

Taşıma Şekillerine Göre Türkiye’de Dış Ticaretin Analizi: Mevcut Durum, Sorunlar ve Beklentiler

Abdullah TAKIM (*)

Ş. Mustafa ERSUNGUR (**)

Özet: Türkiye, sahip olduğu coğrafi konumu itibarıyla üç büyük kıtanın ortasında yer alan deniz, kara, hava, demiryolu ve boru taşımacılığı ile birçok ülke/bölge ile ulaşım sağlayabilen dünyada sayılı ülkelerden biridir. Ancak bu coğrafi üstünlüğünü ticaret hacmine yeterli ölçüde yansıtamamıştır. Avrupa Birliği ulaştırma politikalarının temelini oluşturan çok modlu taşıma biçimi henüz oluşturulamadığından taşıma sistemi belirli alanlarda yoğunlaşmaktadır. Örneğin ihracatın büyük bir kısmının denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmesine rağmen coğrafi koşulların da etkisiyle büyük ihrac limanlarının demiryolu bağlantıları yetersizdir. Demiryolu taşımacılık hacmi düşük, karayolu taşımacılığı ise daha yüksektir. Dolayısıyla ürünlerin en az maliyetle en kısa zamanda; satıcıdan alıcıya ulaşmasını sağlayan etkin, verimli ve sürdürülebilir bir taşıma sistemi kurulamamıştır. Bu çalışmada Türkiye’de genelde dış ticarete, özelde ise ihracatta taşıma/ulaştırma şekilleri incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Dış ticaret, Taşımacılık, Lojistik, İhracat

Foreign Trade Analysis According to Transportation in Turkey: Current Status, Problems and Prospects

Abstract: Turkey is one of the few countries in the World that locates geographically in the middle of the three great continents and makes maritime, air, rail and road transportation by many countries/regions. However, Turkey hasn't reflected this geographical superiority to foreign trade sufficiently. Transportation system has been concentrated in the certain areas due not to constitute multi-modal transport form created by the transportation policies of European Union. For instance, although a large part of the export has been carried by maritime transport, there are inadequate links of rail transportation with the major exportation ports because of the negative geographical conditions. In addition, the volume of the rail transport is low, whereas road transport is high. Therefore, it hasn't been established an effective and sustainable transport system that enables to bring the products to buyers from sellers at the least cost. In this study, it is to analyze the foreign trade, especially export transportation forms of Turkey.

Keywords: Foreign trade, Transportation, Logistics, Export

*) Doç. Dr., Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü. (e-posta: abdullahtakim@atauni.edu.tr)

**) Yrd. Doç. Dr., Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü. (e-posta: ersungur@atauni.edu.tr)

Giriş

Türkiye, kıtalararası köprü konumuna sahip bir ülke olarak jeopolitik konumunu ticari avantaja dönüştürerek 2023 yılında birçok ekonomik hedeflerle birlikte 2 trilyon dolar milli gelir ve 500 milyar dolar ihracat seviyesine ulaşmak istemektedir. Ancak hali hazırdaki ulaştırma altyapısı ile bu hedefleri gerçekleştirmenin zorluğu ortadadır. Sınırlı kaynaklarla bu vizyonu gerçekleştirecek altyapıyı oluşturmak amacıyla üretim sürecinin önemli bir unsuru olan ulaştırma sektörü yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Bunun için başta finansman sorununun çözümü olmak üzere sektörün yasal ve kurumsal düzenlemelere ihtiyacı vardır.

Her sektörde farklı olmakla birlikte iç ve dış ticarete toplam maliyetler içerisinde ulaştırma maliyetleri önemli bir meblağ oluşturmaktadır. Küresel ticaretin getirdiği yoğun rekabet ortamında hammaddenin hızlı bir biçimde temin edilerek nihai malların en kısa sürede alıcıya ulaştırılması zorunluluğu ulaştırma sektörünün önemini daha da artırmaktadır. Özellikle son yıllarda Dünya ticaret hacminin güçlü ulaşım ağına sahip ülkelere doğru kayması ile birlikte, mikro ölçekte firma karlılığını ve rekabet gücünü etkilemesi; makro ölçekte ise yüksek büyüme ve istihdam potansiyeline sahip olması, ulaştırma sektörüne olan ilginin her geçen gün daha da artmasına neden olmaktadır.

I. Genel Olarak Lojistik ve Taşımacılık Kavramları

Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve bilgi akışının başlangıç noktasından, son noktaya kadar hareketinin etkili ve verimli bir biçimde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması işlemidir (UDHB, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023: 110). Ekonomi terminolojisinde kişilerin ve malların, buldukları yerlerden başka yerlere taşınması amacıyla girilen faaliyetler ise nakliyat ya da taşımacılık olarak adlandırılır. Başka bir tanıma göre ise ulaştırma, “bir yarar sağlamak amacıyla kişi veya eşyanın ekonomik, hızlı ve güvenli olarak yerlerinin değiştirilmesidir”. Konuyu dış ticaret açısından ele aldığımızda, satıcı ve alıcı arasında kurulan ticari ilişkinin temelini oluşturan bu faaliyetin temel işlevi, “en az risk”, “en kısa zaman” ve “en düşük maliyetle” taşıma işleminin gerçekleştirilmesidir (Çalış, 2003: 4; Ulaştırma ve Turizm Paneli, 2023: 5). Lojistiğin en önemli alanlarından birisi olan taşımacılıkta mal ve hizmetler yurtiçi ve yurtdışı olmak üzere belirli sevk noktasından alınıp belirli bir teslim noktasına belgeli olarak götürülmektedir. Ulaştırma ve ulaşım kavramı ise taşımacılık kavramı ile benzer anlama sahip olmasına rağmen ulaştırma kavramı daha ziyade alt yapı yatırımları için; ulaşım ise yük ve yolcu taşımacılığı için kullanılan bir kavramdır (Tanyaş ve Arıkan, 2013: 19). Bu çalışmada ulaştırma ve taşımacılık kavramları aynı anlamda kullanılmaktadır.

Taşınmak istenen malın fiziksel özelliklerine, değerine ve büyüklüğüne bağlı olarak farklı ulaştırma sistemleri söz konusudur. Denizyolu taşımacılığı, iç su yolları taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığı, boru hattı taşımacılığı, depolama, elleçleme¹ gibi faaliyetler ulaştırma faaliyetleri kapsamında değerlendirilmektedir.

2. Dünyada ve Türkiye’de Taşımacılık Sektörü

Yaklaşık 70 Trilyon dolarlık Dünya hasılasının % 10’nu lojistik sektörüne; bu tutarın yarısı da taşımacılık hizmetlerine aittir. Taşımacılığın yaklaşık 600 Milyar dolarlık bölümünün ise deniz taşımacılığından elde edilen navlun gelirlerinden oluştuğu tahmin edilmektedir. Yaklaşık 10 milyon kişiye istihdam sağlayan taşımacılık sektörünün AB’de toplam istihdamdaki payı % 4.5; GSYİH içindeki payı ise % 4.6’dır (Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023: 92; İKV, 2014: 7).

Türkiye’de ekonomik büyümeyle birlikte gelişen taşımacılık sektörünün, depolama ve haberleşme sektörleriyle birlikte Gayrisafi Yurtiçi Hasılabın yaklaşık %15’ini oluşturması sektörün ekonomik kalkınmada ne denli önemli olduğunu göstermektedir. Türkiye’nin bir transit ülkesi olması, Orta Asya ve Güney Kafkasya ticaretinde giderek daha fazla rol almaya başlaması, ulaştırma faaliyetlerini daha da önemli kılmaktadır. Özellikle dünya ticaretindeki ağırlığı giderek artan Avrasya Bölgesinde merkezi bir konuma sahip olması, bir yandan ekonomik büyümeyi teşvik ederken diğer yandan Türkiye’yi daha etkin bir güç haline getirmektedir. Bu durum Türkiye için ağırlıklı olarak ulaştırma sektörü olmak üzere farklı alanlarda önemli fırsatlar sunarken yeni görevler de yüklemektedir (Onuncu Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu, 2014: 5-6).

Tablo: 1. Türkiye’de Ulaştırma Yatırımlarının Sektörel Dağılımı (2003-2011)*

Sektörler	Tutar (Milyar TL)	Pay (%)
Karayolu	74.8	65.0
Demiryolu	20.5	17.8
Haberleşme	13.3	11.5
Havayolu	4.8	4.2
Denizyolu	1.8	1.5

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistiklerle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme, s.11.

* Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yatırımları

Onuncu Kalkınma Planında belirtildiği gibi, Türkiye’nin coğrafi avantajlarını ticaret hacmine yeterince yansıtabilmesi için, ulaştırma, depolama, paketleme ve stok yönetimi gibi işlevleri bütünleştirecek bir lojistik ve yük taşımacılığına ihtiyaç vardır. Özellikle yük taşımacılığında daha etkin, hızlı, güvenli ve maliyetleri azaltıcı ulaştırma ve lojistik altyapıya kavuşması bir yandan kamu hizmetlerine erişimi kolaylaştırırken diğer

- 1) 4458 sayılı Gümrük Kanununa göre elleçleme deyimi, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması vb. işlemleri ifade eder. Denizcilikte ise bir yükün limandan bir gemiye yüklenmesi, istif edilmesi ya da boşaltılması elleçleme işlemidir.

yandan geri kalmış bölgelerin kalkınmasını; gelişmiş bölgelerin de küresel ekonomiyle bütünleşmesini sağlayacaktır. Taşımacılık sektörünün bu fonksiyonunu icra edebilmesi için tek eksenli taşımacılık yerine çoklu ve bütünleşmiş bir biçimde zaman ve maliyet açısından kârlı şekilde kullanılması gerekmektedir. Oysa Türkiye'deki mevcut taşıma şekilleri incelendiğinde kombine bir taşıma sistemi yerine denizyolu ve karayolu ağırlıklı bir yapı söz konusudur. Ulaştırma yatırımlarının büyük montanlara ulaşması nedeniyle taşıma sistemindeki bu yapının kısa vadede değiştirilmesinin çok da kolay olmayacağını göstermektedir.

Türkiye'de farklı kombine yük taşıma sistemleri için yapılan analiz sonuçları incelendiğinde aşağıdaki çıkarımları yapmak mümkündür (Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023: 30-31):

- Türkiye'de denizyolu yük taşıma maliyeti, karayolu yük taşıma maliyetinin yaklaşık %15'i civarındadır. Denizyolu yolcu taşıma maliyeti ise karayolu yolcu taşıma maliyetinin yaklaşık iki katıdır. Bu durum, yük taşımada denizyolu taşıma potansiyelinin tamamen kullanılması gerektiğini göstermektedir.

- Taşıma mesafesinin 350 km'den büyük olması durumunda demiryolu yük taşımacılığı, karayolu yük taşımacılığına göre daha ekonomiktir.

- Demiryolu yolcu taşıma maliyeti, karayolu yolcu taşıma maliyetine göre daha yüksek olup denizyolu yolcu taşıma maliyeti ile rekabet edebilecek düzeydedir. Yapılan çalışmalar, işletme kalitesinin yükseltilmesi, bakım ve yakıt giderlerinin azaltılması halinde demiryolu yolcu taşıma maliyetinin %30 azaltılabileceğini göstermektedir.

- Denizyolu-karayolu gibi en az iki taşıma şeklinin birlikte kullanıldığı kombine yük taşımacılığının karayolu taşımacılığına göre ekonomik olabilmesi için, denizyolu taşıma mesafesinin 280 km'den büyük olması gerekmektedir.

- Denizyolu-demiryolu kombine yük taşımacılığının demiryolu yük taşımacılığına göre daha ekonomik olması için toplam hat uzunluğu içinde denizyolu taşıma mesafesi 360 km'den büyük olmalıdır.

- Demiryolu-karayolu kombine yük taşımacılığının karayolu yük taşımacılığına göre avantajlı olması için toplam hat uzunluğunun 1000 km'den ve toplam hat uzunluğu içinde demiryolu taşıma mesafesinin de 700 km'den büyük olması gerekmektedir.

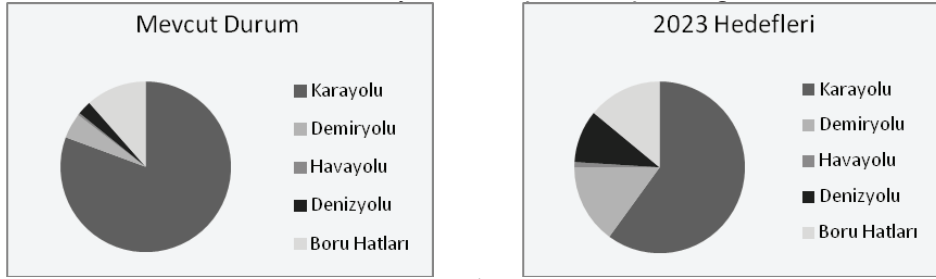
- Denizyolu-karayolu ve denizyolu-demiryolu kombine yük taşımacılık sistemleri, demiryolu-karayolu kombine yük taşımacılık sistemine göre tüm hat uzunlukları için daha ekonomiktir.

- Denizyolu-karayolu ve denizyolu-demiryolu ikili kombine taşımacılık sistemleri karşılaştırıldığında ise, hangisinin daha avantajlı olduğu toplam hat uzunluğuna ve toplam hat uzunluğu içindeki deniz ulaşımının payına göre değişmektedir.

- Denizyolu-demiryolu-karayolu üçlü kombine taşımacılık ikili taşımacılığa göre ekonomik değildir ve zorunluluk olmadıkça üçlü kombine sistemi tercih edilmemelidir.

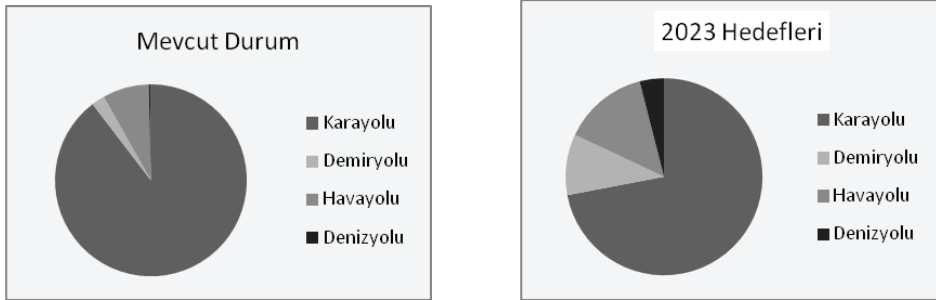
Grafik 1’de Türkiye’de ulaştırma alt sektörleri itibarıyla yurtiçi yük taşımacılığı; Grafik 2’de ise yurtiçi yolcu taşıma payları gösterilmektedir.

Grafik: 1. Türkiye’de Yurtiçi Yük Taşımacılığı



Kaynak: Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023

Grafik: 2. Türkiye’de Yurtiçi Yolcu Taşımacılığı



Kaynak: Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023

Türkiye’de şehirlerarası yük taşımacılığının % 81’i karayolu ile yapılmakta, ikinci sırayı boru hatları üçüncü sırayı ise demiryolları almaktadır. Şehirlerarası yolcu taşımalarının yaklaşık % 90’ı ise karayoluyla gerçekleşmektedir. Hali hazırda yük taşımacılığı içerisinde % 4.76 olan demiryolu taşımacılığının 2023 yılı sonunda % 15’in, yolcu taşımacılığında ise % 10’un üzerine çıkarılması hedeflenmektedir. Benzer şekilde % 2.66 olan denizyolu taşımacılık payının 2023 yılında % 10 olması öngörülmektedir. Böylece taşıma sisteminin etkin ve verimli bir yapıya kavuşturulması amacıyla yük ve yolcu taşımacılığında karayollarına olan bağımlılığın azaltılarak karayolu taşımacılık payının yüzde % 60, yolcуда % 72 oranına çekilmesi hedeflenmektedir. Bu hedefi gerçekleştirmek için Türkiye’de taşımaların ulaştırma türleri arasında dengeli bir şekilde paylaşılması ihtiyacı ortaya çıkmaktadır (Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi: 41).

Tablo:2’de seçilmiş bazı ülkelerde, her hangi bir anda bir yolun birim uzunluğunda bulunan araç sayısını gösteren yoğunluk değerleri gösterilmektedir. Tablo:2’ye göre her üç kategoride de en düşük yoğunluğa sahip olan ülke Türkiye’dir. Türkiye’de en az otolyolda olmak üzere hem demiryolu hem de karayolu yoğunluğu çok düşüktür.

Tablo: 2. Seçilmiş Bazı Ülkelerde Ulaştırma Alt Sektörlerinin Karşılaştırılması

Ülkeler	Karayolu Yoğunluğu*	Otoyol Yoğunluğu*	Demiryolu Yoğunluğu*
Çek Cumhuriyeti	697	9	120
Fransa	713	21	56
Almanya	610	36	94
Belçika	478	58	117
Avusturya	401	20	58
AB-28	419	16	49
Türkiye	80	3	12

Kaynak: Kalkınma Bakanlığı 2015 Yılı Programı, s. 253

*Km/bin km²

2.1. Denizyolu Taşımacılığı

Deniz yolu taşımacılığı, dünya ticaret hacmi ile yakından ilgili olup, genellikle taşıma süresinin önemli olmadığı, yükte ağır ürünlerin taşınmasında tercih edilen bir ulaştırma biçimidir. Tek seferde fazla yük taşınması, zarar ve hasarın düşük olması, taşımacılık işlemlerinin uluslararası kurallara tabi olması ve güvenilir olması nedeniyle tercih edilen bir taşıma şeklidir. Günümüzde dünya ticaretinin yaklaşık % 80 'i deniz yolu ile yapılmaktadır. Diğer taşıma türlerine göre avantajları olan bu taşıma şekli havayolu taşımacılığına göre 14 kat, demiryolu taşımacılığına göre 3,5 kat, karayolu taşımacılığına göre de 7 kat ucuzdur. Özellikle sanayinin hammaddesini oluşturan büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir noktadan diğer bir noktaya taşınması, denizyolu taşımacılığının diğer bir avantajıdır (Ulaştırma ve Turizm Paneli, 2023: 8).

Tablo: 3. Türkiye’de Ulaştırma Alt Sektörlerindeki Gelişmeler: Denizyolu Taşımacılığı

Taşıma Türü	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Yük (Yurtiçi)*	6.000	6.154	12.853	15.978	15.753	17.332	18.247
Yük (Yurtdışı)*	858.700	828.500	936.200	977.400	1.030.000	1.050.000	1.060.000

Kaynak: Kalkınma Bakanlığı Yıllık Ekonomik Programlar; Onuncu Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu, 2014.

*Milyon-Ton-Km.

Tablo 3’de Türkiye’de yurtiçi ve yurtdışı yük taşımacılığında denizyolu taşımacılık değerleri gösterilmektedir. Tablo 3’de görüldüğü gibi 2008-2014 yılları arasında denizyoluyla yurtiçi yük taşımacılığında önemli artış sağlanmasına rağmen yurtdışı yük taşımacılığındaki artış sınırlı düzeyde kalmıştır.

2.2. Demiryolu Taşımacılığı

Geçmiş sanayi devrimine kadar uzanan demiryolu taşımacılığının günümüzde sadece rekabet gücünü artırmak değil, aynı demiryolu alt yapısı üzerinde kamu tekelinin kaldırılarak rekabet ortamının oluşturulması, demiryolu altyapısının kullanım kurallarının belirlenmesi ve bu kuralların ülkeler arasında uyumunu gündeme getirmiştir. Önümüzdeki dönemde, karayolu ulaştırmasının doyum noktasına ulaşması, demiryollarının büyüme potansiyeli ve çevre ile ilgili duyarlılığın artması nedeniyle taşımacılığın karayolundan demiryoluna yönelmesi beklenmektedir (Ulaştırma ve Turizm Paneli, 2023: 6).

Özellikle taşıma mesafelerinin uzun olması halinde hızlı yolcu ve yük taşımacılığında demiryoluna duyulan ihtiyaç her geçen gün daha da artmaktadır. Ancak bu tür taşımacılık büyük altyapı yatırımları gerektirdiğinden, demiryolu işletmeciliği de genellikle tüm ülkelerde kamu kesimince yürütülmektedir.

Türkiye’de Cumhuriyetle birlikte önem verilen demiryollarının, 1950’lerden itibaren ihmal edildiği gözlenmiştir. Öyle ki demiryollarının ulaştırma sistemi içindeki payı 1950 yılında yolcuda % 42; yükte % 78’dir. 1950’li yıllardan sonra uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucunda, 1950-2002 yılları arasında karayolu uzunluğu % 80 artarken, demiryolu uzunluğu sadece % 11 artmıştır (Onuncu Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu, 2014: 10).

2000’li yıllardan sonra demiryollarına önemli miktarda kaynak aktarımı ile yeni demiryolu hatları inşa edilmiş, ilk yüksek hızlı tren hattı tamamlanarak yüksek hızlı tren işletmeciliğine geçilmiştir. Ayrıca 2004 yılından itibaren yük taşımacılığında “blok tren” işletmeciliğine geçişle birlikte yük taşımacılığında önemli artış sağlanmıştır. Buna rağmen Türkiye’de fert başına yaklaşık 0.3 ton yük demiryolu ile taşınırken, gelişmiş ülkelerde bu rakam bunun yaklaşık 25 katıdır (Kayserilioğlu, 2004: 23; Türkiye’nin Lojistik Görünümü, www.economy.gov.tr).

Helen Türkiye’den Bulgaristan ve Yunanistan sınır kapıları üzerinden Avrupa’ya; İran, Suriye ve Irak’a demiryolu ile yük taşımacılığı yapılmaktadır. Ayrıca İran’a ve Irak üzerinden Orta Asya ülkelerine de demiryolu taşımacılığı yapılmaktadır.

Fiziki altyapı eksikliği, demiryolu araçlarının yetersizliği, uzman personel eksikliği ve rekabette yaşanan sorunlar Türkiye’de demiryolu taşımacılığında yaşanan temel sorunlardır (Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023: 69)

Tablo 4. Türkiye’de Ulaştırma Alt Sektörlerindeki Gelişmeler: Demiryolu Taşımacılığı

Taşıma Türü	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Yolcu (Yurtiçi)*	3.552	3.469	3.493	3.922	2.949	2.976	3.075
Yük (Yurtiçi)**	9.186	9.308	10.282	10.311	10.473	10.241	11.079
Yük (Yurtdışı)**	1.367	855	1.018	992	750	509	470

Kaynak: Kalkınma Bakanlığı Yıllık Ekonomik Programlar; Onuncu Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu, 2014;

* Milyon-Yolcu-Km.

** Milyon-Ton-Km.

2.3. Karayolu Taşımacılığı

Karayolları yatırımlarının sosyo-ekonomik etkileri ile ilgili yapılan çalışmalarda elde edilen sonuçlar, bu yatırımların yüksek katma değer yarattığı yönündedir. Bu yatırımlar üretim ve istihdamın artırılması, maliyetinin düşürülmesi, verimliliğin artırılması, ekonomiye doğrudan/dolaylı etkileri; eğitim, sağlık ve turizmin geliştirilmesi yönünde katkı sağlamaktadır. Ayrıca karayolları ağının yaygın olduğu bölgeler yetersiz bölgelere göre daha yüksek bir gelişme düzeyi yakalamışlardır. Örneğin Türkiye’de Marmara bölgesinin sanayileşme ve ekonomik gelişmesinde karayolu ulaşım ağının büyük etkisi söz konusudur.

Tablo 6. Türkiye’de Otoyol, Devlet Yolu ve İl Yolu Uzunlukları (Km)

Yıl	Otoyol	Devlet Yolu	İl Yolu	Toplam
2007	1.908	31.333	30.579	64.383
2008	1.922	31.311	30.712	63.945
2009	2.036	31.271	30.948	64.255
2010	2.080	31.395	31.390	64.865
2011	2.119	31.372	31.558	65.049
2012	2.127	31.375	31.880	65.382
2013	2.217	31.341	32.155	65.623
2014	2.155	31.280	32.474	65.909

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü Devlet Yol Envanteri, 2015 ve Karayolları Yıllar İtibarıyla Faaliyet Raporları <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx/ET:20.03.2015>

Karayolu taşımacılığı, kısa mesafelerde ve ağır eşyaların üretim noktasından tüketim noktasına kesintisiz ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Ancak mesafe arttıkça diğer taşıma türlerine göre daha maliyetli olmaktadır. Örneğin, karayolu taşımacılığında yakıt giderleri değişken maliyetlerin %50’sine, kilometre maliyetinin de %33’üne kadar çıkabilmektedir. Buna rağmen ekonomik kalkınma ve toplum refahının gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi, diğer sektörlerle de bağlantılı olup ekonomik gelişmede dışsallık oluşturan bir sektördür. Ancak ulaşımın ağırlıklı olarak karayollarında yoğunlaşması; çevre kirliliği, trafik kazaları vb. nedenlerle ekonomik aktiviteyi azaltan bir faktördür (Ulaştırma ve Turizm Paneli, 2023: 6; Kayserilioğlu, 2004: 6).

Türkiye; büyüme potansiyeli yüksek olan Asya, ticari ilişkileri gelişmiş olan Avrupa, ham petrol rezervlerinin bulunduğu Orta Doğu ile doğal kaynak zengini olan Kafkasya arasında geçiş bölgesi olması sebebiyle stratejik önem kazanmakta; Avrupa ile Asya’dan gelen karayolu bağlantılarının geçişine imkân sağlamaktadır. Bu konumu nedeniyle AB, Birleşmiş Milletler, Karadeniz Ekonomik İşbirliği, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı ve Avrupa Kafkasya Ulaşım Koridoru bölgesel ve bölgeler arası karayolu bağlantısını sağlamaya yönelik birçok uluslararası karayolu projelerinde yer almaktadır. Bu projeler kapsamında Türkiye sınırlarından geçen uluslararası karayolu koridorlarının toplam uzunluğu 10.000 km’yi bulmaktadır (Onuncu Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu, 2014: 8).

Demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının artan ulaşım talebini karşılayamaması ve kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun ulaşım türünün karayolu taşımacılığı olması nedeniyle taşıma zincirinin son halkası olması, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak karayoluna yönelmesine neden olmaktadır. Bu durum, fiziki standartlar ve ağ yoğunluğu açısından yetersiz olan mevcut karayolu altyapısının daha da yıpranmasına ve verimsiz bir ulaşım sisteminin oluşmasına neden olmaktadır (Kalkınma Bakanlığı 2015 Yılı Programı: 251).

Tablo 5. Türkiye’de Ulaştırma Alt Sektörlerindeki Gelişmeler: Karayolu
Taşımacılığı

Yıl	Otoyol	Devlet Yolu	İl Yolu	Toplam	Yıl	Otoyol	Devlet Yolu
2007	1.908	31.333	30.579	64.383	2007	1.908	31.333
2008	1.922	31.311	30.712	63.945	2008	1.922	31.311

Kaynak: Kalkınma Bakanlığı Yıllık Ekonomik Programlar; Onuncu Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu, 2014;

* Milyon-Yolcu-Km.

** Milyon-Ton-Km

2.4. Havayolu Taşımacılığı

Taşıma süresinin önemli olduğu uzun mesafeli ve yükte hafif olan ürünlerin taşınmasında tercih edilen havayolu taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Bir yandan yüksek kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyonu sahip uçakların geliştirilmesi havayolu şirketlerinin hizmet kalitesini yükseltirken diğer yandan serbestleşme ve özelleştirme sayesinde sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi bu sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür (Ulaştırma ve Turizm Paneli, 2023: 6). Ancak havayolu taşımacılığı ürünlerin alıcıya kısa sürede ve güvenli bir biçimde ulaşmasını sağlarken taşıma kapasitelerinin sınırlı olması nedeniyle belirli büyüklükteki yükler taşınmamakta ve diğer sektörlerle göre daha maliyetli olmaktadır

Türkiye’de son yıllarda havayolu taşımacılığında yaşanan gelişmeler neticesinde düzenli ulaşım sağlanan havaalanı sayısı 16’dan 46’ya yükselmiştir. 1980’li yılların ortalarına kadar ulaşım tek şirket (THY) vasıtasıyla gerçekleştirilirken, 2010 yılında bu sayı 17’ye çıkmış, buna paralel olarak da uçak sayısı ve koltuk kapasitelerinde artışlar sağlanmıştır (Bakırcı, 2012: 340). Bu gelişmeler sonucunda 2003-2013 döneminde, dış hatlarda uçan yolcu sayısı % 190 artışla 25,3 milyondan 73,3 milyona; iç hatlarda taşınan yolcu sayısı da % 732 artışla 9,1 milyon yolcudan 76,1 milyon yolcuya ulaşmıştır. 2003-2013 döneminde gerek iç ticarete gerekse dış ticarete havayolu ile taşınan yük miktarı da internet üzerinden yapılan alışverişlerin etkisiyle hızla artmıştır. Bu dönemde, iç hat yük taşınması %290 artışla 190 bin tondan 740 bin tona ulaşırken; dış hatlarda aynı dönemde %140 artışla 770 bin tondan 1.85 milyon tona ulaşmıştır (Türkiye’nin Lojistik Görünümü, www.economy.gov.tr).

Tablo: 7. Türkiye’de Ulaştırma Alt Sektörlerindeki Gelişmeler: Havayolu Taşımacılığı

Taşıma Türü	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Yolcu (Yurtiçi)*	6.417	6.819	8.007	8.584	19.731	23.357	26.416
Yolcu (Yurtdışı)*	27.848	33.311	39.943	50.394	64.945	79.696	93.005

Kaynak: Kalkınma Bakanlığı Yıllık Ekonomik Programlar; Onuncu Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu, 2014.

* Milyon-Yolcu-Km

2.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Dünyada enerji ve enerjinin verimli kullanılması sorunu üretici ülkelerle enerjiyi talep eden ülkelerin boru hatlarıyla birbirine bağlanmasını zorunlu kılmıştır. Çünkü gerek kara, gerekse deniz taşımacılığına göre yatırım maliyeti daha yüksek olan boru hattı taşımacılığı, diğer taşıma şekillerinden daha süratli, daha ekonomik ve daha emniyetli olup, yapılan

yatırımı da kısa bir sürede itfa etmektedir. Önceleri küçük çaplı ve kısa mesafeli hatlar ile başlayan petrol ve doğal gaz taşımacılığı, artan talebe ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak, günümüzde daha büyük çaplı borularla, daha uzun mesafeler için yapılmaktadır (Ulaştırma ve Turizm Paneli, 2023: 9). Günümüzde, dünya petrol ticaretinin %38’i boru hatlarıyla taşınmaktadır. Bu rakam, doğal gazda yaklaşık % 75 civarındadır. Daha az enerji tüketmesi, hızlı, güvenli ve çevreci olması, ölçek ekonomisine sahip olması nedeniyle boru hattı taşımacılığını diğer taşıma türlerine göre daha avantajlı kılmaktadır. Doğal gaz taşımacılığında kullanılan boru hatlarının tükettiği düşük enerji miktarı demiryolu taşımacılığında sonra ikinci sırada yer almaktadır (Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023: 117).

Türkiye’de 1960’lı yıllarda başlayan boru hattı taşımacılığı konusunda mevcut ve planlanan projelerin birçoğu hayata geçirilmiştir. Petrol, doğalgaz ve diğer bazı özel taşımalarda boru hattının hızla yaygınlaşması devam etmektedir. Bu taşıma yöntemi, yalnız enerji kaynaklarını değil, aynı zamanda “arz güvenliğini” de stratejik bir hale getirmiştir.

Türkiye coğrafi ve jeopolitik açıdan dünyanın en büyük ham petrol ve doğal gaz rezervlerinin bulunduğu Ortadoğu ve Orta Asya ülkeleri ile Avrupa’nın ham petrol ve doğal gaz ithal eden ülkeleri arasındaki jeopolitik konumu, Doğu’nun enerji kaynaklarının Batı’ya aktarılmasında köprü görevi yüklemektedir. Şöyle ki Türkiye, dünya doğal gaz rezervlerinin %72’sine, ham petrol rezervlerinin ise %73’ne komşudur (Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023: 119).

Tablo: 8. Türkiye’de Ulaştırma Alt Sektörlerindeki Gelişmeler: Boru Hattı Taşımacılığı

Taşıma Türü	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Yük Taşıma (Yurtiçi)*	2.112	2.743	2.743	2.520	2.173	2.800	2.622
Yük Taşıma (Transit)*	45.804	56.038	56.038	54.242	48.216	44.417	39.956
Doğalgaz**	37.349	35.856	35.856	38.037	45.922	45.269	45.900

Kaynak: Kalkınma Bakanlığı Yıllık Ekonomik Programlar; Onuncu Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu, 2014.

* Milyon-Ton-Km.

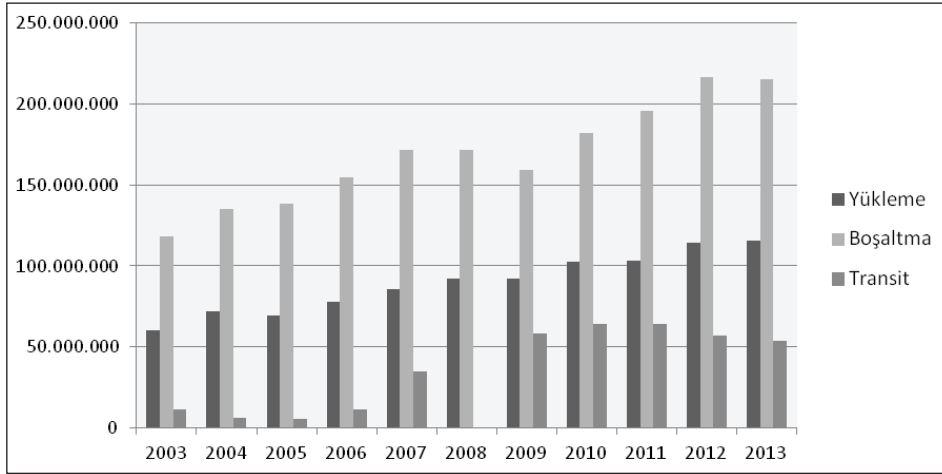
** Milyon-Sm³

3. Türkiye’de Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret

Türkiye’de dış ticaret taşımaları dünya taşımacılığı ile uyumlu olarak hem ihracat hem de ithalatta ağırlıklı olarak denizyolu ile yapılmaktadır. Dış ticaret taşımalarının son on

yıllık ortalaması dikkate alındığında % 87,6 oranında denizyolu ile yapıldığı görülür. Bu durum ulaşım zincirinin bir parçası olan ve yüklerin bir araya getirilip denizaşırı ülkelere gönderildiği; diğer ülkelerden gelen malların iç piyasaya dağıtımının yapıldığı limanların önemini giderek artırmaktadır. Türkiye örneğinde olduğu gibi limanlara ulaşım o ilin ya da bölgenin dış pazarlara açılmasını kolaylaştırmaktadır (2015 Yılı Programı: 255).

Grafik: 3. Türkiye’de Limanlarda Elleçlenen Toplam Yükün Yıllık Gelişimi

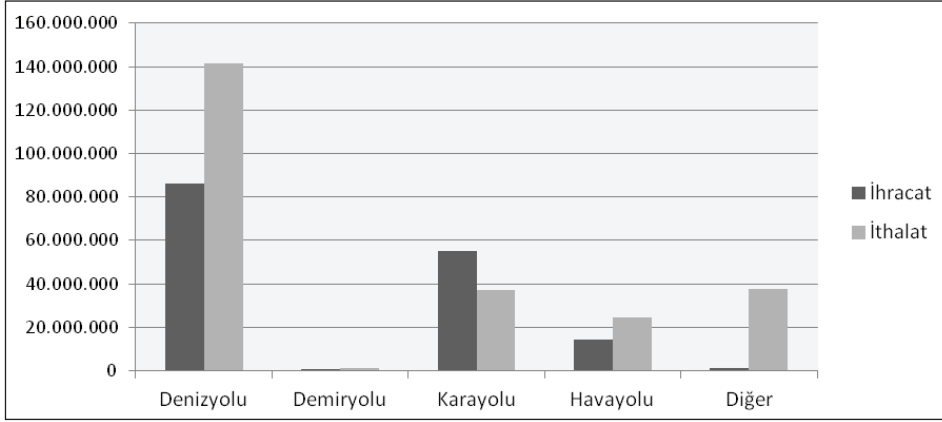


Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Türkiye’de 2013 yılı sonu itibarıyla limanlarımızda 7,9 milyon TEU² konteyner ve 300 milyon ton konteyner harici yük elleçlenmiştir. Küresel krize rağmen, 2003-2013 döneminde konteyner artışı yıllık ortalama yüzde 17 olarak gerçekleşmiştir. Konteyner elleçlemesinin 2014 yılı sonu itibarıyla 8,6 milyon TEU olarak gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.

2) TEU 20 feetlik konteyneri ifade etmektedir ve 34 metreküplük bir hacme sahiptir. TEU terimi İngilizce “Twenty-foot Equivalent Unit” kelimelerinin kısaltması olup, konteynerlenmiş yükler için bir endüstri standardı olarak kullanılmaktadır.

Grafik: 4. 2014 Yılında Türkiye’de Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret (Bin ABD Doları)



Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri, 2013; Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Dış Ticaret İstatistikleri

2023 yılı hedeflerine göre yıllık 850 milyon ton malın limanlarda elleçlenmesi beklenmektedir. Bunun için çok büyük liman yatırımlarına ihtiyaç olup halen Çandarlı, Ali-ağa, Mersin ve Filyos limanlarında yatırımlar devam etmektedir (Türkiye’nin Lojistik Görünümü, www.economy.gov.tr; 2015 Yılı Programı: 255).

Dış ticaret taşımalarında dikkate alınması gereken önemli bir konu da transit taşımacılıktır. Transit taşımacılık; mal bedelleri için transfer yapılarak veya yapılmaksızın, satın alınan yabancı menşeli veya Türk menşeli olup da yurt dışına satılmış malların transit olarak veya doğrudan doğruya, ithalat ve ihracat rejimi hükümlerine tabi olmaksızın başka bir ülkeye satılmasıdır. Ayrıca yurt dışında veya serbest bölgede yerleşik bir firmadan ya da antrepodan satın alınan malın, Türkiye üzerinden transit olarak veya doğrudan doğruya yurt dışında veya serbest bölgede yerleşik bir firmaya ya da antrepoya satılmasıdır (Onuncu Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu, 2014: 17). İthal edilecek eşyanın varacağı yere kadar, ihraç edilecek eşyanın ise gönderileceği yere kadar en az bir sınır geçerek taşınması olarak da bilinen transit ve taşımacılık kavramı iç içe geçmiş durumdadır (GTB, 2013: 41).

Uluslararası taşımacılık yapan Türk firmaları başka ülke topraklarından transit olarak geçtikleri gibi bizim topraklardan da yabancı taşımacıların araçları transit olarak geçmektedir. 2014 yılı verilerine göre sektörün filo değeri 15 milyar dolardır. 2013 yılında ihracat mallarını taşımak için en fazla Irak’a olmak üzere 1,2 milyon, ithal malları taşımak için 600 bin sefer yapmışlardır. Denizyoluyla sevkiyatın sınırlı olduğu Irak pazarına genellikle birim fiyatı düşük mallar taşınmaktadır. AB’ne yapılan taşımaların ise % 30’u yaban-

cı firmalar tarafından gerçekleştirilmiş olup sektörde yoğun bir rekabet yaşanmaktadır (Uras, Olayların İçinden: 03.04.2014)

3.1. Taşıma Şekillerine Göre İhracat

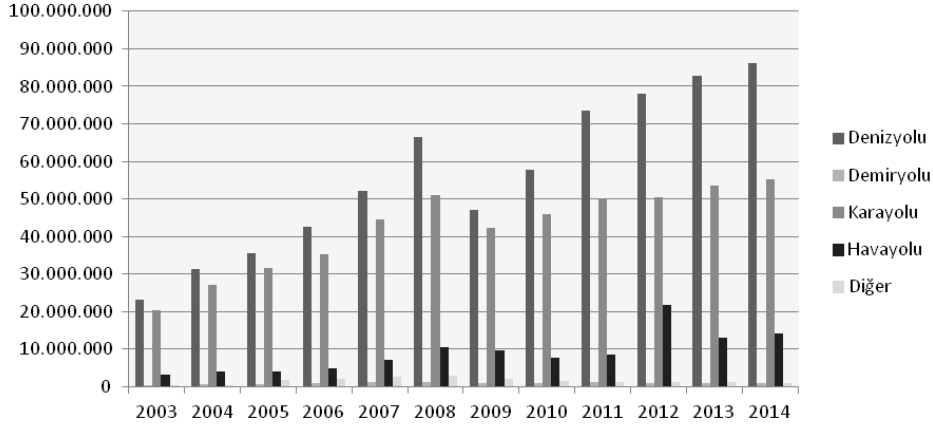
Türkiye ekonomisi 2000’li yıllardan itibaren yakaladığı yüksek büyüme ile birlikte, ihracatta sektörel ve bölgesel çeşitlilik artmış, 2003 yılında 47.3 milyar dolar olan ihracat, 2013’te 151; 2014 yılında ise 157 milyar dolara yükselmiştir. İhracatta ülke ve bölge çeşitliliğinin sonucu olarak farklı ülke ve kıtalara yüzlerce ürün ihraç eden Türkiye’nin yeni pazarlara girmesiyle farklı taşıma modlarının değerlendirilmesi gereği ortaya çıkmıştır.

Geleneksel sektörlerden yapılan ihracatın yoğun olduğu ülkelerde karayolu ve deniz yolu kullanımı daha yaygınken, taşımacılık maliyetlerinin daha yüksek olduğu havayolunda ise pahada ağır ve yükte hafif olan ürünler ihraç edilmektedir. Havayolu ile mal gönderimi yapmanın en önemli avantajları, gümrüklerdeki bekleme sürelerini ortadan kaldırması, ihraç edilen ürünün daha kısa sürede hedefe ulaşması ve hassas ürünler için daha güvenli bir nakliye şekli olmasıdır. Buna rağmen, havayolu taşımacılığının en önemli dezavantajı ise diğer taşımacılık modlarına göre daha pahalı olmasıdır. Yüksek teknoloji ürünlerin birim ağırlıkları düşük olduğundan, daha pahalı olan havayolu kullanımında birim başına düşen taşımacılık maliyeti daha az olmakta ve bu tür ürünler için havayolu tercih edilen bir nakliye modu olarak öne çıkmaktadır (TEPAV, 2013:2). Bu düşünceden hareketle yükün ağırlığı arttıkça birim başına daha düşük maliyetle demiryolu; yükün ağırlığı azaldıkça birim başına daha yüksek maliyetle havayolu taşımacılığı tercih edilmektedir.

Lojistik açıdan ihracatın gerçekleştirildiği bölgelerin konumu kadar, kullanılan taşıma modunun da önemi oldukça fazladır. Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve sahip olduğu coğrafi konumu nedeni ile ihracat işlemlerinde deniz yolu taşımacılığını tercih etmekte olduğu gözlemlenmektedir. Öyle ki 2005’den itibaren gerçekleştirilen ihracatın 2000’li yılların başlarına göre daha fazla deniz yolu ile gerçekleştirilmesi deniz yolunun tercih edilmesinin önemli göstergelerindendir (Onuncu Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu, 2014: 14).

AB 27’de uygulanan karayolu-deniz yolu taşımacılığının aksine başta ABD olmak üzere Rusya ve Çin’de uygulandığı gibi en uygun taşıma şekli deniz yolu-demiryoludur. Taşıma sistemindeki deniz yolu-karayolu kombinasyonu uzak mesafelere hızlı bir biçimde ulaşmak isteyen Türkiye ihracatında taşıma giderlerini artırıp maliyetleri yükselterek firmaların dış dünya ile rekabetini zora sokmaktadır

Grafik: 5. Türkiye’de Taşıma Modlarına Göre İhracat (Bin ABD Doları)



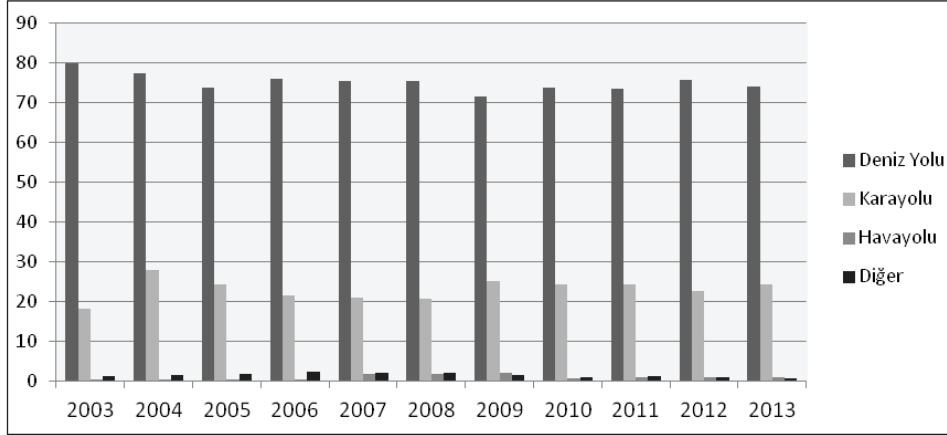
Kaynak: TÜİK Dış Ticaret İstatistikleri 2013; Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Dış Ticaret İstatistikleri

Taşıma modlarına göre Türkiye’nin ihracat değerlerini gösteren Grafik: 5’den görüleceği üzere üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye’de bu durumun doğal sonucu olarak ihracatın ağırlıklı olarak denizyolu ile yapıldığı görülmektedir. Bu yapı, dünya taşıma sistemi ile paralellik arz eder. Kombine yük taşımacılığının temeli olan denizyolu taşımacılığını ise karayolu taşımacılığı takip etmektedir.

Grafik: 5’deki verilere göre 2003-2014 yılları arasında ulaşım modları arasında en yüksek artış oranı dünya konjonktürüne uygun olarak havayolu modunda yaşanmış olup, özellikle 2011-2012 yılları arasında havayolu kullanımı yaklaşık olarak 2,5 katına çıkmıştır. Bu artış son dönemlerde taşımacılık sistemleri arasında havayolunun payının arttığını göstermektedir.

2013 yılında Türkiye ihracatında en çok kullanılan ulaşım modu sırasıyla, % 54.63 ile deniz yolu, % 35.36 ile karayolu, % 8.52 ile havayolu olmuştur. Demiryolu % 0.63 ile sonuncu sırada yer almaktadır. 2014 yılında ise ihracattaki durgunluğun sonucu olarak denizyolu taşımacılığının payı % 53,3 olarak gerçekleşmiştir.

Grafik: 6. Türkiye İhracatındaki Taşıma Sistemlerinin Yıllık Gelişimi



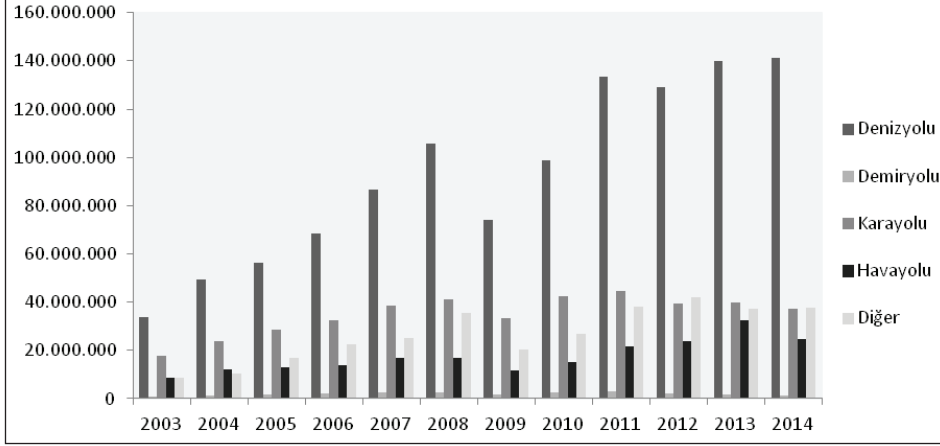
Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı 2015 yılı Şubat ayı verilerine göre en çok ihracat, 6.090 milyon dolar ve % 49,8 oran ile denizyoluyla yapılmış, düşük oranda da olsa ihracatta denizyolu payının azaldığı gözlenmiştir. Denizyolu taşımacılığını 3.731 milyon dolar ve % 30,5 oran ile kara yolu izlemektedir. Karayolu taşımacılığının bir önceki yıldaki payı % 33'tür. İhracat taşımalarında üçüncü sırayı 2.270 milyon dolar ve % 18,5 ile havayolu almaktadır. Hava yolu taşımacılığının bir önceki yıldaki payı ise % 12,1'dir. Buna göre oransal olarak denizyolu ve karayolu taşımacılığı azalmış, havayolu taşımacılığının payı ise artmıştır.

3.2. Taşıma Şekline Göre İthalat

Türkiye, gelişmekte olan bir ülke olarak enerji ve ara malı ithalatına bağımlı olup, ekonomik aktivite ve ithalat aynı yönde hareket eden iki değişken haline gelmiştir. Nitekim ekonominin büyüdüğü dönemlerde ithalat artmış, daralma dönemlerinde ise düşmüştür. İthalat ve büyüme arasındaki bu ilişki, 2000'li yıllardan sonra da devam etmiş, 2000 yılında 54 milyar dolar olan ithalat 2013 yılında 251 milyar dolara yükselmiştir. 2014 yılında ise cari işlemler açığını düşürmek amacıyla alınan önlemlerin sonucu olarak yurtdışı mallara olan talebin azalmasıyla ithalat 241 milyar dolara düşmüştür (TİM, 2014: 104).

Grafik 7. Türkiye’de Taşıma Şekillerine Göre İthalat (Bin ABD Doları)



Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikler, 2013; Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Dış Ticaret İstatistikleri

Taşıma modlarına göre 2013 yılında Türkiye ithalatında en çok kullanılan taşıma modu % 55,6 ile deniz yolu, % 15,91 ile karayolu, % 12,95 ile hava yolu olmuştur. Demiryolu % 0,7 ile sonuncu sırada yer almaktadır. Demiryolu, dünyada da yaygın olarak kullanılan konteyner taşımacılığı için uygun olmasına rağmen çoklu taşıma sistemi açısından Türkiye’de bu taşıma yönteminin yeterince kullanılmadığını göstermektedir.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı 2015 yılı Şubat ayı verilerine göre en çok ithalat, 10.965 milyon dolar ve % 65 oran ile denizyoluyla yapılmaktadır. Bu taşıma şeklini sırasıyla %16 ile kara yolu (2.706 milyon dolar) ve boru hattı ulaşımı (1.519 milyon dolar) izlemektedir. İthalatta havayolu taşımacılığının oranı ise % 8,8’dir. İthalatın modlara göre dağılım oranları incelendiğinde, modlar arasında dengeli bir dağılım söz konusu olmadığı görülür. İhracat taşımalarında olduğu gibi, ithalatta da en çok tercih edilen ulaşım modu denizyoludur. 2015 yılı Şubat ayı itibarıyla en fazla ithalat yapılan ilk beş ülkeden birinin Çin, diğerinin ABD olması nedeniyle Türkiye’de ithalatın büyük bir kısmının denizyoluyla yapılmasında etkili olduğunu iddia etmek mümkündür.

4. Genel Değerlendirme ve Sonuç

Taşımacılık sektörü hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de Türkiye’nin ekonomik kalkınması için ulaşmak istediği gelir, istihdam ve ihracat gibi birbirleriyle ilintili ekonomik hedefleri gerçekleştirme açısından büyük öneme sahiptir. Türkiye; büyüme potansiyeli yüksek olan Asya, ticari ilişkileri gelişmiş olan Avrupa, ham petrol rezervlerinin bulunduğu Orta Doğu ile doğal kaynak zengini olan Kafkasya arasında geçiş

bölgesi özelliğine sahip bir ülkedir. Coğrafi konum itibarıyla dünya ticaretinin %40'ını gerçekleştiren Avrupa ile %25'ini gerçekleştiren Asya kıtası arasında yer alan stratejik konuma sahip bir ülke olduğundan lojistik ve taşımacılık açısından önemli bir potansiyele sahiptir.

Türkiye'de şehirlerarası yük ve yolcu taşımacılığının çok büyük bir kısmı karayolu ile yapılmaktadır. Kısa mesafeli taşımalarda uygun olan karayolu taşımacılığı uzun mesafelerde ekonomik değildir. Diğer taşıma türleri ise yok denecek kadar azdır. Dolayısıyla ulaştırma türleri arasında bütünlük ve dengeli bir dağılım söz konusu değildir. Taşıma maliyetlerinin yüksekliği nedeniyle karayolu taşımacılık payının aşağı çekilmesi gerekmektedir. Bir örnek vermek gerekirse Türkiye'de denizyoluyla yük taşımanın maliyeti karayolu ile yük taşıma maliyetinin yaklaşık 1/6'sı kadardır. Bu durum, Türkiye'de yük taşımacılığında denizyolu taşıma potansiyelinin kesinlikle kullanılması gerektiğini göstermektedir.

Öte yandan taşımacılık işlemi, coğrafi konumdan bağımsız düşünülemez. Türkiye'de coğrafi konum nedeniyle denizyoluyla taşınmasının mümkün olmadığı durumlarda ise gelişmiş ülkelerde olduğu gibi daha ekonomik olan demiryolu taşımacılığının yaygınlaştırılması gerekir. Bu sektörde rekabetin geliştirilmesini sağlamak amacıyla da demiryollarındaki devlet tekelinin kaldırılması gerekir. Ancak ulaştırma yatırımlarının finansman ihtiyacının büyüklüğü Türkiye'de kısa vadede taşıma sistemlerinin birbirleri yerine ikame edilmesini zorlaştırmaktadır.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'de dış ticaret taşımaları ağırlıklı olarak denizyolu ile yapılmaktadır. Alt sektörler itibarıyla dış ticaret taşımalarının son on yıllık ortalaması dikkate alındığında yaklaşık %87 oranında denizyolu ile yapıldığı görülür. Kombine yük taşımacılığının temelini teşkil eden denizyolu taşımacılığını karayolu taşımacılığı takip etmektedir. Türkiye'nin gelişmiş ülke taşımacılığında ayrıldığı nokta kombine taşımacılıkta görülür. Örneğin dünyada sıkça kullanılan, konteyner taşımacılığının da yapılabildiği denizyolu-demiryolu taşımacılığı daha avantajlıdır ve bu taşıma biçimi yeterince uygulanmamaktadır. Taşıma sistemindeki deniz yolu-karayolu kombinasyonu uzak mesafelere hızlı bir biçimde ulaşmak isteyen Türkiye ihracatında taşıma giderlerini artırıp maliyetleri yükselterek firmaların dış dünya ile rekabetini zora sokmaktadır.

Sanayinin ve ekonominin temel girdisi enerjidir. Türkiye'de olduğu gibi Dünyada da enerji ihtiyacının her geçen gün artacağı beklenmektedir. Türkiye'de enerji kaynakları kısıtlı olmasına rağmen Ortadoğu, Avrasya ve Hazar gibi enerji rezervlerine yakındır ve bu hattı Avrupa'ya ulaştıran hatlar Türkiye üzerinden geçmektedir. Ancak Türkiye'nin jeopolitik konumu doğu ile batı arasında enerji koridoru olmak yerine enerji merkezi olmayı gerektirir. Bunun için de enerjiyi nakleden değil depolayan ve dolayısıyla katma değerini artıran bir altyapının oluşturulması gereği vardır. Bu durum bir yandan ekonominin gelişmesini artırırken diğer yandan Türkiye'yi enerji üreten ülkelere daha stratejik bir konuma getirecektir.

Kaynakça

- Bakırcı, M. (2012). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı”. *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 25, Ocak - 2012, 340 - 377.
- Çalış, A. (2003). *İhracatta Nakliyat*. Ankara: İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi.
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığının Lojistik Sektörüne Yönelik Uygulamaları. (2013). Ankara: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayın No: 8, Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğü Yayın No: 1.
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı 2015 Yılı Şubat Ayı Veri Bülteni, Dış Ticaret Şirket ve Esnaf Geçici İdari Verileri. (2015).
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Dış Ticaret İstatistikleri. <http://risk.gtb.gov.tr/istatistikler/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri/resmi-dis-ticaret-istatistikleri>. Erişim tarihi: 05.03.2015.
- Servantie, D. (2014). “Geçmişten Geleceğe AB Ulaştırma Politikası”. İktisadi Kalkınma Vakfı Değerlendirme Notu.
- Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2011 www.sp.gov.tr/upload/.../93C5Y+Turkiye_Ulasim_veIletisim_Stratejisi.p Erişim tarihi:15.05.2015.
- Karayolları Genel Müdürlüğü Devlet Yol Envanteri, 2015 <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx> (15.05.2015).
- Karayolları Yıllar İtibariyle Faaliyet Raporları <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx/ET>.
- Kalkınma Bakanlığı (2013). Onuncu Kalkınma Planı(2014-2018), Ankara. www.kalkinma.gov.tr/.../Kalknma%20Planlar/.../Onuncu%20Kalkınma%20. Erişim tarihi:15.04.2015.
- Kalkınma Bakanlığı Onuncu Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu, Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi, 2014, Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı 2015 Yılı Programı.
- Kayserilioğlu, E. (2004). *Deniz Taşımacılığı Sektör Profili*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Servantie, D. (2014). *Geçmişten Geleceğe AB Ulaştırma Politikası*, İktisadi Kalkınma Vakfı Değerlendirme Notu.
- Tanyaş, M. ve Arıkan, F. (2013). *Bursa İli Lojistik Merkez Ön Fizibilite Raporu*, 17.01.2013, Bursa.
- Tepav, *Takipçi Ülkeler, Piyasa Yapıcı Ülkelere Karşı: Küresel Entegrasyonun Neresindeyiz?*

- TİM, Ekonomi ve Dış Ticaret Raporu, 2014, <http://www.tim.org.tr/tr/tim-gundem-tim-ekonomi-ve-dis-ticaret-raporu-2014-ile-ihracatin-anatomisini-cikardi.html>. Erişim tarihi:10.03.2015.
- TÜİK (2011). Ulaştırma İstatistikleri Özeti.
- TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri Aralık 2013 <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=16070> Erişim tarihi:10.03.2015.
- Türkiye'nin Lojistik Görünümü. www.economy.gov.tr/portal/.../turkiyenin_lojistik_gorunumu.pdf Erişim tarihi:10.03.2015.
- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü <http://www.denizticareti.gov.tr/>(14.04.2015).
- Uras, G. (2014). "İhracat için 1.2 Milyon, İthalat İçin 600 Bin Sefer". Olayların İçinden, Milliyet, 03.04.2014.
- Vizyon 2023, Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu, Temmuz-2003, Ankara www.utikad.org.tr/.../TUBITAK%20Ulastirma%20ve%20Turizm%20Pan (20.04.2015).