

## Ulaştırma Ağlarının Ekonomik Entegrasyonlara Etkisi ve Türk Dünyası Boyutu

Oytun MEÇİK\*

### Özet

Bu çalışma ulaştırma altyapıları ve ağlarının ülkelerin refah seviyeleri üzerindeki etkilerini incelemektedir. Bilindiği gibi, ulaştırma ağları ülkelerin ekonomik stratejilerini şekillendiren önemli bir unsurdur. Ulaştırma sistemleri, mal ve hizmetler için yer ve zaman faydası yaratmaktadır. Böylece ulaştırma sistemleri piyasa dengesinin oluşumuna katkı sağlamaktadır.

Günümüzde ekonomik entegrasyonlar, ulaştırma sistemlerindeki teknolojik gelişmeler sayesinde sınırlarını daha fazla genişletebilme yetisi elde etmişlerdir. Bu gelişmeler, bireyler ve mal/hizmetlerin mobilitesini kolaylaştırmaktadır. Kısacası "Via est Vita", yani "yol hayattır".

Bu çalışma ile ulaştırma sistemleri ve ekonomik entegrasyonların sahip olduğu refah düzeyinin ilişkisi incelenmektedir. Buna ilave olarak, çalışmada ulaştırma sistemlerinin Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri arasındaki ilişkiler açısından önemi de vurgulanmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Ulaştırma altyapısı, ulaştırma ağları, ekonomik entegrasyonlar, ekonomik kalkınma, Türk dünyası.

## The Impact of Transportation Networks to the Economic Integrations, and Turkish World Dimension

### Abstract

This paper explores the impacts of transportation infrastructures and networks on welfare of countries. As it is known, the transportation systems are always important for economic strategies of countries. Transportation systems provides benefits in place and time for transport of goods and services. Thus transportation systems contributes the equilibrium on the market.

Nowadays economic integrations have abilities to achieve wide boundaries through technologic improvements on transportation systems. Also these improvements facilitates mobility for individuals and goods/services. "Via est Vita" in brief, namely "the way is life".

---

\* Araştırma Görevlisi, Uşak Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü

In this paper, it is investigated that the relations between the transportation systems and welfare of economic integrations. In addition, it is emphasized that importance of transportation systems for Turkey's and other Turkish Republics's relations.

**Key Words:** Transportation infrastructure, transportation networks, economic integrations, economic development, Turkish world.

### Giriş

Ulaştırma sistemi; modern toplumun günlük yaşamının vazgeçilmez bir parçasını oluşturan, ekonomik ve sosyal yönden insanların var olabilmelerini mümkün kılan, başka bir ifade ile insan ihtiyaçlarının karşılanabilmesinde önemli role sahip çeşitli araçları bir araya getiren sistemi ifade etmektedir. İkel dönemden günümüz modern yaşamına dek, ulaştırma sistemlerindeki gelişmeler, sanayi, ticaret ve toplumsal alanda meydana gelen evrimlere paralellik göstermiştir (TMMOB, 2011).

Ulaştırma altyapısı ve ağlarındaki teknolojik ilerlemeler, coğrafi bakımdan daha geniş alanlardaki ekonomik entegrasyonların piyasa bütünlüğünün bozulmayacak şekilde oluşabilmesini mümkün kılmaktadır. Böylece modern dünyanın ekonomik entegrasyonlarda hem mal ve hizmetler için, hem de bireyler için geniş bir mobilite imkânı yarattığı söylenebilir. Pek tabii böyle bir durumun, piyasadaki arz ve talebin şekillenmesinden ekonomik gelişmeye kadar pek çok sonucunun bulunduğu vurgulanmalıdır.

Bu çalışma ile küresel arenada ülkelerin ulaştırma altyapılarında meydana gelen gelişmelerin ekonomik etkilerinin ortaya konulması, ekonomik entegrasyonlar üzerindeki etkilerinin analiz edilmesi ve bazı örneklerin ele alınması amaçlanmıştır. Ulaştırma ağlarının ekonomik perspektifte incelenmesi, Türkiye ve Türk Cumhuriyetlerinin ilişkilerinin şekillenmesinde izlenmesi gereken politikalara yön vermesi bakımından önem arz etmektedir.

### Ulaştırma Ağları ve Ekonomik Etkileri

Ulaştırma bir ekonomik fonksiyon olarak ele alınabilir, zira ekonomide üretilen mal ve hizmetler ile üretim fonksiyonları arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır. Üretim sürecinde ortaya fayda çıkarılıyorsa, ulaştırma ile fayda için uygun ortam yaratılmaktadır. Gözden kaçırılmaması gerekir ki, belirli bir zamanda ve yerde çok az işe yarayan ya da hiç işe

yaramayan bir ürünün, başka bir zamanda ve yerde büyük bir faydasının görülmesi mümkündür (Norton, 1963: 3).

Günümüzde uluslararası ticaretin yaygınlaşması ile pazarlar arasında malların hareketi önem kazanarak, yerli ürünlerin karşısında, rakipleri olan ithal ürünler belirmeye başlamıştır. Böylece piyasalardaki fiyat rekabetinin ve ürün çeşitliliğinin artması ile piyasaların bilindik koşulları değişmiş ve daha dinamik bir yapıya dönüşmüştür. Ancak bu noktada, ulaştırma maliyetlerinin önemli bir kısıt olduğu (Hummels, 2006: 24) ve piyasa mekanizması ile karşılaştırmalı üstünlüklerin işleyişinde bir takım aksaklıklara yol açma potansiyeli taşıdığından söz edilebilir.

Ulaştırma sektörü aracılığı ile sunulan hizmetlerin genel özelliklerini şu şekilde özetlemek mümkündür (Aktan ve Dileyici, 2005: 18):

- Büyük altyapı yatırımları gereksinimi ve yüksek sabit maliyetlere yol açması,
- Pozitif dışsallık yayarak, ekonomide özel faydalar yaratması,
- Mal ve hizmetlerin mobilitesinin artması,
- Hizmetin çok boyutlu olması (hem yolcu hem yük taşımaya yönelik olması).

Bir ülkenin daha gelişmiş bir ekonomik seviyeye erişmesinde, o ülkenin sahip olduğu kaynak potansiyelini mevcut ticaret kapasitesini genişletmeye yönelik olarak değerlendirmesi önemli bir rol oynamaktadır. Dış ticaret ve ekonomik kalkınma arasındaki ilişkinin incelenmesi, dış ticaretin kalkınmayı kalkınmanın da dış ticareti etkilediğini göstermektedir (Örnek ve Kaplan, 2008: 156). Buna paralel olarak, ampirik çalışmalarda da ekonomik büyüme ve ticareti geliştirici göstergeler arasında bir pozitif ilişkinin varlığı ortaya konulmuştur (Wilson, Luo ve Broadman, 2006: 37).

Bir ekonomide altyapı yatırımlarının önemli bir fonksiyonu, özel iktisadi birimlerin üretken yatırımlarına yön vermesi ve verimliliklerini yükseltici etki yapmasıdır. Bu tür yatırımlar, genellikle bir girişimin ya da kuruluşun tek başına altından kalkamayacağı ölçüde büyük olduğu için, çoğu kez kamunun görev edindiği yatırımlardır (Han ve Kaya, 2002: 248).

Ulaştırma altyapısı yatırımlarının büyük maliyetlerinin bulunması, bölgesel ya da bölgeler arası ulaştırma altyapılarının oluşturulmasında, sistemin; yapım, bakım ve işletme maliyetleri açısından değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır. Literatürdeki çalışmalar, demiryolu yatırımlarının ekonomik etkinliğinin, karayolları yatırımlarına nazaran daha fazla olduğunu göstermektedir (Kabasakal ve Solak, 2010: 134). Demiryollarının

sağladığı bu avantaj, özellikle mal ve hizmetlerin hareketliliği boyutunda maliyet üzerinde önemli etkilere sahiptir.

Gelişmekte olan ülkelerde 1990'lı yıllardan bu yana, sektörler itibariyle altyapı hizmetlerindeki özelleştirmeler incelendiğinde ise ulaştırma sektörünün, çatisını enerjinin oluşturduğu diğer sektörlerle nazaran daha az özelleştirmeye konu olduğu görülmektedir (Dileyici ve Özen, 2005: 197). Bunun daha önce işaret edildiği gibi, bu sektördeki altyapı yatırımı ve işletme maliyetlerinin yüksek olmasından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Ulaştırma altyapısı yatırımları ve ekonomik kalkınma arasındaki ilişkide önemli bir role sahip olan politikaların şekillendirilmesi, ulaştırma altyapısı yatırımlarının yerel ekonomik kalkınma üzerindeki potansiyel etkisini belirleme gücünü ortaya çıkarmaktadır. Bu bağlamda, politika yapıcılarının ekonomik koşulları ve daha da önemlisi yatırım türünü belirleme yetisinin, ekonomik gelişmenin sağladığı faydaları somutlaştırdığı ifade edilebilir (Banister ve Berechman, 2000: 333).

#### **Ulaştırma Altyapısındaki Gelişmelerin Ekonomik Entegrasyonlara Etkisi**

Literatürde ulaştırma konusu, geniş kapsamlı bir süreç olan ekonomik entegrasyonun politik, sosyal ve çevresel etki ve sonuçlara sahip bir parçası olarak ele alınmaktadır. Kavram aynı zamanda, rekabetçilik boyutunda yeni bir gündemi ve verimliliğin yeni bir ölçütünü oluşturmaktadır (Banister ve Berechman, 2000: 76). Çünkü bir toplumun sahip olduğu ulaştırma altyapısı, mal ve hizmetler ile yolcuların hareketliliğini sağlarken, hem ekonomik durumun bir göstergesi olmakta hem de ekonomik etkilere yol açmaktadır (McCarthy, 2001: 9). Bu etkilerin mal, hizmet ve üretim faktörlerinin hareketliliği üzerindeki kısıtlamaların ortadan kaldırılmasına bağlı olarak ortaya çıkan ekonomik performanstan kaynaklanan bir yakınsama sürecine ulaşılmasını sağladığı ifade edilmektedir (Banister ve Berechman, 2000: 76).

Uluslararası ticari faaliyetleri geliştirici nitelikteki yatırımlar, sadece yatırımın fiilen gerçekleştiği ülkeleri değil, aynı zamanda bu ülkelerin ticari ilişkiler kurduğu ülkeleri de olumlu yönde etkilemektedir. Dolayısıyla bu yatırımların, uluslararası ticari arenada olumlu dışsallıklar yarattığını belirtmek mümkündür (Wilson, Luo ve Broadman, 2006: 42). Ulaştırma altyapısı aracılığıyla ürünlere yansıyan görece olarak küçük, ancak kaçınılmaz maliyetler, hizmet aksaklıklarında büyük kayıplara

dönüşebilmektedir (Banister ve Berechman, 2000: 59). Bu doğrultuda, ulaştırma altyapısının ekonomide piyasa dengesinin oluşumunu destekleyici bir rolünün olduğu da vurgulanmalıdır.

Ulaştırma maliyetlerinin uluslararası ekonomik entegrasyonların analizinde önemli bir rolünün bulunduğu dair bir takım teorik modeller bulunmaktadır. Bunlar; Wonnacott ve Wonnacott, Krugman ve Krugman, Haaland ve Wooton modelleri olarak sıralanabilir. Bu modellerde; homojen ya da farklılaştırılmış mallar, iki ya da daha fazla ülke, serbest ticaret alanı ya da gümrüğe tabi bölge ayrımları yapılmaksızın, ulaştırma maliyetleri entegrasyonun getirileri çerçevesinde ele alınmaktadır (Amjadi, Winters ve Yeats, 1995: 466).

Amjadi, Winters ve Yeats (1995: 488) Amerika'da ulaştırma maliyetlerinin entegrasyonu teşvik edici bir etkisinin bulunmadığını belirtmekle birlikte, maliyetlerdeki azalmaların entegrasyonun gerçekleşmesinde önemli bir rolünün olduğunu vurgulamaktadır.

### **Ulaştırma Ağları-Ekonomik Entegrasyon Örnekleri**

Bir ekonomik entegrasyon için ulaştırma altyapısının sahip olduğu önem ortadadır. Literatürde bu kapsamdaki etkileri analiz eden ekonometrik çalışmalara da rastlanmaktadır (Jiwattanakupaisarn, 2008). Dünya üzerinde birbirinden farklı özelliklere sahip ekonomik entegrasyon örnekleri yer almaktadır. Bu entegrasyonlarda ulaştırma altyapısının rolüne ilişkin bilgileri özetlemek mümkündür.

Avrupa Birliği, ulaştırma politikalarını dört temel program ile desteklemektedir. Bunlar; Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T), Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı, Marco Polo Programı ve Çerçeve Programı 6 kapsamında Civitas II ve Concerto programlarıdır (Erkol, 2008: 17). Trans-Avrupa Ulaşım Ağları, AB'nin altyapı gelişimine yönelik en yoğun yatırımlarına konu olmaktadır. Bu yatırımlara ilişkin ilk adımlar, 1994'de Essen Konseyi'nde atılmış ve programın 2010 yılında tamamlanması planlanan 14 öncelikli proje içerisindeki ilk grupta yer alması öngörülmüştür. 2000-2006 döneminde, bu programa ilişkin projelerin sadece bir kısmının sonuçlandırılabilirdiği görülmektedir. Projelerin tamamlanamamasına etken olarak; fonların yetersizliği ile özellikle sınır ötesi bölgelerdeki mevzuata ve teknik nedenlere dayalı problemler gösterilmektedir (Stefanova, 2008: 86-87).

Trans-Avrupa Ağları ile ortaya koyulan temel amaç, haberleşme ve dağıtım ağlarının Tek Pazara uygun hale getirilmesidir. Pek tabii, bu

projelerin istihdam yaratmak, sosyo-ekonomik faydalar sağlayarak, Avrupa uyumunu teşvik etmek ve malların dolaşımını iyileştirerek, Tek Pazara destek vermek gibi geniş amaçları da bulunmaktadır (Rumford, 1997: 10). AB tarafından oluşturulması amaçlanan ulaştırma altyapısının entegre edilebilir bir yapı arz etmesi, üye ülkelerin ve aday ülkelerin gerçekleştirdikleri projelerde entegre edilebilirliği göz ardı etmemesi gerekmektedir. Musila-Malago (2005), Polonya'da gerçekleştirilen projelerin de bu kapsamda değerlendirildiğini ifade etmektedir.

Küresel boyutta üretim ve satış faaliyeti gösteren firmaların, üretim tesislerini üretim faktörü maliyetlerini gözeterek dünyanın farklı noktalarında konumlandırması, lojistik ve ulaştırma zincirlerinin geniş bir coğrafyada etkinlik kazanmasına yol açmaktadır. Türkiye'nin jeopolitik konumu, üretimini Doğu Avrupa, Kuzey Afrika ve Asya gibi bölgelerde üretim gerçekleştiren firmaların ulaştırma taleplerini karşılamaya yönelmektedir (Zeybek, 2007: 401). Ayrıca Türkiye'nin, AB üyeliğine aday bir ülke olması nedeniyle ulaştırma sektöründe AB'nin sahip olduğu düzenleme ve uygulamalara uyum sağlaması ve rekabet gücünü arttırması ihtiyacına dikkat çekilmelidir (Demir, 2005: 130).

Bir başka entegrasyon örneği olan Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (ASEAN), bölgesel olarak ekonomik büyüme, sosyal ilerleme ve kültürel kalkınmanın sağlanması amacı ile altyapı yatırımlarını ön plana çıkarmakta ve böylece sınır ötesi fiziksel altyapı bağlantıları ile bölgesel işbirliğinin ve ekonomik entegrasyonun geliştirilmesini amaçlamaktadır. Birlik, başta Dünya Bankası olmak üzere, dünya üzerindeki kalkınma bankalarının finansman desteği ile bölgedeki altyapı yatırımlarının koordine edilebileceği yönünde bir görüşe sahiptir. Bu şekilde, bölgedeki ekonomik entegrasyonun güçlendirilmesi ve 2015 yılında Birliğin ekonomi topluluğu haline gelmesi öngörülmektedir (Bhattacharyay, 2009: 19). Birliğin geliştirdiği politikaların, insanlar ile mal ve hizmetlerin kesintisiz ulaşımını mümkün kılacak ortaklaşa projelerin oluşturulmasına odaklandığı ve bunun için Akıllı Ulaşım Sistemleri (Intelligent Transport Systems) olarak tanımlanan teknolojilerden yararlanılabileceği vurgulanmaktadır (ASEAN, 2004).

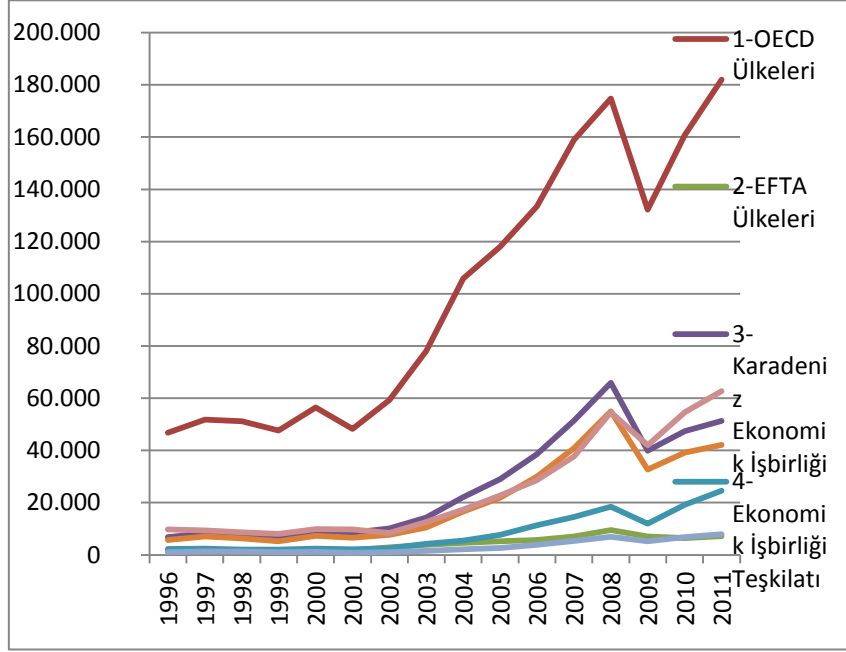
### **Türk Dünyasına Ulaştırma Perspektifinde Bakış**

Dünya üzerinde birbirine alternatif nitelikte pek çok ulaştırma ağı bulunmaktadır. Bu ağların bazıları birbirine entegre durumda iken, diğerleri bağımsız şekilde yapılandırılmışlardır. Küreselleşme gerçeği ile birlikte düşünüldüğünde, dünyanın farklı bölgelerinin tamamen birbirinden bağımsız düşünülmesi makul bir düşünce değildir. Bu bağlamda, daha önce

de belirtildiği gibi insanlar ve mal/hizmetler için yer ve zaman faydası yaratmada özel bir öneme sahip olan ulaştırma altyapısı ve ağlarının sadece ülke içinde ve dışarıda da sınırlı istikametlerde yapılandırılmaması gerekmektedir.

Özellikle Türk dünyası gibi ortak manevi geçmişe dayanan ülkeler arasındaki sosyal ve ticari ilişkilerin geliştirilebilmesi için ulaştırma ağlarının öneminin vurgulanması yerinde olacaktır. Mevcut koşullar göz önünde bulundurulduğunda, Türk Cumhuriyetleri arasında ticari ilişkilerin önündeki ulaştırmaya dayalı temel engeller; vize sorunları, kamyon giriş ücretleri, kartelleşme, modern kamyon filolarının eksikliği ve demiryolu taşımacılığının yavaşlığı olarak gösterilmektedir (Bağırzade, 2010: 26).

Şekil 1'de 1996-2011 döneminde seçilmiş ülke grupları ile Türkiye'nin ticaret hacmi yer almaktadır. Türkiye'nin Türk Cumhuriyetleri ile olan ticaret hacmi 1996 yılında yaklaşık 1 milyar dolar iken, 2011 yılında bu rakam 8 milyar dolar olmuştur. Aynı dönemde Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) ülkeleri ile olan ticaret hacmi ise yaklaşık 47 milyar dolardan, 182 milyar dolara çıkmıştır. 2011 yılı rakamları ile Avrupa Serbest Ticaret Birliği (EFTA) ülkeleri ile olan ticaret hacmi diğer gruplara göre en düşük seviyede bulunmaktadır. Bu grubu takiben Türk Cumhuriyetleri ile olan ticaret hacmi gelmektedir. Dolayısıyla Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri arasındaki ticaret hacminin oldukça yetersiz olduğu belirtilebilir.



**Şekil 1: Seçilmiş Ülke Grupları İle Türkiye'nin Ticaret Hacmi (Milyar Dolar)**

(<http://www.tuik.gov.tr>'den alınarak yazar tarafından hesaplanmıştır.)

İlgili literatür incelendiğinde, bölgenin ulaştırma altyapısının ihtiyaçları karşılamaktan uzak olduğu görülmekle birlikte, günümüz koşullarında üretim ve ticaretin Atlantik'ten Pasifik'e kaymasının ve Doğu-Batı eksenli ticaretin, tarihi İpek Yolunu canlandıracağına dikkat çekildiği görülmektedir (Yakıcı, 2010: xv). Batılı ülkelerin, Türk Cumhuriyetleri üzerindeki Rusya etkisini hafifletme ve Asya'ya hızlı ve ekonomik şekilde ulaşımı mümkün hale getirme çabalarının bir ürünü olarak, TRACECA isimli ulaşım koridorunun gerçekleştirilmesi stratejisi ortaya çıkmıştır (Veliyev, 2009: 107).

TRACECA programı ile Karadeniz havzası, Güney Kafkasya ve Orta Asya'da uluslararası arenada ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaştırma faaliyetlerinin genişletilmesi amaçlanmaktadır. 1998'de jeopolitik ve ekonomik potansiyellerini birleştirmek amacıyla Bakü'de bir araya gelen 12 ülke (Ermenistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna, Özbekistan)



anlaşmaya varmışlardır. 2009 yılında bu programa İran da katılmıştır (TRACECA, 2012).

Projenin Türkiye etabında Kars-Tiflis bağlantısı ile Marmaray projelerinin entegre edilmesi, Avrupa-Asya koridorunda Orta Asya'ya ulaşımın hızlı ve ekonomik hale gelmesini sağlayabilecektir. Belirtilen koşulların oluşması bölgede dış ticareti arttıracak, genişleyen ticaret hacmi de artan refahı beraberinde getirecektir. Özellikle iki kıtanın bağlantı noktasını oluşturan Türkiye'nin, böyle bir durumda elde edeceği stratejik konum, ülkeye Avrupa Birliği üyeliği ya da bunun gibi entegrasyonlarda ve uluslararası ilişkiler boyutunda önemli bir güç kazandıracaktır (Barutca, 2006: 10).

Bölgede başta ekonomik olmak üzere tüm yönleriyle var olabilmesi için, Türkiye'nin geçmişten bu yana ihmal ettiği ya da etmek zorunda kaldığı Türk Cumhuriyetleri ile olan ilişkilerini yeniden oluşturması ve sağlamlaştırması gerekmektedir. Nitekim Kırgızistan Cumhurbaşkanı Almazbek Atambayev TBMM Genel Kurulu'nda yaptığı konuşmada, Türk dünyasının iktisadi refahı ve bağımsızlığı için ortaklaşa bir çaba gösterilmesi gerektiğini ifade ederek, ""Ulu Türk kağanlığını kuramasak bile en azından Türk devletlerinin kardeşliğini pekiştirmeliyiz, kuvvetli bir Türk birliğini yapmalıyız. Ancak bunun için sadece Türkiye'nin değil, diğer Türk Cumhuriyetlerinin de sağlam ve ayakta durması lazım. Ekonomik yönden gelişmiş ve güçlü devletler olmalı. Sadece bir Türk Cumhuriyeti, Türkiye olursa zor olur" demiştir (\_\_\_\_, 12 Ocak 2012). Son dönemde Avrupa Birliği, NATO gibi yapılanmalarla ilişkileri pek de iyi olmayan Türkiye'nin, Türk dünyası ile ilişkilerini gözden geçirmesinin ve bölgedeki ilişkileri yeniden tesis etmede, başrolü uzlaşmacı bir tavırla üstlenmesinin gerektiği belirtilmektedir (Gömeç, 2007: 125-126).

### **Sonuç**

Ulaştırma altyapısı ve ağları, günümüz modern insan yaşamının vazgeçilmez bir parçası ve ekonomik işleyişin temel dinamiklerinden biridir. Zira "Via est Vita", yani "yol hayattır". Öyle ki, ulaştırma sistemi ekonomide talep edilen mal ve hizmetler ile arzın bir göstergesi olan üretim fonksiyonu arasındaki bağlantıyı oluşturmaktadır. Bu bağlamda, ulaştırmanın ekonomik işleyişte zaman ve yer faydası yaratan bir rolünün bulunduğu bahsedilebilir.

Bir ülkenin mevcut ekonomik durumunu daha ileri düzeylere taşıyabilmesi, o ülkenin sahip olduğu kaynak potansiyelini, mevcut ticaret kapasitesini genişletmeye yönelik olarak değerlendirmesi, büyük ölçüde

piyasa koşullarının mal ve hizmetlerin hareketliliğine müsaade eden bir yapı arz etmesi ile mümkün olmaktadır. Böylece hem uluslararası hem de bölgesel nitelikte ticari faaliyetler gerçekleştirilebilmektedir. Zira dış ticaret ve ekonomik kalkınma arasındaki ilişki incelendiğinde, dış ticaretin kalkınmayı kalkınmanın da dış ticareti etkilediği görülmektedir.

Ulaştırma altyapısının ülkeler için geçerli olan olumlu etkilerinden ekonomik entegrasyonların da faydalandığı görüşü, literatürde genel kabul görmektedir. Uluslararası ticari faaliyetleri geliştirici nitelikteki yatırımların, yatırımın fiilen gerçekleştiği ülkelerin yanı sıra, bu ülkelerin ticari ilişkiler kurduğu ülkeleri de olumlu yönde etkilediği saptanmıştır. Hatta literatürde ulaştırma maliyetleri ve ekonomik entegrasyonlar arasındaki ilişkilere dair teorik çerçeve oluşturan modellere rastlanmaktadır.

Dünya üzerindeki ekonomik entegrasyon örnekleri incelendiğinde, bu yapılanmalar tarafından ulaştırma altyapısı yatırımlarına verilen önem göze çarpmaktadır. Entegrasyonların kapsadığı coğrafya içerisinde ve ticari ilişkiler kurduğu diğer merkezlerle ulaşımın sağlanabilmesi amacıyla tesis edilmesi amaçlanan ulaştırma sistemleri, pek çok projenin birbirine entegre edilmesini öngörmekte ve sınır ötesi bağlantının da sağlanmasını göz ardı etmemektedir. Gerçekleştirilmesi hedeflenen projelerin en önemli fonksiyonunun, entegrasyonlarda bütüncül bir piyasanın oluşturulması olduğu ifade edilebilir.

Ulaştırma altyapısı ve ağlarının ekonomik işbirliği açısından Türk dünyası boyutunda ele alınması durumunda, bölgenin ulaştırma altyapısının ihtiyaçları karşılamaktan uzak olduğu ve yaklaşık son 15 yıla bakıldığında Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri arasındaki ticaret hacminin yetersizliğinin dikkat çektiği belirtilebilir. TRACECA programı ile birlikte bölgede ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaştırma faaliyetlerinin genişlemesi beklenmektedir.

#### **Kaynakça**

Aktan, C. C., & Dileyici, D. (2005). Genel olarak altyapı hizmetleri. C. C. Aktan, D. Dileyici & İ. Y. Vural (Ed.), *Altyapı ekonomisi: Altyapı hizmetlerinde serbestleşme ve özelleştirme* (11-19). Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Amjadi, A., Winters, L. A., & Yeats, A. (1995). Transport costs and economic integration in the Americas. *Swiss Journal of Economics and Statistics*, 131(3), 465-488.

ASEAN. (2004). ASEAN transport gears up for economic integration (No. 2). Jakarta: ASEAN Secretariat.

Bağırzade, E. (2010). Türk cumhuriyetleri arasında ticari işbirliği: Mevcut durum ve perspektifler. 9. Türk Dünyası Ekonomi, Bilişim ve Kültür Forumu Bildiriler Kitabı (13-30), Ankara: T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı & Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.

Banister, D., & Berechman, J. (2000). Transport investment and economic development. London: UCL Press.

Barutca, H. (2006). Orta Asya'ya ulaşımında demiryolu alternatifi, bölgesel güçler ve Türkiye. Akademik Bakış, 8, (1-12).

Bhattacharyay, B. N. (2009). Infrastructure development for ASEAN economic integration (ADB Working Paper 138). Tokyo: Asian Development Bank Institute.

Demir, E. (2005). Importance of transportation in terms of logistics management, European Union, and Turkey: Why does Turkey not qualify for intermodal principles in transportation sector?, (Unpublished master thesis). İzmir University of Economics, İzmir.

Dileyici, D., & Özen, A. (2005). Dünyada altyapı hizmetlerinde özelleştirme: Trendler ve veriler. C. C. Aktan, D. Dileyici & İ. Y. Vural (Ed.), Altyapı ekonomisi: Altyapı hizmetlerinde serbestleşme ve özelleştirme (189-199), Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Erkol, O. (2008). Avrupa Birliği ulaştırma politikalarının Türkiye'deki raylı sistemlere etkileri, (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Eskişehir.

Gömeç, S. (2007). Türkiye-Türk cumhuriyeti ilişkileri üzerine bir değerlendirme. Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 1, (114-131).

Han, E., & Kaya, A. A. (2002). Kalkınma ekonomisi teori ve politika. Eskişehir: Etam A.Ş. Matbaa.

Hummels, D. (2006). Transportation costs and trade over time, Transport and International Trade (7-26), Paris: OECD Transport Research Center.

Jiwattanakulpaisarn, P. (2008). The impact of transport infrastructure investment on regional employment: An empirical investigation, (Unpublished doctorate thesis). Centre for Transport Studies, London.

Kabasakal, A., & Solak, A. O. (2010). Demiryolu ve karayolu ulaştırma sistemlerinin ekonomik etkinlik analizi. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 10(1), (123-136).

McCarthy, P. S. (2001). Transportation economics theory and practice: A case study approach. Oxford: Blackwell Publishers Inc.

Musila-Malago, M. (2005). Transport and infrastructure in Poland: The current state and projects for the future. *European Transport*, 30, (54-60).

Norton, H. S. (1963). *Modern transportation economics*. Ohio: Charles E. Merrill Books, Inc.

Örnek, İ., & Kaplan, M. (2008). Dış ticaret ve kalkınma. S. Taban & M. Kar (Ed.), *Kalkınma ekonomisi* (133-158), Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.

Rumford, C. (1997). *Trans-Avrupa ağlarının AB bütünleşmesindeki yeri*. İstanbul: İktisadi Kalkınma Vakfı.

Stefanova, A. (2008). Trans european networks for integration and growth in the extended European Union, T. Maisano & T. Rondinella (Ed.), *Budgeting for the future, building another Europe: European economic policies from a civil society perspective* (85-90), Roma: Sbilanciamoci.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası. (2011). Ulaştırmanın önemi. Ulaşımında demiryolu gerçeği. Bu adresten alınmıştır: [http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya\\_ekler/6a9e2da28c80651\\_ek.pdf?tipi=3&turu=X&sube=0](http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/6a9e2da28c80651_ek.pdf?tipi=3&turu=X&sube=0)

TRACECA. (2012). TRACECA programme beneficiaries. Bu adresten alınmıştır: <http://www.traceca-org.org/en/countries/>

Veliyev, D. (2009). Küreselleşme sürecinde Türk dünyası. *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19, (103-110).

Wilson, J. S., Luo, X., & Broadman, H. G. (2006). Trade and transport facilitation: European accession and capacity building priorities, *Transport and International Trade* (27-56). Paris: OECD Transport Research Center.

Yakıcı, A. (2010). Açış konuşması. 9. Türk Dünyası Ekonomi, Bilişim ve Kültür Forumu Bildiriler Kitabı (xiii-xvi), Ankara: T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı & Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.

Zeybek, H. (2007). Avrupa'da ulaşım ve lojistik sektörünü etkileyen dinamikler: Türkiye'ye yansımaları. 7. Ulaştırma Kongresi (394-403). İstanbul: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası.

\_\_\_\_\_. ( 2012, Ocak 12). Genel kurul'da Türk birliği çağrısı. *Habertürk*. Bu adresten ulaşılabilir: <http://www.haberturk.com/gundem/haber/705448-genel-kurulda-turk-birligi-cagrisi>