

# Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi

H. Tuba ERDOĞAN\*

## Öz

Ulaşım, bir ülkenin ekonomik kalkınmasında önemli bir yer tutan bir hizmet sektörüdür. Yarattığı dışsallıklar, maliyetleri ve fiyatlandırma politikaları, özellikle sosyal devlet ve kamu yararı açısından devletin sektördeki düzenleyici fonksiyonunu arttırmaktadır. Ulaşım, karayolu, demiryolu, denizyolu (iç su yolu ulaşımı dâhil), havayolu ve boruhattı olmak üzere 5 alt sektörden oluşur. Her ulaşım alt sisteminin etkinlik alanı vardır. Gelişmiş ülkeler ve Türkiye açısından ulaştırma politikaları ulaşımın teknik özellikleri dikkate alınarak irdelenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Ulaşım Alt Sektörleri, Fiyatlandırma, Dışsallıklar, Ekonomik Kalkınma, Ulaşım Planlaması ve Devlet.

## The Impact of Transportation Services on Economic Development

### Abstract

Transportation is a service sector which has one of the most important places at the economic development of a country. The externalities which it generates, its costs and pricing policies increase the regulatory function of the state in the sector in terms of especially social state and public utility. Transportation has five sub-sectors. These sub-sectors consist of road transport, railroad transport, sea transport (including inland water transport), air transport and pipeline transport. Every transportation sub-system has efficiency areas. Transportation policies has been examined by taking into account the technical features of transportation in terms of developed countries and Turkey.

**Keywords:** Transportation Sub-Sectors, Pricing, Externalities, Economic Development, Transportation Planning and State.

---

DOI: <http://dx.doi.org/10.17336/igusb.05060>

\* Dr., İstanbul Gelişim Üniversitesi Öğretim Üyesi, E-posta: [fbroory@hotmail.com](mailto:fbroory@hotmail.com)

## Giriş

Ulaştırma; bir üst başlık olarak, toplumların yapısına göre şekillenen ve aynı zamanda geliştirilen araçlarla ve yarattığı faaliyet alanı ile de toplumların yapısını etkileyen bir hizmet sektörü ünitesidir. Buradan hareketle, ekonomide önemli parametrelerden biri olan ulaşım sektörünün kalkınmada etkin bir araç olarak kullanılması kadar, gelişen konjonktürle uyum sağlayan yapı çerçevesinde bir araç olarak kullanılması da mümkün olmaktadır. Bu çalışmada, Gelişmekte Olan Ülkeler ile gelişmiş devletlerin konumları karşılaştırıldığında devletin ulaşım politikalarını ve planlarını ne şekilde organize ettikleri, ulaşımın kalkınmadaki fonksiyonu görülecektir. Bununla birlikte, ulaşımın kendine özgü doğası ve sosyal refah için belirlenen fiyat politikaları, dışsallıklar gibi konularda devletin fonksiyonu, kırsal kesim ile kentsel kesim arasındaki işlevsellik, ekonomik ve politik fonksiyonlar, bölgesel değil ulusal kalkınmanın gerekliliği bu çalışmada öne çıkan konulardır. Bu noktada Türkiye'deki ulaşım politikaları, beş yıllık kalkınma planları eşliğinde incelenerek, ulaşım sektörünün ekonomi içindeki değişen fonksiyonu ile birlikte irdelenmeye çalışılacaktır.

Çalışmanın ilk bölümünde ulaşım kavramı, ulaşım sektörünün özellikleri, dışsallık boyutu ele alınacaktır. İkinci bölümde ekonomik kalkınma kavramı ve üçüncü bölümde ulaşım sektörünün ekonomik kalkınmadaki yönlendirici etkisi incelenecektir. Dördüncü bölümde de Türkiye'deki ulaştırma politikalarının ekonomik kalkınma üzerine etkisi ele alınacaktır. Çalışma, ilgili ulaşım politikalarının ele alınıp Türkiye açısından uygulamaların değerlendirilmesiyle sonuçlandırılacaktır.

## I.KAVRAMSAL ÇERÇEVE

### I.I.ULAŞIM KAVRAMI

Ekonomilerde tarım ve sanayi sektörlerinin yanında bir diğer üretim sektörü olan hizmet sektörünün kapsamına, bankacılık ve sigortacılık gibi mali hizmetler, karayolu-havayolu-denizyolu gibi ulaşım hizmetleri, e-posta-telefon-uydu gibi iletişim hizmetleri ile turizm ve eğlenceyi de içeren alt sektörler girmektedir<sup>1</sup>. Bir hizmet sektörü birimi olan ulaşım; ülke

<sup>1</sup> David Begg, Stanley Fischer and Rudiger Dornbusch, **Economics**, England: McGraw-Hill Book Company, 4th ed., 1994, s.6.

ekonomilerinde tarih boyunca gıda, ısınma, barınma gibi başlıca ihtiyaçların yanında önemli bir rol üstlenmiştir. Ulaşım, Pegrum'a göre<sup>2</sup>; "insanların ve malların bir yerden diğer bir yere hareketi" ve dolayısıyla "yer ve zaman faydalarının bir yaratıcısı" şeklinde tanımlanırken, Saatçioğlu da<sup>3</sup>; ulaşımı, "ekonomik açıdan, insan ihtiyaçlarını tatmin etmek için insanların ve malların yer ve zaman bakımından fayda yaratacak şekilde yer değiştirmesini sağlayan bir hizmettir." şeklinde tanımlamıştır. Buna göre, ulaşım; genel olarak, "insanların, malların ve hizmetlerin iki nokta arasında bir yerden diğer bir yere taşınmasında yer ve zaman faydası sağlayan bir unsur" şeklinde tanımlanabilir. Ulaşım alt sistemleri ise, karayolu, demiryolu, denizyolu (iç su yolu ulaşımı dâhil), havayolu ve boruhattı ulaşımından oluşmaktadır.

Ulaşım, gerek birbiriyle gerekse tarım ve sanayi sektörleriyle yakın derece bağlantılı olması nedeniyle de ülke ekonomisinin motoru konumundadır. Bu noktada ulaştırma; ekonomik, sosyal, siyasi, askeri, toplumsal ve çevre boyutları olan ve ayrıca katalizör olarak fonksiyonlaştırıldığında, ekonomiye ivme kazandırarak ekonomik kalkınmanın sağlanmasında kullanılabilen önemli bir araçtır. Dolayısıyla, ticaret ve ulaşım, birbirleriyle iç içe geçmiş ve birbiriyle karşılıklı ilişki içinde olan iki ekonomi ünitesidir. Ulaşım talebinin artmasında ve ulaşım sistemlerinin gelişmesinde "ticaret" başat bir rol oynamıştır. Elbette ulaşım sistemlerinin gelişmesinde ticaretin işlevselliği ve fonksiyonu kadar, ulusal ve uluslararası dinamiklerin de bir bütün olarak hem ticaretin gelişmesinde hem de ulaşım sistemlerinin gelişmesinde etkin olduğu söylenebilir. Nitekim, tarihsel olarak bakıldığında, tüm ulaşım alt sistemlerinin, esasen Sanayi Devrimi sonrasında hızla gelişen kapitalist sistemin pazar ihtiyacı nedeniyle daha da gelişme kaydettiği görülmektedir. Günümüz ekonomileri açısından bakıldığında; ulaştırma sektörünün ekonomik, politik ve sosyal fonksiyonları son derece önemlidir.

Ulaşımın ekonomik fonksiyonları şu şekilde özetlenebilir:

- 1) Genel olarak bir ara ürün olan ulaştırma sektörünün ekonomik fonksiyonu; üreticiler ile tüketiciler arasındaki zamansal ve mekânsal boşlukları kaldırmaktır<sup>4</sup>. Üretim süreçlerinde kullanılan

<sup>2</sup> Dudley F. Pegrum, **Transportation Economics and Public Policy**, U.S.A: Richard D. Irwin INC., 3rd ed.,1973, s.4.

<sup>3</sup> Cem Saatçioğlu, **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları**, Ankara: Gazi Kitabevi, 2006, s.1.

<sup>4</sup> K.M.Gwilliam, **Transport and Public Policy**, London: George Allen & Unwin Ltd., 1964, s.30.

kaynakları biraraya getiren araçları sunmak ve nihai ürünlerin piyasalara girişini sağlayarak, alıcılar ile satıcıları ayıran zaman ve mekan boşlukları arasında köprü kurmak zaman ve mekan faydası yaratmaktadır<sup>5</sup>. İnsanların ve malların istenildiği zamanda istenildiği yerde bulundurulması, ulaşımın sağladığı en önemli zaman faydasıdır. Dolayısıyla ulaştırma sektörü, bu yönüyle malların ve hizmetlerin üretim süreçlerinin bir parçası olup, bu fonksiyon sayesinde, köy ile kent arasında üretim-dağıtım-tüketim ekseninde üretici ve tüketici merkezler birbirine bağlanmaktadır. Nitekim Tekeli ve İlkin<sup>6</sup>, “ bir karayolunun yapılmasıyla daha önceden geçimlik bir zirai üretim içinde bulunan bir yörenin, milli veya milletlerarası pazara bağlanarak, pazar için ihtisaslaşmış zirai üretime geçilebileceğini” ifade etmişlerdir.

- 2) Bir diğer ekonomik fonksiyon ise, üretim sürecinin tümleyeni olan ulaşım giderlerinin toplam maliyetler içinde yer almasından ötürü, taşıma sisteminde yapılacak bir iyileştirmenin ulaşım maliyetini ve dolayısıyla birim maliyetleri de azaltması, faydalı olan ekonomik kaynakların etkinliğini arttırıp nihai ürünün maliyetini de azaltacak olmasıdır. Bu da, fiyatların istikrarına yardımcı olur. Hammadde merkezleri ile üretim merkezleri arasında daha hızlı ve maliyet düşürücü bir bağlantının kurulması sonucunda, üretim merkezleri hammadde kaynaklarının etrafında yoğunlaşarak toplu üretimin yapılmasını ve böylece birim maliyetlerin düşmesini sağlar, yeni üretim merkezleri ve pazarlar ortaya çıktığı için de ekonomik gelişme hızlanır ve bölgenin yaşam standardı yükselir<sup>7</sup>. Özellikle de, Gelişmekte Olan Ülkeler açısından, maliyet ve fiyat konuları ekonomik dengeler itibarıyla son derece önemlidir. Nitekim demir cevheri, petrol, çimento, tarımsal ürünler gibi kitle nakliyatlarında toplam maliyetler içindeki ulaşım maliyetinin yüksekliği, gelişmekte olan ülkelerdeki mevcut sanayi açısından ulaşım maliyetlerini ön plana çıkarmaktadır.
- 3) Ayrıca, ulaştırma sektörünün, malların ve hizmetlerin üretim sürecinin bir parçası olmasından dolayı, endüstrilerarası ileri ve

<sup>5</sup> Pegrum, a.g.e., s.4.

<sup>6</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 3.Cilt, 2004, s.66.

<sup>7</sup> Berna Dengiz, Fevzi Kutay, İsmet Duman, “Türkiye’de ve Avrupa Birliği Ülkelerinde Demiryolları”, *2. Ulusal Demiryolu Kongresi, İstanbul, 15-16-17 Aralık 1997*, s.32.

geri bağlantıların da bir aracı olduğu ortaya çıkmaktadır. Örneğin; karayolu alt sektöründe taşımacılık yapan firmaların, diğer sektörlerden yakıt, lastik, şanzıman, amortisör gibi yedek parça talep etmesi bir “geri bağlantı” yaratarak piyasadaki tedarikçi firmaların sayısının artmasını teşvik ederken, ülkemizde Adapazarı’nda fabrikası bulunan ve kısa adı TÜVASAŞ (Türkiye Vagon Sanayi A.Ş.) olan bu fabrikada üretilen vagonu diğer bir sektördeki (örn; seramik) üretici firma, kendi ürettiği malların nakliyesi için kullandığı (ör; vagon kiralama) takdirde, üretilen bu vagon, bu firma tarafından girdi olarak kullanıldığı için, vagon sanayi bir “ileri bağlantı” yaratmış olacaktır. Buradan hareketle, ulaştırma, genel ekonominin döngülerini takip eden ve büyüten bir “downstream” (geri bağlantılı) ikincil bir aktivite olup, buna göre, ekonomide Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) arttığında artan talep, gerek tarımsal gerekse sanayi üretimini uyararak taşıma talebini arttırmakta ve GSYİH’deki bir artış, ulaşım talebinde oransal olarak daha fazla bir artışa neden olmaktadır<sup>8</sup>. Eğer ulaştırma sektörü krize girerse, bu zarar sadece ulaştırma sektörü ile sınırlı kalmaz; ileri ve geri bağlantılarıyla ekonominin tümüne yayılır.

Ulaşımın sosyal ve politik fonksiyonlarına gelince;

Geliştirilen ulaşımın sosyal yapı üzerinde de etkileri mevcuttur. Ulaşım; lokal seviyede kırsal kesimde yaşayanların çok daha fazla seyahat etme ve kendi artık ürünleri için pazarlama olanaklarını elde etmeleri sayesinde, bu birimlerin ekonomik yönden gelişmelerini ve kentsel yaşamın sunduğu fırsatlardan yararlanabilmelerini sağlamaktadır. Böylece nüfus yoğunluğunun da paralel olarak artmasıyla demografik açıdan kırsal alan ile kent arasında bir dengenin kurulmasını teşvik etmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken husus, ulaşım sektörü diğer tamamlayıcı faktörlerle birlikte organize edilmezse, kırsal kesimden kentsel alana doğru göçün engellenemeyip, ulaşımın sosyal fonksiyonunun da gerçekleşemeyecek olması tehlikesidir.

Politik fonksiyon açısından; ulaşım sistemi, bir ülkede devlet müessesesinin teşkilatlanmasında ve siyasi birliğin sağlanmasında son derece önemli bir araç olup, ulaştırma sistemi gelişmemiş bir ülkede devletin

---

<sup>8</sup> World Trade Organization, Land Transport Services, Part I-Generalities and Road Transport, S/C/W/60, 28 October 1998, s.2.

merkezileşmesinin gerçekleşemeyeceği, ulaştırma sisteminin kapasitesinin merkezileşme sürecine sınırlar getirdiği bilinmektedir<sup>9</sup>.

Nitekim ulaşım sistemlerinin ülke çapında düzenlenmesi sadece ekonomik amaçlı olmayıp, politik birlik amaçlı da olmaktadır. Ülkemizde de Cumhuriyet'in kurulmasından sonra hem ülkenin<sup>10</sup>; potansiyel üretim merkezlerine ve doğal kaynaklara ulaşım ve tüketim merkezleri arasında, özellikle limanlar ile ard bölgeler arasındaki ilişkileri kuracak şekilde demiryolları bağlantısı gerçekleştirmek hem de bölgeler arasında kalkınma farklılıklarını giderecek olan ekonomik gelişmenin ülke düzeyinde yayılmasının temini yoluyla siyasi birliği sağlamak amaçlarıyla, tüm ülke sathında dönemin en revaçta ulaşım alt sektörü olan demiryolları yapımına girişilmiştir. Dikkat edilirse, ulaşımın ekonomik ve politik fonksiyonları arasında karşılıklı ve birbirini tamamlayan bir ilişki bulunmaktadır.

Ulaşımın bir diğer politik fonksiyonu, ülkenin tüm üretken kaynaklarının organizasyonu ile ilgili olarak ortaya çıkan "milli savunma" ve güvenlidir. Pegrum'a göre<sup>11</sup>; "ulusal savunmayı gerektiren durumlarda, ulaşım olanakları savunma için gerekli olan materyalleri biraraya getirebilmeli, çatışma alanlarına doğru askeri sevkiyatın yönlendirilmesini ve hızlandırılmasını sağlayabilmelidir. I.Dünya Savaşı'ndan önce Almanya, demiryolları ağını birincil olarak askeri amaçlarla geliştirmiş ve dünya çapında gemiciliğin geliştirilmesi de bu düşünceden etkilenerek gerçekleştirilmiştir. II. Dünya Savaşı esnasında A.B.D.'de ulusal hükümet, güneybatı eyaletlerinden doğudaki eyaletlere likit petrol ürünlerinin taşınmasına yardım etmek için boruhatları inşa etmiştir."

Tüm bu fonksiyonlar dikkate alındığında; ulaştırma planı ile somutlaşan ulaştırma politikası, ülkelerin ulaştırma gereksinimlerini kısıtlı kaynaklarıyla en iyi biçimde kullanarak karşılama amacına yönelik olarak her ulaşım alt sisteminin kullanım koşullarına uygun olarak geliştirilmesine ışık tutacak ilkeler ve bu ilkelerin gerektirdiği temel eylemler bütünüdür.

<sup>9</sup> Tekeli vd.,*a.g.e.*, s.66.

<sup>10</sup> Arif Merdol, "Ülkemiz Ulaşım Sistemine Pahalı Bir Müdahale: Otoyollar Serüveni", **İ.T.Ü. Vakıf Dergisi**, Sayı: 25, Mart 1993, s.17.

<sup>11</sup> Pegrum, *a.g.e.*, ss.13-15.

## I.II. ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN ÖZELLİKLERİ

Ulaşım sektörünün özellikleri şu şekilde özetlenebilir<sup>12</sup>:

- 1) Bir hizmet sektörü olan ulaşırmada, hizmet üretimi ile satışı aynı anda olduğu için, ileride kullanılmak amacıyla depolama olanağı yoktur; yani stoklanamaz.
- 2) Ulaşım sektöründe toplam maliyetler içinde sabit maliyetlerin payı yüksektir. Ulaştırma alt yapı yatırımlarında, sabit tesislerin yapımının çok büyük sermaye gerektirmesi ve altyapının işletmeye alınıp kâra geçmesinin çok uzun bir zaman gerektirmesi, ulaştırma yatırımlarını özel bir risk yapısıyla endüstriyel yatırımlardan farklı kılar<sup>13</sup>. Bu yüzden ulaşım altyapı yatırımlarında kamu ağırlığı önem kazanır.

Ulaştırma sektöründe kapasite kullanımı yani hizmet üretimi arttıkça ortalama maliyetin düşmesinden dolayı marjinal maliyete dayalı bir tarife politikası genellikle çok zordur. Nakliyeciler hizmet üretimini arttırdıkça, sağladığı ilave hizmet başına düşen maliyet azalır<sup>14</sup>. Eğer fiyat politikası marjinal maliyete dayalı ise (marjinal maliyet = fiyat), üretilen hizmet seviyesinde sözkonusu taşıma firması zarar etmektedir. Firma, bu durumda ancak sabit maliyetlerini karşılamaktadır. Firma, hizmet üretimini arttırıp fiyat seviyesini yükseltirse, başabaş noktasında olacaktır. Ancak hizmet üretimi yeni belirlenen fiyattan daha büyük olursa firma kâra geçecektir. Sonuç olarak denilebilir ki; taşıma firmalarının en büyük kârı elde etmeleri için toplam maliyetler içinde sabit maliyetlerin yüksek olması nedeniyle en azından bu maliyetleri kurtarmak için kapasitelerini tam ya da tama yakın bir kapasitede kullanmaları gerekmektedir. Diğer taraftan, taşıma fiyatlarında meydana gelebilecek bir düşme sonucu, bu fiyatla sabit maliyetin bir kısmını karşılayacak olmasından ötürü, firma hizmet üretimini azaltamaz. Ulaşım sektörünün bu gerçeklikleri, maliyet ve taşıma fiyatının belirleyici olduğu ulaşım hizmet arzının, taşıma fiyatlarındaki düşme karşısında çok duyarsız kalmasına neden olmaktadır. Ancak, uzun dönemde yüksek arz esnekliği

<sup>12</sup> İsmet Ergün, **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Ankara: Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, No:10, 1985, ss. 11-12 ve 14.

<sup>13</sup> Şebnem Doğru ve Güngör Evren, "Ulaştırma Yatırımlarının Finansmanı", *4.Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı*, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Denizli, 3-5 Haziran 1998, s.41.

<sup>14</sup> Frank H. Mossman and Newton Morton, **Principles of Transportation**, New York: The Ronald Press Company, 1957, ss.15-16.

ortaya çıkacak; fiyatlar yükseldikçe hizmet arzı hem devamlılığını koruyacak hem de artışını sürdürecektir.

Değişken maliyetler açısından bakıldığında ise, uçak, otobüs, kamyon, tır gibi ulaşım araçlarının işletilmesi sonucunda, varılacak mesafe uzadıkça yakıt tüketimi ve diğer değişken maliyetler artmaktadır. Nitekim mesafenin de ulaşım maliyeti ve ticaret hacmi üzerindeki etkisini, Candemir, “mesafedeki %1’lik artışın, ticaret hacminin %1’den biraz daha fazla azalmasına neden olduğu gibi, ortak bir sınırı paylaşan ülkelerin, ortak bir sınırı olmayan ülkelere göre oldukça fazla ticaret yaptıklarının görüldüğü” şeklinde ifade etmiştir<sup>15</sup>. Bununla birlikte, Candemir, “teknolojik gelişmenin, ulaşım araçlarının taşıma kapasitelerinin artmasını sağladığını, aracın artan hızının kalkış ve varış noktaları arasındaki mesafeyi azaltması yoluyla da taşımanın değişken maliyetlerini doğrudan etkilediğini” ifade etmiştir<sup>16</sup>. Hız, konfor, güvenlik açısından teknolojik gelişmelerin ulaşım alt sistemlerine içerilip etkinliğinin artırılması sayesinde, bir kerede daha kısa zamanda daha fazla yük taşınması mümkün olmakta ve böylece ulaşım maliyetlerine de pozitif katkı sağlanmaktadır.

- 3) Diğer taraftan, ulaştırma sektörünün en önemli özelliği, ulaşım sisteminin ülkenin ekonomik, sosyolojik ve politik yapısına bir “yön verme” etkisine sahip olmasıdır. Bu nedenle ulaştırma yatırımları sadece kar ya da zarar kriterlerine göre değerlendirilemez ya da yatırım kararı, sadece kar beklentilerine göre verilemez. Ulaştırmanın ekonomik, sosyal ve politik fonksiyonları dikkate alınarak ulaştırma yatırım kararı verilmelidir.

### I.III. ULAŞIMDA DIŞSALLIK KAVRAMI

Bilindiği üzere, dışsallık, piyasa ekonomilerinde görülebilen bir piyasa başarısızlığı türüdür. Dışsallıklar; üretici ya da tüketicilerin aldıkları kararlarla, ekonomideki diğer üretici ya da tüketicileri, herhangi bir fiyatlandırma olmaksızın, olumlu ya da olumsuz etkilemelerini ifade eder<sup>17</sup>. İki tür dışsallık vardır: Pozitif Dışsallık olması durumunda, toplumda yaratılan faydadan diğer bireyler olumlu bir etkilenim elde edip karşılığını ödememekte

<sup>15</sup> Yücel Candemir, “Küreselleşme, Teknolojik Gelişme ve Ulaştırmada Yenilikler: Dünya ve Türkiye”, 6. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İ.T.Ü, İstanbul, 23- 24-25 Mayıs 2005, s.23.

<sup>16</sup> Candemir, a.g.m., ss.22-24.

<sup>17</sup> Zeynel Dinler, **Mikro Ekonomi**, Bursa: Ekin Kitabevi Yayınları, 15.bs., 2004, s.510.



ve sonuçta, üretilen miktar optimum düzeyin altında kalmakta ve Negatif Dışsallık durumunda ise, diğer bireyler, üreticilerin ya da tüketicilerin neden olduğu olumsuz etkilenime katlanmak durumunda kalıp, kendilerine bir bedel ödenmemekte ve sonuçta, üretilen miktar optimum düzeyin üzerine çıktığı için, her iki durumda da kaynak dağılımında etkinsizlik ortaya çıkmakta ve devlet müdahalesi gerekli hale gelmektedir<sup>18</sup>.

Ulaşım sektörünün de telekomünikasyon ve enerji gibi her iki sektörü de kapsayan özellikli bir yatırım olması ve yarattığı dışsallıklar noktasında özellikle Sosyal Net Yarar açısından devletin düzenleyici işlevi önem kazanmaktadır. Kazgan, "Sosyal Net Yarar, kamu yatırımlarının belirleyicisidir. Kamu yatırımları, sadece o sektörde yarattığı sosyal yarar ve sosyal maliyet açısından değil, tüm ekonomide yarattığı gelir ve maliyet artışıyla birlikte değerlendirilmesi gerektiğini" ifade etmiştir<sup>19</sup>.

Ulaştırma sektöründe ise, ulaşım kalitesinin ve hizmetlerinin geliştirilmesi sayesinde ekonomik faaliyetlerin kolaylaşp maliyetlerde azalma sağlanması yoluyla gerek tüketiciler gerekse firmalar, ulaşım hizmetlerinden pozitif dışsallık elde ederler. Öte yandan, ulaştırma sektörünün pozitif dışsallıklarının yanısıra, alt sektörlerin kullandığı benzin, kömür, mazot gibi yakıtların neden olduğu gaz emisyonlarının yarattığı sera gazı etkisi ile gürültü, titreşim ve hava, toprak, su veya deniz kirliliğinin yanısıra, tıkanıklık ve kazalar şeklindeki ulaşım faaliyetlerinden kaynaklanan kirlilikler olmak üzere çevreye verdiği negatif dışsallıkları da sözkonusudur<sup>20</sup>.

Ülkemizden de ulaşım politikası açısından pozitif ve negatif dışsallıklar şu şekilde örneklendirilebilir<sup>21</sup>: Ankara'da Batıkent'in gelişmesini sağlamak amacıyla metronun ilk aşamasının bu yönde inşa edilmesi örneğinde olduğu gibi, ulaşım sektörünün "yön verme" özelliği nedeniyle pozitif dışsallık sağlanmakta; aksine, yanlış ulaşım planlarının yapılması halinde ise, ulaşım sektörü, Boğaz köprülerinin yapılmasıyla İstanbul'un, kuzeyindeki hassas

<sup>18</sup> Dinler, a.g.e., s.510.

<sup>19</sup>Gülten Kazgan, "Demiryolları, Karayolları Rekabeti: Etkenler, Sorunlar ve Sonuçlar", *1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler)*, Ankara, 9-11 Ocak 1979, s.270.

<sup>20</sup> Catharina Sikow-Magny, "Subsidiarity and Transport Policy Co-Ordination in the European Union", **Report of the One Hundred and Thirty First Round Table on Transport Economics (Transport And Decentralisation)**, OECD, 2006, s.72.

<sup>21</sup> Cüneyt Elker, **Ulaşımında Politika ve Pratik**, Ankara: Gölge Ofset Matbaacılık, 2002, s.5.

alanlara doğru büyümesi örneğinde olduğu gibi negatif dışsallıklara neden olabilmektedir.

Sözkonusu negatif dışsallıklar sorununu da, çevre ve enerji konularının giderek önemini arttırdığı günümüzde, ülkeler, özellikle 1980 sonrası ortaya çıkan bir yapılanma ile “kirleten öder” ilkesi ekseninde dışsal maliyetlerin içselleştirilmesi noktasında fiyatlandırmayı kullanarak çözümlenmeye çalışmaktadırlar. Özellikle Avrupa Birliği ülkelerinde ulusal düzeyde caydırıcı ya da özendirici olmak noktasında kullanıcıları, daha az enerji-etkin taşıt kullanımından CO<sub>2</sub> emisyonlarını önemli ölçüde azaltan daha yüksek enerji-etkin taşıt kullanımına sevk etme gibi belli davranışları yönlendirmede fiyatlandırma konusu esnek bir araç olarak kullanılabilir. Fiyatlandırma ile gerçek maliyetlerin yansıtılması, fiyatı artan ulaştırma alt sistemleri karşısında dışsal maliyetleri daha da azaltan ulaştırma alt sistemleri lehine çapraz talep esnekliği yaratacaktır. Yani kombine taşımacılık ve diğer alt sistemlere talep yaratmak için fiyatlandırma araç olarak kullanılmaktadır. Yük taşımacılığında üretim ve dağıtım açısından yükte hafif-pahada ağır malların artan payı ve bilgi teknolojilerinin kullanımında ortaya çıkan hızlı artış, “kalite”yi niteleyen esneklik, hız, güvenilirlik ve sıklık açısından olumlu sonuçlar veren alt sistemlerin desteklenmesini sağlamıştır<sup>22</sup>.

## II. EKONOMİK KALKINMA KAVRAMI

Büyüme Merkezli Kalkınma Anlayışı'nda; kalkınma, ekonomik büyüme ile ilişkilendirilmiştir. Kalkınmanın ekonomik ve sosyal yönleriyle iki yönlü bir bütün oluşu onun dengeli olmasını zorunlu kılmakta ve ekonomik planlama, ekonomik büyümeyi hedeflerken; sosyal planlama, toplumun bütünü kavrayan gelir dağılımı, bölgesel gelişme, istihdam, kırsal kalkınma, kentsel gelişme, sosyal güvenlik, eğitim, sağlık gibi sosyal yapıdaki değişme ve gelişmelerle sosyal kalkınmayı amaçlamaktadır<sup>23</sup>. Diğer taraftan, iktisadi büyüme kavramı “işçi başına görece daha az sermayenin kullanıldığı tarımsal ekonomik faaliyetlerden, işçi başına daha fazla sermayenin kullanıldığı sanayi ve diğer tarım-dışı ekonomik faaliyetlere geçiş” olarak tanımlanırken; iktisadi

<sup>22</sup> Commission of the European Communities-CEC (1992), **White Paper: Communication from the Commission: The future development of the common transport policy: A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility [COM(92)494]**, December 1992, Brussels, ss.24-25.

<sup>23</sup> Şebnem Seçer, “Planlı Dönemde Sosyal Güvenlik Alanındaki Gelişmeler”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt:1, Sayı:3, 1999, ss.48-68.

kalkınma olgusu ise, hızlı büyümenin bir uzantısı olarak, “uluslararası iş bölümünde daha yüksek bir konuma ulaşma ve yaşam kalitesinin yükselmesi” şeklinde tanımlanmaktadır<sup>24</sup>.

### III. ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN EKONOMİK KALKINMADAKİ YÖNLENDİRİCİ ETKİSİ

Ulaşım sektörünün en önemli özelliklerinden birisi, etkin bir ulaşım sisteminin ülke ekonomisini yönlendirmede önemli bir fonksiyonunun olduğudur. Buna göre, doğru planlanmış yollar, demiryolları, havayolu, liman gibi ulaşım altyapısının olduğu ve geliştiği yerlerde erişim imkanının artmasından dolayı, merkezden başlayarak yatırımlar, sanayileşme, nüfus, ticaret, inşaat gibi ekonomik büyüklükler teşvik edilmekte ve niteliksel anlamda da gerek kentsel altyapı ve kent merkezlerinin yaygınlaşması gerekse üniversiteler, hastaneler gibi sosyal amaçlı birimlerin gelişmesi sayesinde de bir bütün olarak ekonomik kalkınma ortaya çıkmaktadır. Gelişen ulaşım, gerek sıklığı gerekse girdi arzının devamlılığı sayesinde girdi maliyetlerindeki azalma ve üretici fiyatlarında düzelmeye yaratıp maliyetleri düşürmesi suretiyle tarımsal ve endüstriyel üretimin kârlılığının artmasına katkıda bulunup çıktının artmasını sağlayarak kapasite genişlemesi sağlamakta ve de üretim teknolojisinin derecesini yükseltmektedir<sup>25</sup>. Artan verimlilik sayesinde ölçek ekonomileri ortaya çıkmakta ve üretim kapasitesi artmaktadır. Böylece üretim seviyesindeki artışlar, ulaşım hizmetleri için talebi arttırıp, ulaştırma için daha çok yatırım yapılmasını teşvik ederek ulaşım hizmetlerinin kârlılığını ve dolayısıyla kalitesini arttırmaktadır.

Günümüzde de sanayileşmiş ülkeler, altyapı yatırımlarına ve özellikle de etkin bir ulaştırma altyapısına gereken önemi vererek bugünkü sanayileşme ve kalkınma hamlelerini tamamlamışlardır. Ancak, ulaştırma da, tamamlayıcı faktörler olmaksızın, tek başına kalkınma için gerekli olup yeterli değildir<sup>26</sup>: Ülke çapında oluşturulan etkin bir ulaşım sistemi mevcut olursa, ülke kalkınmasında ekonomik büyümeyi belirleyen net yatırımlar, nüfus artışı ve teknolojik gelişme gibi faktörler birlikte etkili olmakta ve böylece ulaşım sistemi, maliyeti düşürerek, verimliliği arttırarak, doğal kaynaklardan

<sup>24</sup>Bilal Özdemir, “İktisadi Kalkınma’da Washington Konsensüsünün Rolü ve Türkiye’nin Durumu”, <http://www.ceterisparibus.net/arsiv.htm> (12.07.2008), s.1.

<sup>25</sup> United Nations ESCAP, “A Pilot Study on the Alleviation of Poverty in Remote Island Communities-Inter-island Shipping: Issues and Strategies”, 1999, <http://www.unescap.org/publications/detail.asp?id=558> (15.12.2006), s.20.

<sup>26</sup> Ergün, a.g.e., s.27.

faydalanmayı sağlayarak sanayileşme için sadece bir “şans” yaratmakta olup, ulaşım sisteminin yarattığı elverişli ortamdan yararlanabilmek için idari, sosyal, siyasi ve teknik altyapının da eğitim, sağlık, güvenlik hizmetlerinin ülke çapında yaygınlaştırılması, büyük şehirler dışında bölge merkezlerinin kurulması gibi diğer tamamlayıcı önlemlerin de bulunması gerekmektedir. Yerel kaynaklar birbirine bağlanmadan kalkınmanın gerçekleşmesi mümkün değildir. Ergün’e göre<sup>27</sup>, etkin bir ulaşım sistemine sahip sanayileşmiş bir bölge, ekonomik bakımdan geri kalmış bir yöre ile entegre olduğu zaman, daima ikincisinden birincisine doğru bir göç olacak, sanayileşmiş bölgede kutuplaşma hızlanacaktır.

Nitekim Kanada’da 1886 yılında “Canadian Pacific Railway” adlı şirket tarafından Montreal-Toronto-Vancouver güzergahlarını içeren 35.000 km.lik ilk demiryolu hattının yapılmasının, kendi başına sanayileşmeyi başlatmada yeterli olmadığı görülmüştür. Çünkü Kanada’da geniş ve verimli tarım arazileri olmasına rağmen, nüfusunun ve ekonomisinin yeterli büyüklükte olmaması, tarımsal üretimin ve dolayısıyla nakliyat yoğunluğunun da yetersiz olmasına neden olmuştur. Bu sebeple, kalkınmada tamamlayıcı öğelerle beslenen ulaşım politikası sonucunda, geniş araziye istenilen şekilde işleyebilmek için hem demiryolu şebekesi civarındaki boş yerlere göçmenlerin yerleştirilmesiyle hem de tarımsal üretimi arttırıcı politikalar sayesinde tarımsal üretim artmış; demiryolu vagonlarına taşınan ürün miktarındaki artış sayesinde nakliyat yoğunluğu artmış; nakliyatın artması, kilometre başına düşen nakliyat masraflarını ve böylece nakliye ücretlerinin de azalmasını sağlamıştır<sup>28</sup>.

Ulaşım sisteminin ekonomik kalkınmadaki “yönlendirici” etkisini modern büyüme teorileriyle dikkate alarak açıklayan model, Fritz Voigt tarafından 1830-1839 yılları arasında geliştirilmiştir<sup>29</sup>: Voigt, modelini geliştirirken, bugünkü Avrupa’nın sanayileşmiş ülkelerinin geçmiş dönemdeki durumlarından hareket etmiştir. Voigt modeli, 3 modelden oluşur. Model, hipotetik bir bölgenin ekonomik kalkınmasını, o bölgedeki ulaşım sisteminin kalitesinin bir fonksiyonu olarak görmektedir. 1. Model; ulaşım sistemine sahip olmayan bir bölgedir. Sonradan 2. Model’de bölgeye demiryolu ve 3. Model’de ise karayolunun girdiği varsayılmaktadır. Model’de ulaşım alt sistemlerinden sadece karayolu ve demiryolu dikkate alınmış, havayolu,

<sup>27</sup> Ergün, a.g.e., s.40.

<sup>28</sup> William M. Acworth, **Demiryollar Ekonomisi**, (çev: Hüsamettin Berkes), İstanbul: Ulus Basımevi, 1938, ss.40-41.

<sup>29</sup> Ergün, a.g.e., s.27.

denizyolu (denize kıyası olmadığı varsayıldığı için) ve boruhattı ihmal edilmiştir. Voigt başkanlığında bu modelin Almanya'da Kuzey Bavyera bölgesinde etkisini inceleyen bir araştırma yapılmıştır<sup>30</sup>: 1. Model kapsamında; Kuzey Bavyera'da 18.y.y. başlarında kapalı ekonomi şartları mevcut olup, yerleşim yerleri arasında ekonomik ilişkiler düşük seviyede ve merkezi yerleşim yerleri arasındaki uzaklık 14-20 km. arasında değişmektedir. Kötü ulaşım koşulları ve yüksek ulaşım maliyeti nedeniyle fiyatlar ve maliyetler bölgeler arası büyük farklılıklar göstermiştir. 2. Model kapsamında; bölgeye demiryolu 1835 yılında girmiştir. Demiryolunun geçtiği yerlerde, ulaşım maliyeti %77 oranında azalmış; bu bölgelerde nüfus artmış, maliyetler düşüp satış sahası genişlemiş ve bu yerlerde sanayileşmenin yolu açılmıştır. Sanayileşme, daha ziyade demiryolu boyunca yoğunlaştığı için, bu bölgelerdeki nüfus artmış; ancak demiryolunun geçmediği diğer bölgelerden sanayileşmenin yoğun olduğu bölgelere doğru göçler artmıştır. Ekonomide yaratılan gelirin bölgede dengesiz yayılışında ulaşım sistemi önemli rol oynamaktadır. Artan gelir, demiryolunun geçtiği yerlerde ve özellikle kavşak noktalarında yoğunlaşmaktadır. Demiryolunun girişi ile birlikte bir bölgesel farklılaşma ortaya çıkmıştır. Çünkü ulaşım sistemi, belli yerlere avantaj sağlarken, artan gelir, bu avantajlı yerlerde toplanmaktadır. Bu bölgelerde kişi başına rel gelir ve talep de artacağından ekonomik büyüme hızlanacaktır. 3. Model kapsamında ise, demiryolundan sonra bölgeye karayolunun (motorlu taşıt araçlarının) girmesi ile demiryolu bağlantısının bulunmadığı bölgelerdeki durgunluk ortadan kalkmış ve göçler de durmuştur. Karayolu hem demiryolunu tamamlamış hem de bölgeyi diğer merkezlere bağlamıştır. Bu koordinasyonda karayolu kısa mesafe dağıtım işlerini üstlenecek, demiryolu ise uzak mesafe ve kitle taşımacılığında kullanılacaktır.

Tarihten ülke örnekleriyle ulaştırma ile ekonomik kalkınma arasındaki ilişkiyi açıkladıktan sonra, ülke ekonomisinin kaynaklarının etkin kullanımı amacıyla optimal ulaşım alanı açısından da ulaşım alt sistemlerinin etkin olduğu alanları belirtmek gerekir. Etkin bir ulaşım politikası ve planlamasının yapılmasında bu konunun son derece önemli bir yeri vardır.

Ulaştırma alt sistemlerinin etkinlik alanları, varılacak mesafeler ile taşınan yolcu ve yük miktarına bağlı olarak ortaya çıkan ortalama toplam maliyetlere göre belirlenmektedir. Ulaşım alt sistemleri arasında rekabet yaratmak ya da diğerinin lehine bir tercih koymak, ülke kaynaklarının etkin ve adil dağılımı ile kamu yararı ilkelerine aykırı düşecektir. Sabit maliyetleri

<sup>30</sup> Ergün, a.g.e., ss. 34-35.

görel olarak düşük olan karayolu ulaşımı, 250 km.'den az özellikle de 0-100 km.ler arasında kısa ve orta mesafelerde yolcu ve yük olmak üzere "kapıdan kapıya" taşımalarda, 20 tona kadar olan orta boy ve hacimdeki malların taşınmasında son derece ekonomiktir. Karayolu ile yolcu ve yük taşınmasında, hizmetin bölünebilirliği demiryollarına göre bir avantaj sağlamaktadır. Buna karşın, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boruhattı taşımacılığı, 200 km. ve ötesini içeren uzun mesafelerde ve kitle taşımacılığında etkin taşıma sistemleridir. Ayrıca daha spesifik olarak; 100-800 km.ler arası demiryollarının ve 800 km. ötesinde de havayolu ulaşımının etkin olduğu kabul edilmektedir.

İlerleyen teknolojiyle petrole bağımlı olmayan tek ulaşım alt sistemi olan demiryolu ulaşımı, teknik olarak karayolu araçlarıyla veya diğer ulaşım araçlarıyla taşınan yük miktarından daha fazlasını taşıma kapasitesine sahiptir. Bu da, demiryollarının; 200 km. ve ötesi gibi uzak mesafelerde, tahıllar, maden cevheri gibi büyük hacimli malların ve çok sayıda yolcunun taşınması gibi kitle taşımacılığında denizyolu ulaşımı ile birlikte üstünlüğünün tartışılmaz olduğunu göstermektedir<sup>31</sup>. Nitekim Barda, "100 milden daha uzun bir mesafeye karayoluyla taşınan 100 birim malın ortalama maliyetinin artarken, demiryoluyla taşınan aynı miktar malın maliyetinin daha düşük olduğunu" ifade etmiştir<sup>32</sup>.

Baykal, "Denizcilik dendiği zaman, gemi, tersane, gemi yan sanayii ve deniz ticaret filusunun bir bütün olarak anlaşılıp, ülke yararları açısından bunların birbirleri ile uyumlu bir şekilde geliştirilmesinin planlanması gerektiğini" ifade etmiştir<sup>33</sup>. Deniz ulaşımı birim enerji-yük taşıma kapasitesi bakımından en ucuz taşımacılık olup, Terzi, "eşdeğer yakıt ile 1 kilometrelik mesafe göz önüne alındığında karayolu ile 50 ton; demiryolu ile 97 ton ve su yolu ile 127 ton yük taşınabildiğini" ifade etmektedir<sup>34</sup>. Böylece aynı zaman birimi içerisinde bir seferde daha fazla yükün taşınması mümkün olmaktadır.

<sup>31</sup> İnal Seçkin ve İrfan Pamuk, "Ülkemizde Demiryolu Taşımacılığının Genel Durumu", *2.Raylı Taşıt Sempozyumu, Raytaş'91*, Eskişehir, 20-22 Kasım 1991, s.79.

<sup>32</sup> Süleyman Barda, *Modern Ulaştırma Koordinasyon ve Türkiye'nin İmkânları*, İstanbul: Produktivite Kurumu Yayını, 1979, s.31.

<sup>33</sup> Reşat Baykal, "Deniz Ticaret Filomuz ve Gemi Sanayimizin Uyumlu Gelişmesi Türk Denizcilik Politikasının Ana Hedefi Olmalıdır", *T.C. Ulaştırma Bakanlığı 8. Ulaştırma Şurası*, Ankara, 17-19 Mart 1987, s.122.

<sup>34</sup> Niyazi Uğur Terzi, "Avrupa Birliği Ulaştırma Politikaları", *TMMOB Ulaştırma Politikaları Kongresi*, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara, 16-17 Ekim 2003, s.199.

Bir diğer taşıma türü olan 19.y.y. sonlarında kısa mesafelerde ve küçük çaplı hatlar ile başlayan ve artan tüketime, talebe ve teknolojik gelişmelere paralel olarak günümüzde daha büyük çaplı borularla, daha uzun mesafelerde ve yüksek basınçlarda yapılmakta olan<sup>35</sup> boruhattı taşımacılığı ise, yine kitle taşımacılığında ve özellikle petrol, doğalgaz ve sıvı maddelerin uzun mesafe taşınmasında tercih edilen bir sistemdir.

Havayolu ulaşımı ise, dağlık, ormanlık, çöl vb. coğrafi koşullarda, uzak mesafelerde yüksek yoğunluklu yolcu ve kırılabılır, dayanıksız, yüksek teknoloji, yükte hafif ve pahada ağır malların taşınmasında etkin bir alt sistemdir. Bununla beraber, günümüzde uzayan ortalama taşıma mesafesine karşın, gönderi büyüklüğünde azalma ve yükleme sıklığında artışlar meydana gelerek yük taşımacılığında da büyüme sağlanmıştır<sup>36</sup>.

Birim maliyeti en düşük kitle taşımacılığı yapan alt sistemler; denizyolları, demiryolları, içme suyu ve boruhattı taşımacılığıdır<sup>37</sup>. Uluslararası uzak mesafelerde, büyük hacimli ve miktardaki malların taşınmasında, özellikle demiryolu ve denizyolu ile birlikte olmak üzere çeşitli ulaşım araçlarıyla kombine olarak yapılan ve ambalajların standart hale getirilip mümkün olan en fazla adedin taşınması suretiyle konteyner başına maliyeti düşürüp ölçek ekonomileri oluşturan konteynerli taşıma, piyasa aktörlerinin getiri oranını yükseltmektedir. Bununla beraber, denizyolu taşımacılığında dökme yükler önemli yer tutmaktadır. Bu durumu Özdem, "150 bin ton demir cevheri taşıyan bir dökme yük gemisinin taşıdığı yükü taşıyabilmek için 4.000 TIR gerektiği" şeklinde ifade etmiştir<sup>38</sup>. Böylece denizyolu ulaşımını tercih eden ihracatçı ve ithalatçının ticari ilişkilerinin düzeyi de artacaktır.

Diğer taraftan, 800 km. ve ötesi uzun mesafelerde etkin bir taşıma olan havayolu ulaşımında görülen hızlı teknolojik gelişmelerin, diğer ulaşım alt sistemlerin de teknolojik gelişime uyum sağlamaları konusunda uyarıcı etkisi olmaktadır. Nitekim bunun sonuçları demiryollarında, karayollarında,

<sup>35</sup> DPT, **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005) Özel İhtisas Komisyonu Raporu (Ulaştırma)**, Ankara: DPT Yayınları, 2001, s.9.

<sup>36</sup> Hülya Zeybek, "Avrupa'da Ulaşım ve Lojistik Sektörünü Etkileyen Dinamikler: Türkiye'ye Yansımaları", *7. Ulaştırma Kongresi, Bildiriler Kitabı*, Eylül 2007, s.396.

<sup>37</sup> Kürşat Çubuk ve Ö. Faruk Cansız, "Türkiye'de Ulaşım Sistemleri Arasındaki Enerji Durumu", *24. Enerji Verimliliği Haftası Etkinlikleri*, Ankara: Gazi Üniversitesi, 17-18 Şubat 2005, s.8.

<sup>38</sup> Cavit Özdem, "Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz", *Dünyada ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler Dergisi*, Sayı:12, Ekim 2002, s.2.

denizyollarında vb. görülmektedir. Daha nitelikli, daha hızlı, daha konforlu, daha güvenilir ulaşım araçları günümüzün rekabetçi ortamının doğurduğu sonuçlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Hava ulaşımındaki birim taşıma maliyetleri, özellikle yakıt tüketiminin görece olarak yüksek olması nedeniyle<sup>39</sup>, diğer sistemlere göre daha yüksektir. Buradan da teknolojik gelişmelerin ve etkin hava ulaşımı politikasının havayolu taşımacılığında ne denli önemli olduğu açıktır. Çünkü uçakların taşıma kapasitesi arttıkça birim taşıma maliyetleri düşecektir.

#### IV. TÜRKİYEDEKİ ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ ULAŞTIRMA ÜZERİNE ETKİSİ

Özellikle 19. y.y. dönemi ulaşım sistemleri açısından önemli gelişmelerin kaydedildiği dönemdir. Bu dönemde denizyolu ve demiryolu ikili ulaşım alt sistemini birlikte değerlendiren gelişmiş devletlerin, gerek hammadde gerek sermaye fazlalarına pazar gereksinimi için yöneldikleri ülkeler arasında Osmanlı İmparatorluğu da bulunmaktadır. Uluslararası işbölümünün “endüstriyel ürün depoları” ve “hammadde depoları” olarak şekillendiği bir dünyada, Batılı devletlerin bu dönemde pazarı haline gelen Osmanlı İmparatorluğu’ndaki yabancı sermaye yatırımlarının payı çok önemli boyutlara ulaşmıştır<sup>40</sup>.

Bu dönemde Batı ülkelerinin Osmanlı’yı demiryolu yapmaya teşvik etmeleri kadar, Osmanlı’nın da, askeri ve ekonomik amaçları dikkate alarak demiryolu yapımına yönelmeleri sözkonusudur. Osmanlı, ekonomik olarak 2 amaç hedeflemiştir<sup>41</sup>:

1) Dönemin en gelişmiş bir ulaşım alt sistemi olan demiryolu yapımında gerekli hammaddeler olan özellikle demir-çelik üretiminin artması ve

2) Demiryolu yapımının Batı ve Güney Anadolu’da teşvik edilmesi aracılığıyla bölgenin verimli topraklarının pazara açılması ve ekonominin bu şekilde gelişmesinin sağlanması.

İlki; demir-çelik sanayinin olmaması nedeniyle gerçekleşmezken, ikincisi de, Batı’nın anakentleriyle Osmanlı tarım kesiminin demiryoluyla bütünleştirilmesi sayesinde verimli ovalardaki tarımsal ürünleri toplayıp liman kentine aktarmak ve Avrupa’dan bu kentlere denizyoluyla gelen mamul

<sup>39</sup> Deniz... vd., *a.g.m.*, s.38.

<sup>40</sup> Yakup Kepenek ve Nurhan Yentürk, **Türkiye Ekonomisi**, İstanbul: Remzi Kitabevi, 6.bs. 1994, s.9.

<sup>41</sup> Kepenek ve Yentürk, *a.g.e.*, s.20.



maddeleri içerilere, tüketim pazarlarına taşımak noktasında özellikle Batılılar tarafından belirlenmiş bir amaç olmuştur<sup>42</sup>.

Osmanlı Devleti'nde yapımına başlanan demiryollarının genel karakteristiği; Batılı devletlerin çıkarlarına uygun bir biçimde, hatların ağaç biçiminde mal akımının kaynaktan transfer noktasına direkt ve bir defada aktarılmasını sağlayacak şekilde inşa edilmiş olmasıdır<sup>43</sup>. Bu da, ağaç şeklinde yapılan demiryollarının, ülke içi pazarı birleştirmekten çok parçalanmasına sebebiyet vermiştir<sup>44</sup>.

İmtiyaz alan örneğin; İngiliz sermayedarları, başlangıçta kendi topraklarında olduğu gibi, öncelikle verimli, nüfusu yoğun olan yerleri tercih etmişler ve hammadde kaynaklarının limanlara bağlanarak, bu bölgelerde yetişen ürünlerin ve madenlerin anayurtlara gönderilmesini amaçlamışlardır. Buna göre, İngilizlerin demiryolu yapımı için öncelikle İzmir bölgesini tercih etmelerinde bu bölgenin hammadde kaynağından yararlanmak ve bu bölgeyi mamul madde sürüm alanı olarak değerlendirmek istemelerinin yanısıra<sup>45</sup>, İzmir bölgesinin, hem Avrupa hem de Hindistan kolonisiyle çabuk bağlantı kurabileceği bir merkez konumunda olması<sup>46</sup> çok büyük bir rol oynamıştır. Bu noktada İzmir Limanı'nın yapımı da Kuzeybatı Avrupa'ya mal akımının gerçekleştirilmesini kolaylaştırmıştır<sup>47</sup>. Öte yandan, kurulacak yolun kilometresi başına brüt bir geliri şirkete garanti eden bir sistem olan Kilometre garantisi yüzünden Osmanlı iyice dışa bağımlı hale gelmiştir. Diğer taraftan, Avrupalıların Anadolu'da demiryolu yapımı sonucunda, Osmanlılar da, özellikle demiryolunun geçtiği bölgelerde üretilen ürünlerden yüksek âşâr vergisi tahsil edebilmiş; hatta demiryolunun geçmediği bölgelerden sağlanan âşâr vergisi 1899-1911 yılları arasında %63 iken, demiryolunun geçtiği bölgelerde yaklaşık 2 katına çıkarak %114'e ulaşmıştır<sup>48</sup>.

<sup>42</sup> H.Sami Güven, **Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri**, Ankara : TODAİE, 1982, s.34.

<sup>43</sup> Saffet Atik, "Türkiye'de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci ve Mekan Organizasyonuna Etkileri", *1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler)*, Ankara, 9-10-11 Ocak 1979, s.120.

<sup>44</sup> Tekeli ve İlkin, a.g.e., s.314.

<sup>45</sup> Murat Özyüksel, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu-Bağdat Demiryolları**, İstanbul: Arba Yayınları, 1988, s.9.

<sup>46</sup> Ünsal Yavuz, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi, IX. Türk Tarih Kongresi'nden ayrışım", Ankara: T.T.K. Basımevi, 1989, s.1641.

<sup>47</sup> Mübeccel B.Kıray, **Örgütlemeyen Kent: İzmir**, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998, s.27.

<sup>48</sup> Güven, a.g.e., ss.35-37.

Diğer taraftan, Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu ulaşımındaki gelişmelerin yanısıra, karayolu ulaşımında da gelişmeler gözlenmiştir. Özellikle ağırlıklı olarak askeri amaçlarla geliştirilen yollar, esas dönüşümü, Tekeli ve İlkin'e göre<sup>49</sup>, "Avrupa'da modernitenin ve kapitalizmin gelişmesi ve Osmanlı İmparatorluğu'nun açık pazar haline gelmeye zorlanması, Batı'nın üstünlüğünü kesin bir şekilde belirleyen bu tür bir dış ilişkiler biçiminde, merkezi bir devlet kurmak için yapılan Osmanlı reformları bağlamında yaşamış olup, bu gelişmeler de büyük ölçüde dönemin karayolu politikasını da belirlemiştir."

Cumhuriyet Dönemi'ne gelindiğinde toplam 18.335 km. yol ve bu yollarda bulunan büyük sulardan geçişi sağlayan 94 köprü mevcuttur<sup>50</sup>. Özellikle 19.yy.'ın ortalarından itibaren İstanbul ile Boğaziçi arasında artan ulaşım talebini karşılamak amacıyla bir vapur işletmesine duyulan ihtiyaç kurulmasında belirleyici olmuştur<sup>51</sup>. Özellikle 1881 tarihli Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulmasından sonra da ulaştırma altyapısının geliştirilmesi, büyük ölçüde yabancı sermayenin öncülüğünde devam etmiştir. Yabancı filoların sahip oldukları tüm imtiyazları kullanmaları suretiyle, Türk limanları arasında yapılan nakliyatın ancak %10'u Türk bandralı gemiler tarafından gerçekleştirilebilmiştir<sup>52</sup>.

Kendisine 4.138 km.lik demiryolu intikal eden Cumhuriyet döneminde milli ekonomi yaratma amacıyla yabancı şirketlerin tekellerinde olan imtiyaz sahibi demiryolu şirketlerinin millileştirilmesinin yanı sıra, ulaştırmanın bahsedilen politik fonksiyonları gereği siyasi birliği sağlamak amacıyla, tüm ülke sathında dönemin en revaçta ulaşım alt sektörü olan demiryolları yapımına girişilmiştir<sup>53</sup>. Bu noktada ulusal bütünleştirmeyi ve ülke çapında iktisadi kalkınmayı sağlamak amacıyla bütünleşik bir iç pazar oluşturmanın yanısıra, ülkenin ihraç kapasitesini arttırmak ulaşım politikasının özünü meydana getirir. Bu amaçlar doğrultusunda, bir ulus-devlet oluşturmak isteyen Cumhuriyet döneminde, demiryolu hatlarının biçiminin ağaç dalları biçiminden ağ (network) biçimine dönüştürülmesi hedeflenmiştir<sup>54</sup>. Ayrıca bu politikalarla uyumlu olarak beş yıllık sanayi planlarında ilk hedef olan

<sup>49</sup> Tekeli ve İlkin, a.g.e., s.370.

<sup>50</sup> Karayolları Genel Müdürlüğü, **Cumhuriyetin 50.Yılında Karayollarımız**, Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, 1973, s.35.

<sup>51</sup> Murat Koraltürk, **Şirket-i Hayriye (1851-1945)**, İDO Yayını, 2007, s.29.

<sup>52</sup> Güven, a.g.e., ss.35-37.

<sup>53</sup> Atik, a.g.m., s.123.

<sup>54</sup> Tekeli ve İlkin, a.g.e., s.314.

sanayileşme sonucunda fabrikaların da belli merkezlerde toplanması değil ülke genelinde dağıtılması sağlanmış ve nüfus dengesi de sağlanmaya çalışılmıştır.

Demiryolunun gelişmesi ile demiryoluna yakın bölgelerde de olsa iç pazarın büyümesi ve pazar için üretim yapar hale gelmesi sağlanmış olup, Cumhuriyet döneminin esas öncelik verilen ulaşım sistemi olan demiryollarının her yere varamaması nedeniyle karayolu ulaşımının tamamlayıcı bir fonksiyon üstlenmesi ve böylece demiryollarının etkinliğinin artırılması amaçlanmıştır. Aynı Voigt modelinde görüldüğü gibi, yeni Cumhuriyet döneminde de, demiryollarının en etkin olduğu uzun mesafe taşımacılık ile karayolunun en etkin olduğu kısa mesafe taşımacılık arasında bir işbölümü ekseninde taşımacılık politikası belirlenmiştir. Gerek demiryolunun gerekse karayolunun yapımı, öncelikle iç pazarın ölçeğini arttırmış, kapalı bölgelerin pazara açılmasını sağlamış ve böylece iç bölgelerden büyük kentlere ve ihraç limanlarına akan ürün hacmi genişlemiş, ithal ve yerli sanayi mallarına olan toplam talep artmış olup, hem yeni hatların işletmeye açılması hem de taşıma fiyatlarının azalması, demiryollarıyla taşınan buğday miktarını arttırmıştır<sup>55</sup>.

Karayollarının diğer alt sistemlerle orantısız olacak şekilde giderek gelişip ivme kazandığı dönem, 2.Dünya Savaşı sonrası dönem olup, bu dönem, özel sektörün de karayolu taşımacılığı alanında faaliyet göstermesi için teşvik edildiği ve dolayısıyla devletçilik ilkesinin yavaşça çözülmeye başladığı bir dönemi işaret etmektedir. 2.Dünya Savaşı sonrası dönemde özellikle A.B.D. tarafından "Uluslararası Keynesgil" politikalar doğrultusunda "Truman Doktrini" ve "Marshall Planı" ile gelişmekte olan ülkelerin ekonomi politikaları yönlendirilmiştir. Savaş sonrası belirlenen uluslararası işbölümünde Marshall Planı kapsamında verilen kredi ile elde edilen fonlar, Batı Avrupa'nın iâşe ihtiyacını karşılayacak tarımsal ürün fazlasının temini için tarımsal verimliliği ve tarımsal üretimi arttıracak traktör vb. araç alımlarıyla anayurda geri gönmüş ve bu sayede Türkiye de, kitlesel üretim yapan Batılı devletlerin üretim fazlalarına pazar olmuştur. Ulaşım olanaklarının geliştirilmesi, tarımsal gelişimin ön koşulu olarak değerlendirilmiştir. Bu doğrultuda da Batı'nın iâşesinin karşılanması noktasında tarımsal mallar ve düşük katma değerli imal mallar gibi kitlesel mal taşımacılığında ulaşım maliyetlerinin payının toplam üretim maliyetleri içerisinde önemli bir yer tutması nedeniyle

<sup>55</sup> Yahya Sezai Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 5. Baskı, 2002, s.235.

demiryolu ulaşımının ve onu tamamlayan olarak karayolu ve limanların geliştirilmesinin önem kazanması gerekirken, ülkemizin, ürettikleri traktör, otomobil gibi yatırım malları için de bir pazar olarak gördüklerini kanıtlayan karayolları ağırlıklı bir ulaşım politikasına doğru yönelmesi sözkonusu olmuştur.

Sayfa/Page | 206

İGÜSBD  
Cilt: 3 Sayı: 1  
Nisan /  
April 2016

Dünya Bankası, gelişmekte olan ülkelere ulaşım yatırımları için vereceği kredilerde, kredilerin demiryolu ve denizyoluna değil, karayoluna yatırılmasını şart koşar. Bu çerçevede de toplu ulaşım çözümlerine karşı çıkar, ülkeyi uluslararası otomotiv endüstrisinin, yedek parçaya ve petrole bağımlı bir pazarı haline getirir<sup>56</sup>. Nitekim de, Türkiye'nin dış pazarlar için yapılan tarımsal üretimini arttırarak yüklediği fonksiyonları yerine getirmesi için karayollarının geliştirilmesi gerekmiştir. Böylece ulaştırma yatırımlarında göz önünde bulundurulması gereken en önemli faktör olan; ülke bütünlüğüne yayılan ekonomik, sosyal ve politik amaçlar, uluslararası konjonktüre hizmet eden bir ulaşım planlaması yüzünden tam olarak yerine getirilememiştir. Bu noktada da ulaştırma sektörüne yapılan yatırım, Batılı devletlerin gereksinimlerini karşılamak üzere bir yatırımı içerdiğinden, ülke bütününde refah artışı sağlanamamış olup, yaratılan etki sınırlı kalmıştır. Türkiye'de izlenen bu politikalar sonucunda, 1950-1960 döneminde karayollarına daha fazla ağırlığın verildiği, buna karşın, demiryollarında özellikle yeni hat yapımında yatırımların çok sınırlı kaldığı görülmektedir<sup>57</sup>.

Ülkemizde o yıllarda iktisadi ve sosyal kalkınmayı gerçekleştirmek için yerel pazar ve kaynakların hızla birbirlerine bağlanmaları için elbette karayollarının da yapımına ihtiyaç vardır. Tamamlayıcı bir fonksiyonu olan karayollarının da varlığı, özellikle Türkiye'nin ekonomisi, ulusal güvenliği, sağlık ve eğitim hizmetlerinin ülkenin her yerine götürülebilmesi açısından da önem kazanmış; ancak ülkemizde 1948 sonrası dönemde karayolu tek seçenek olarak ele alınmış olup, diğer taşıma sistemleriyle bir entegrasyonun düşünülmemiş olması ve demiryolu ağının büyük bir bölümünün çağdaş demiryolu işletmeciliğinin niteliğine uymayan yol durumu düzeltilmeden karayoluna ağırlık verilmesi demiryolunun gelişimini engellemiştir<sup>58</sup>. Halbuki her ulaşım alt sisteminin etkinlik alanı vardır ve buna göre sistemler arasında bir koordinasyon sağlayacak, birbirlerinin gelişimini engelleyerek hizmet

<sup>56</sup> Metin Aydoğan, **Yeni Dünya Düzeni Kemalizm ve Türkiye**, 2.Cilt, İstanbul: Kum Saati Yayınları, 2002, s.522.

<sup>57</sup> Memduh Yaşa (hızl.), **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)**, İstanbul: Akbank Kültür Yayını, 1980, s.294.

<sup>58</sup> Ergün, a.g.e., s.78.

veren değil, kendi etkin olduğu taşıma mesafesi ve taşınan yükün özelliğine göre ulaşım politikalarının belirlenmesi esastır. Bununla birlikte, tarımda makinalaşma sonucu, Anadolu'da daha fazla alan tarımsal üretime ayrılmış ve ekilen alanların sayısındaki artışa paralel olarak elde edilen mahsül de artış göstermiştir.

1963 yılıyla başlayan Planlı Dönemler boyunca ulaşım alt sistemleri arasındaki karayolu lehine olan ulaştırma politikasında bir değişiklik olmamıştır. Sabit sermaye yatırımları içerisinde ulaştırma sektörünün aldığı pay irdelenecek olursa; 1. Plan döneminde (1963-1967) plan hedefinin %13.7 ve gerçekleşmenin %15.6 olduğu; 2. Plan döneminde (1968-1972) plan hedefinin %16.1 ve gerçekleşmenin %16 olduğu ve 3. Plan döneminde (1973-1977) ise Plan hedefinin %14.5 ve gerçekleşmenin %20.6 olduğu görülmektedir<sup>59</sup>. Görüldüğü gibi, ulaştırma sektöründe öngörülen yatırım hedeflerine genel olarak ulaşıldığı görülmektedir.

Ergün'e göre, kısaca ilk üç plan değerlendirildiğinde şu noktalar göze çarpmaktadır<sup>60</sup>: "1) Pek çok temel ilkenin aynen bir beş yıllık plandan bir diğerine aktarıldığı göze çarpmaktadır. Bu da, Türkiye'de planlı dönemde ulaştırma konusunda pek çok ilkenin gerçekleşmediğini göstermektedir. 2) Kalkınma planlarının ulaştırma konusundaki temel ilkeleriyle yatırım programları arasında da çelişkiler görülmektedir: Bir taraftan, taşıma sistemleri arasında bir denge kurulması öngörülürken, diğer taraftan, ulaştırma yatırımlarında en büyük payı karayolları almaktadır. 3) Kalkınma planlarında "ülke koşullarına uygun olacak şekilde ulaştırma sistemleri arasında işletme ve altyapıda denge sağlanacak" ilkesi yer aldığı halde, önlemler ve yöntemler bölümünde bu ilkeyi benimseyen ve bu hedefe ulaştırıcı herhangi bir kayda rastlanmamaktadır." Ayrıca, üç plan döneminde öngörülen yatırımlar da taşıma sistemleri arasındaki ahengi bozar niteliktedir.

Sonuçta, IV. Plan dönemiyle (1979-1983) ilgili olarak<sup>61</sup>; toplumsal gelişmenin ve sanayinin gereksinimlerini karşılamak ve yanı sıra, taşıma hizmetlerinin yakıt tüketimi en az ve ülke koşullarına en uygun taşıma sistemleriyle karşılanmasını sağlamak amacıyla sanayinin yük taşımalarının demiryolu ve denizyolu ulaşımına kaydırılması, kitle taşımacılığına yönelmesi gibi amaçlar hedeflense de, %60.7'lik payla ulaştırma yatırımları

<sup>59</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, **Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)**, Yayın No:1664, Ankara, 1979, s. 34.

<sup>60</sup> Ergün, a.g.e., ss.85-86.

<sup>61</sup> DPT, 4. Beş Yıllık Kalkınma Planı, ss. 416-418.

içinde karayolları en büyük payı almıştır. Ayrıca, Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda amaçlanan sanayileşmenin doğuracağı ulaşım hizmet talebi proje çalışmaları aşamasında dikkate alınmadığından ulaştırma sektöründe darboğazların meydana gelmesine neden olmuştur<sup>62</sup>. Tekeli ve İlkin'e göre<sup>63</sup>, "Türkiye'de ulaşım sistemindeki gelişmelerin 1960'lı yıllara kadar kalkınmanın başlıca araçlarından biri olarak görüldüğü; 1960'lı yıllardan 80'lere doğru uzanıldıkça Türkiye'deki ulaşım alt yapısının büyüme hızına göre geri kaldığı, alt yapı kıtlığıyla bir kalkınma stratejisinin izlendiği söylenebilir".

V.Plan dönemi (1985-1989), neo-liberal politikaların ve dolayısıyla ekonomi politikalarında önemli değişikliklerin uygulamaya konulduğu bir dönemdir. Bu plan döneminden itibaren ilk iki planda bölgelerarası kalkınma farklarını gidermede önemli bir araç olarak kullanılan bölgesel planlamadan vazgeçilmiş ve Kalkınmada Öncelikli Yörelere (KÖY) uygulamasına geçilmiş olup, karayolları ağırlıklı bir altyapının da varlığını korumaya devam etmesi, bölgesel planlamayı etkin bir şekilde uygulamaktan alıkoymuştur. Bu Plan döneminden itibaren VI. Plan dönemi (1990-1994), VII. Plan dönemi (1996-2000), VIII. Plan ve Uzun Vadeli Strateji dönemi (2001-2005) ve IX. Plan (2007-2013) dönemlerinde, genel olarak, devlet sahipliğinde bütüncül bölgesel planlamanın kamu yararı ve etkinlik kriterlerine göre sosyal altyapıyla entegre edilmesi mümkün olmamıştır. Bunun yerine, parçacı yaklaşım ile enerji-ulaştırma-haberleşme gibi fiziki altyapı yatırımları özel sektör işletmelerinin ağırlıkta olduğu il bazındaki kalkınma uygulamaları ile desteklenmiştir. VI. Plan döneminde, karayolu yatırımlarının büyüklüğünün temel nedeni; bu dönemde devam eden otoyol yatırımlarının ulaştırma yatırımları içinde %47'lik bir paya sahip olmasıdır. VII. Plan döneminde, sektörel planlamadan vazgeçilmiş olup, bu Plan dönemi, ulusal kalkınma planından çok proje planlaması niteliğindedir. Bu dönemde, 1980 sonrası serbestleşme döneminin getirdiği politikaların en belirgin özelliklerinden biri olan; yararlanılan hizmetlerin fiyatlandırılması sürecine de geçiş yapılmaktadır. Buna göre, kamu yararı yerine maliyetleri karşılayıp kâr amaçlı hizmet sunma fikri ekseninde sunulan hizmetin bedeli, kullanıcılardan tahsil edilmektedir<sup>64</sup>. Böylece marjinal maliyete dayalı fiyatlandırma sistemi, ortalama maliyete dayalı bir sisteme dönmektedir. Halbuki rekabet eden ulaşım alt sistemleri arasında toplumsal yarara hizmet eden bir fiyatlandırma

<sup>62</sup> Ergün, *a.g.e.*, ss.41-42.

<sup>63</sup> Tekeli ve İlkin, *a.g.e.*, s.449.

<sup>64</sup> Süleyman Barda, **Münakale Ekonomisi**, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1958, ss.50-51.

politikası ile enerji, kaza, döviz, çevre vb. yönlerden topluma sağladığı düşük reel birim maliyetler sayesinde ulaşımdan yararlananlar açısından refah artışı sağlanmaktadır<sup>65</sup>.

Ancak neo-liberal politikaların yanı sıra, negatif dışsallıkların içselleştirilerek gerçek maliyetlerin yansıtılması amacıyla esnek bir araç olarak kullanılabilen fiyatlandırma yoluyla kombine taşımacılık ya da diğer ulaştırma alt sistemleri lehine talep yaratılmaktadır.

1990'lı yıllarda hedef pazar, tüketim ve üretim ilişkileri noktasında ulaştırma altyapısının son derece önem kazanması nedeniyle küreselleşmeye entegre olan Türkiye de, ulaştırma politikalarını belirlemede daha fazla uluslararası gereksinimlere cevap verebilme amacı gütmeye başlamıştır. Bu dönemde parçacı, uluslararası sermayenin lojistik temelli hız, zaman, maliyet faktörlerini göz önünde bulunduran planlama ve kalkınma anlayışı paralelinde ulaşım politikalarının evrildiği görülmektedir.

VIII. Plan ve Uzun Vadeli Strateji dönemi, küreselleşmenin, serbest rekabetin ve özelleştirmelerin hız kazanmaya başladığı dönemdir. Son 10 yıllık dönemde ulaştırma sektöründe yurtiçi yük taşımalarında denizyolu, demiryolu ve boruhattı taşımalarının toplam taşımalar içindeki payları azalırken, karayolu taşıma payının arttığı görülmektedir. Uzun Vadeli Strateji'de<sup>66</sup>, "Türkiye'nin ulaşım altyapısını etkin kılmada özellikle Bölge ülkelerinde üretilen ham petrol ve doğalgaz gibi enerji kaynaklarının ülkemiz gereksinimlerini karşılamasının yanısıra, dünyaya ulaştırılmasında boruhatları sayesinde ülkemizin yine önemli dağıtım merkezlerinden biri haline gelmesi amacı noktasında transit geçiş güzergâhı olması" sözkonusudur. Bu noktada da Türkiye'ye kaynaktan hedefe bir koridor olma özelliği yüklenilmektedir. Plan'da, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolunun mevcut gerek yurtiçi gerekse yurtdışı yolcu ve yük taşımacılığındaki hemen hemen değişmeyen paylarının yanısıra, boruhattı taşımacılığına yönelik projelerde gözle görülür bir artış yaşandığına değinilmektedir.

IX. Plan (2007-2013), stratejik bir plan olmakla birlikte Avrupa Birliği'nin öncelik verdiği projeleri içermektedir. Dünyada lojistiğin giderek

<sup>65</sup> Kazgan, *a.g.m.*, s.271.

<sup>66</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, **Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)**, Ankara, 2000, s.22.

artan önemi nedeniyle hız ve zaman unsurlarının ön plana çıkması sonucunda “noktadan noktaya” taşımanın yerine kullanımı son derece yaygınlaşmış olan “kombine taşımacılık”, Türkiye için hazırlanan son İlerleme Raporu’nda da bu konuda ilerleme kaydedilmesi gerektiğine çekilen dikkat üzerine IX. Plan’da yer almıştır. Ulaşım alt sistemleriyle ilgili klasik değerlendirmede; yurtiçi yolcu ve yük taşımacılığında sırasıyla %95.2; %90’lık paylarla karayolu taşımacılığının ilk sırada yer aldığı, yurtdışı yolcu taşımacılığında havayolu ve yurtdışı yük taşımacılığında ise denizyolu ulaşımının yerini koruduğu belirtilmektedir<sup>67</sup>.

## V. Sonuç

Ulaşım sektörü, ekonomik, politik ve sosyal fonksiyonları olan üretim ile tüketim kesimi arasında bir ara üründür. Ekonomide büyüme olduğunda türev talep niteliği ile mal ve hizmetlere olan talep, üretim için girdilere talep yaratmakta ve bu da ulaşım talebi ve dolayısıyla daha nitelikli ulaşım altyapısına ve üstyapısına talep oluşturmaktadır. Ulaşım sektöründe hizmet veren firmaların kendi doğasından kaynaklanan nedenlerle marjinal maliyet seviyesinde bir fiyattan hizmet üretimi yapmaları zordur. Ancak bu konuda devletin sosyal amaç ve kamu yararı düşünerek hizmet vermesi sözkonusudur.

Ulaşımında dışsallıklar ekonomik açıdan doğru yönetildiğinde ekonomik kalkınmaya hizmet eden bir fonksiyon üstlenmektedir. Ulaşım alt sistemleri arasındaki koordinasyon ve kamu sabit sermaye yatırımlarından bu sistemlerin aldıkları payın dengeli olması gibi unsurlar, sosyal, idari, teknik ve siyasi amaçlarla birleştğinde kalkınma açısından bir anlam ifade eder. Ülke örnekleri, taşımacılık olması için askeri ve politik amaçların yanı sıra, tarımsal ve sınai mamul mal üretiminin artmasını, bunun için de nüfusun ve gelirin artmasının gerekliliğini göstermektedir. Her bir ulaşım alt sisteminin etkin olduğu alanlar vardır. Devlet öncülüğünde etkin bir ulaşım planlamasıyla gerek ulaşım altyapısı gerekse tamamlayıcı faktörler koordine edilmelidir. Aksi takdirde, ulaşım alt sisteminin geçtiği yerler ile geçmeyen yerler arasında gerek kutuplaşma gerek göçler gerekse bölgelerarası kalkınma farklılıkları ortaya çıkacaktır. Ülkeler, optimum ulaşım alanına göre ulaşım planlarını yapmalı ve devlet burada kalkınma planlarının bir parçası olarak ulaşım planlarını parçacı değil bütüncü olarak değerlendirmelidir.

<sup>67</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, **Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)**, Ankara, 2006, s.26.



Türkiye'nin ekonomik kalkınmasında ulaştırma politikaları irdelendiğinde, açık pazar haline getirilmiş Osmanlı döneminden Cumhuriyet dönemine ağaç şeklinde demiryolları, imtiyaz sahibi demiryolu şirketleri, verilen kilometre garantileri ile dış borç altında ezilen Osmanlı maliyesi gibi bir tablo kalmıştır. Cumhuriyet döneminde ağaç şeklindeki demiryolları ağ şekline dönüştürülürken, sanayi ve nüfus politikaları da ulaşım politikalarına entegre edilmeye çalışılmış, millileştirmeler yapılmıştır. 2. Dünya Savaşı sonrası dönem, dünya ekonomik konjonktürü açısından önemli değişimlerin yaşandığı, Marshall Planı ile karayollarının ağırlık kazanmaya başladığı döneme girildiği, bu sürecin günümüz ulaşım politikalarında da yurtiçi yolcu ve yük taşımalarında devam ettiği, yurtdışı yük taşımada denizyolu ve yurtdışı yolcu taşımada da havayolu ulaşımının ağırlığını koruduğu bir dönemdir. Denge; demiryolu, denizyolu, boruhattı aleyhine bozulmuştur.

Küreselleşen dünyada kapitalist sistemin içine girdiği krizlerden de yola çıkarak doğan yeni paradigmlar uzantısında üretim biçimlerinin, üretim teknolojilerinin de ekonomik ve toplumsal yapılanmalara paralel olarak değişmesi sonucunda ortalama maliyetlere göre hizmetlerin verilmesi, daha kısa zamanda daha uzun mesafelere daha çok yükün ekonomik olarak taşınması yukarıda bahsedilen yeni ulaşım sistemleri meydana getirmiştir. Diğer taraftan, yapılan kalkınma planları ile uygulamalar örtüşmemiş ve kutuplaşmaların önüne geçilememiştir. Bu arada, kalkınma planlarının da niteliği değişmiş ve uluslararası konjonktürün belirlediği ulaştırma politikalarına ülkemiz politikaları eklenmiştir.

Gelişmekte olan ülkeler, kalkınmaları için gerekli altyapı yatırımlarını herhangi bir kâr amacı gütmeyen tamamlamak zorundadırlar. Ayrıca, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, toplu taşımacılığı esas alan, demiryolu ve denizyolu ağırlıklı, tüm alt sistemleri bir bütün olarak ele alıp koordine eden, uzun vadeli planları içeren ulaşım politikaları ülke menfaati ve geleceği açısından önem arz etmektedir.

## KAYNAKÇA

- ACWORTH, William M., **Demiryollar Ekonomisi**, (çev: Hüsametdin Berkes), İstanbul: Ulus Basımevi, 1938.
- ATİK, Saffet, "Türkiye'de Demiryollarının Tarihi Gelişim Süreci ve Mekan Organizasyonuna Etkileri", *1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler)*, Ankara, 9-11 Ocak 1979.
- AYDOĞAN, Metin, **Yeni Dünya Düzeni Kemalizm ve Türkiye**, 2.Cilt, İstanbul: Kum Saati Yayınları, 2002.
- BARDA, Süleyman, **Modern Ulaştırma Koordinasyon ve Türkiye'nin İmkânları**, İstanbul: Produktivite Kurumu Yayını, 1979.
- BARDA, Süleyman, **Münakale Ekonomisi**, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1958.
- BAYKAL, Reşat, "Deniz Ticaret Filomuz ve Gemi Sanayimizin Uyumlu Gelişmesi Türk Denizcilik Politikasının Ana Hedefi Olmalıdır", *T.C. Ulaştırma Bakanlığı 8. Ulaştırma Şurası*, Ankara, 17-19 Mart 1987.
- BEGG, David, Stanley FISCHER and Rudiger DORNBUSCH, **Economics**, England: McGraw-Hill Book Company, 4th ed., 1994.
- CANDEMİR, Yücel, "Küreselleşme, Teknolojik Gelişme ve Ulaştırma Yenilikler: Dünya ve Türkiye", *6. Ulaştırma Kongresi*, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İ.T.Ü, İstanbul, 23-25 Mayıs 2005.
- Commission of the European Communities-(CEC-1992), **White Paper: The Future Development of the Common Transport Policy A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility, [COM(92)494]**, Brussels, December 1992.
- ÇUBUK, Kürşat ve Ö. Faruk CANSIZ, "Türkiye'de Ulaşım Sistemleri Arasındaki Enerji Durumu", *24. Enerji Verimliliği Haftası Etkinlikleri*, Ankara: Gazi Üniversitesi, 17-18 Şubat 2005.
- DENGİZ, Berna, Fevzi KUTAY ve İsmet DUMAN, "Türkiye'de ve Avrupa Birliği Ülkelerinde Demiryolları", *2. Ulusal Demiryolu Kongresi*, İstanbul, 15-16-17 Aralık 1997.
- Devlet Planlama Teşkilatı, **Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)**, Ankara, 1979.
- Devlet Planlama Teşkilatı, **Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)**, Ankara, 2000.
- Devlet Planlama Teşkilatı, **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005), Özel İhtisas Komisyonu Raporu (Ulaştırma)**, Ankara: DPT Yayınları, 2001.
- Devlet Planlama Teşkilatı, **Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)**, Ankara, 2006.

DİNLER, Zeynel, **Mikro Ekonomi**, Bursa: Ekin Kitabevi Yayınları, 15.bs., 2004.

DOĞRU, Şebnem ve Güngör EVREN, "Ulaştırma Yatırımlarının Finansmanı", *4. Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı*, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Denizli, 3-5 Haziran 1998.

ELKER, Cüneyt, **Ulaşımında Politika ve Pratik**, Ankara: Gölge Ofset Matbaacılık, 2002.

ERGÜN, İsmet, **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Ankara: Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, 1985.

GWILLIAM, K.M, **Transport and Public Policy**, London: George Allen & Unwin Ltd., 1964.

GÜVEN, H. Sami, **Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri**, Ankara: TODAİE, 1982.

Karayolları Genel Müdürlüğü, **Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız**, Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, 1973.

KAZGAN, Gülten, "Demiryolları, Karayolları Rekabeti: Etkenler, Sorunlar ve Sonuçlar", *1.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler)*, Ankara, 9-11 Ocak 1979.

KEPENEK, Yakup ve Nurhan Yentürk, **Türkiye Ekonomisi**, İstanbul: Remzi Kitabevi, 6.bs., 1994.

KIRAY, Mübeccel B., **Örgütlemeyen Kent: İzmir**, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998.

KORALTÜRK, Murat, **Şirket-i Hayriye (1851-1945)**, İDO Yayını, 2007.

MERDOL, Arif, "Ülkemiz Ulaşım Sistemine Pahalı Bir Müdahale: Otoyollar Serüveni", *İ.T.Ü. Vakıf Dergisi*, Sayı:25, Mart 1993.

MOSSMAN, Frank H. and Newton MORTON, **Principles of Transportation**, New York: The Ronald Press Company, 1957.

ÖZDEM, Cavit, "Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz", *Dünyada ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler Dergisi*, Sayı:12, Ekim 2002.

ÖZDEMİR, Bilal, "İktisadi Kalkınma'da Washington Konsensüsünün Rolü ve Türkiye'nin Durumu", <http://www.ceterisparibus.net/arsiv.htm> (12.07.2008).

ÖZYÜKSEL, Murat, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu-Bağdat Demiryolları**, İstanbul: Arba Yayınları, 1988.

PEGRUM, Dudley F., **Transportation Economics and Public Policy**, U.S.A: Richard D. Irwin Inc.,3rd ed.,1973.

SAATÇIOĞLU, Cem, **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları**, Ankara: Gazi Kitabevi, 2006.

SEÇER, Şebnem, "Planlı Dönemde Sosyal Güvenlik Alanındaki Gelişmeler", *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt:1, Sayı:3, 1999.

SEÇKİN, İnal ve İrfan Pamuk, "Ülkemizde Demiryolu Taşımacılığının Genel Durumu", 2. *Raylı Taşıt Sempozyumu, Raytaş'91*, Eskişehir, 20-22 Kasım 1991.

SIKOW-MAGNY, Catharina, "Subsidiarity and Transport Policy Co-Ordination in the European Union", *Report of the One Hundred and Thirty First Round Table on Transport Economics (Transport and Decentralisation)*, OECD, 2006.

TEKELİ, İlhan ve Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 3.Cilt, 2004.

TERZİ, Niyazi Uğur, "Avrupa Birliği Ulaştırma Politikaları", TMMOB Ulaştırma Politikaları Kongresi, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara, 16-17 Ekim 2003.

TEZEL, Yahya Sezai, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 5. Baskı, 2002.

United Nations ESCAP, "A Pilot Study on the Alleviation of Poverty in Remote Island Communities-Inter-island Shipping:Issues and Strategies", 1999, <http://www.unescap.org/publications/detail.asp?id=558> (15.12.2006).

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

YAŞA, Memduh, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)**, İstanbul: Akbank Kültür Yayını, 1980.

YAVUZ, Ünsal, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi, IX. Türk Tarih Kongresi'nden ayrışım", Ankara: T.T.K. Basımevi, 1989.

ZEYBEK, Hülya, "Avrupa'da Ulaşım ve Lojistik Sektörünü Etkileyen Dinamikler: Türkiye'ye Yansımaları", 7. *Ulaştırma Kongresi, Bildiriler Kitabı*, Eylül 2007.

### **Summary**

*Transportation is an important service sector. Transportation has five sub-sectors. Every transportation sub-system has efficiency areas. Transportation is a means of forward and backward linkages between industries in the economy. It is hard that the firms which are in the transportation sector apply a price at the level of marginal cost because of the reasons which result from the nature of the transportation sector in terms of economy. However, the state can apply this price at the level of marginal cost because of the social purpose and public utility. As it is shown in Voigt model, A transportation planning which takes into account especially the complementary of the sub-sectors is so important for economic development in the developing countries. An efficient transportation system decreases costs and prices so it increases the resource allocative efficiency in the economy.*

*Today the firms in the transportation sector have started to prefer the combined transport and containerization instead of individual transport from one point to other point taking into account average costs for transporting of more freight to longer distances at the shorter time in the freight transportation. But transportation systems are necessary but not enough for development. It must be supported with complementary measures. However, in Turkey, the policies which have been implemented have not been enough for economic development because of faulty policies.*