademik çalışmalar yapılması da önem arz etmektedir.

Literatürde yer alan makaleler, yüksek lisans tezleri ve doktora tezleri konunun daha ayrıntılı incelenerek, daha doğru kararlar alınmasını sağlayacaktır.

## KAYNAKÇA

Andrews, K. R. (1971). *The Concept of Corporate Strategy*, Irwin/McGraw Hill: USA.

Aylak B.L. Oral O. Yazıcı K.(2021) Yapay Zeka Ve Makine Öğrenmesi Tekniklerinin Lojistik Sektöründe Kullanımı, . “Yapay Zeka Ve Makine Öğrenmesi Tekniklerinin Lojistik Sektöründe Kullanımı” *El-Cezeri Journal Of Science And Engineering*. 8 (1), 74-93.

Aga, A. A. K. (2014). The impact of foreign direct investment on economic growth: a case study of Turkey 1980–2012. *International Journal of Economics and Finance*, 6(7), 71-84.

Arslan, K. (2014). *Dış ticaret politikaları*. Ankara: Detay Yayıncılık

Bakan, İ. ve Şekkel, Z. H., (2017). *Lojistik Yönetimi*, Beta Basım: İstanbul.

Bayraktutan Y. ve Özbilgin M. (2013). Türkiye’de İller Düzeyinde Karayolu Yük Trafik Dağılımının Analizi. *Çukurova Üniversitesi İİBF Dergisi*. 2, 81-92.

Bodur, A. (1993). Taşımacılık Açısından Türkiye’nin Dış Ticareti. Uzmanlık Tezi. Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara.

Coyle, J.J., Novack, R. A., Gibson, B. J. Bardi, E., (2011) *Transportation: A Supply Chain Perspective*, 7th Edition, South-Western Cengage Learning, USA Çetin B, Barış S. Sarıoğlu S. Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış, *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 1(1),2011, s. 127-128.

Çelik, T. ve İlkay, S. Ç. (2016). Türkiye’de ihracat ve ithalat arasındaki ilişkinin 1989-2015 dönemi için test edilmesi. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 21(3), 961-969.

Demir, A. (2021). Ulaştırma Sistemleri Çerçevesinde Türkiye’de Karayolu Taşımacılığının İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.

Deniz, T. (2016). Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum. *Doğu Coğrafya Dergisi*. 21(36), 135 – 156.

Ergün, İsmet: Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, *Ankara, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları*.10, 1985.

Eren, A. (2012). *Türkiye ekonomisi*. Ekin Kitabevi: İstanbul.

Ergün İ. (1985) *Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları: Ankara

Engin, C. ve Göllüce, E. (2016). 2008 Küresel finans krizi ve Türkiye üzerine yansımaları. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 6(1), 27-40.

Gönüllü A.R, (2011). Osmanlı Devleti’nin Son Döneminde Yol Vergisi (1866-1921), *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 30, s. 303.

Görçün, Ö. F. 2010, *Örnek Olay ve Uygulamalarla Tedarik Zinciri Yönetimi*. Beta: İstanbul.

Hacıoğlu, Ü., Dinçer, H. & Yüksel, S. (2016). Examining critical factors affecting ownership structure in Turkish banking sector. *Journal Of Qafqaz University*, 4(1), 10-22.

Hill, T. ve Westbrook, R. (1997). SWOT Analysis: It's Time for a Product Recall. *Long Range Planning*, 30 (1), 46-52.

İnce E. (2012) Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye'de Karayolu Ulaşımına Genel Bir Bakış Ve Köyde Ulaşım, *ÇTTAD*, 12 (24), 171-188

Karabulut, K. (2010). Özal dönemi Türkiye'nin ekonomi-politiği. Turgut Özal Uluslararası Ekonomi ve Siyaset Kongresi I Küresel Krizler ve Ekonomik Yönetişim, 15(16), 978-1008.

Keçeci, A. (2006). Türkiye'de karayolu taşımacılığı. *Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi*, 20, Ankara: Dış İşleri Bakanlığı Süreli

Koban E. & Keser Y.H. (2015). *Dış Ticarete Lojistik*. Bursa.

Köğmen Z. (2014). Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar. Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlık Tezi. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.

Ofset. P. (2007). *Karayolları Tarihi*, T.C. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü: Ankara

Pamuk, Ş. (2014). *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları: İstanbul.

Sedat Avcı (2005). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları, Ulusal Coğrafya Kongresi, İstanbul, 2005.

Selamcı, F. (2020). Türkiye'de Bölgeler Bazında Dış Ticaretin Ekonomik Büyümeye Etkisi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.

Seyidoğlu, H. (2013). *Uluslararası iktisat teori politika ve uygulama*. Can Yayınları: İstanbul.

Şahin, İ. F. (2013) *Türkiye'de Karayolu Ulaşımı ve Geçitler*, Pegem Akademi: Ankara.

Taban, S. vd. (2013). İktisadi Büyüme. Eskişehir: *Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları*.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023). <https://www.sbb.gov.tr> Erişim Tarihi: 08.03.2024

T. C. Ulaştırma Bakanlığı, 1993, Cumhuriyetin 70. Yılında Ulaştırma, Haberleşme. <https://www.uab.gov.tr> Erişim Tarihi: 02.01.2024

T. C. Ulaştırma Bakanlığı, 2023-2028 Stratejik Planı. <https://www.uab.gov.tr> Erişim tarihi 06.01.2024

Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu, [TÜİK Kurumsal \(tuik.gov.tr\)](https://www.tuik.gov.tr) Erişim Tarihi: 06.01.2024

Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (2021), Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu. <https://www.tubitak.gov.tr/tr/icerik-vizyon-2023> Erişim Tarihi: 06.01.2024

Uygur, E. (2010). The global crisis and the Turkish economy, *Turkish Economic Association*. 3, Ankara.

Yükseler, Z. (2009). *Türkiye'de Kriz Dönemlerinde Ekonomik Gelişmeler Ve Ödemeler Dengesi Uyumu*. Ankara: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Yayınları.