

## TÜRKİYE’DE KARAYOLU ULAŞTIRMASININ MAKRO İKTİSADİ DEĞİŞKENLER ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Cem SAATCİOĞLU<sup>1</sup>  
Abdulkadir DEMİR<sup>2</sup>

### Özet

*Ulaştırma hizmeti, insanoğlunun varoluşundan günümüze süregelen ve sürececek olan bir faaliyettir. Ulaştırma hizmeti çeşitli ulaştırma modlarıyla sağlanmaktadır. Bu ulaştırma modları içerisinde en yaygın kullanılan ulaştırma modu ise karayolu ulaştırmasıdır. Karayolu ulaştırmasının hem yolcu hem de yük ulaştırması açısından taşıdığı öneme bağlı olarak ekonomik açıdan da etkileri olacaktır. Bu çalışmada, Türkiye’de karayolu ulaştırmasının verilerine dayanarak çeşitli makro iktisadi değişkenler üzerindeki etkisi analiz edilmeye çalışılacaktır.*

**Anahtar Kelimeler:** *Ulaştırma, Karayolu Ulaştırması, Türkiye’de Karayolu Ulaştırması*

## THE EFFECT OF ROAD TRANSPORTATION ON MACROECONOMIC VARIABLES IN TURKEY

### Abstract

*Transportation service is an activity that has continued since the existence of human beings and it will continue. Transport service is provided by various modes of transport. Among these modes of transport, the most widely used one is road transport. Depending on the importance of road transportation in terms of passenger and freight transportation, it will also have economic effects. In this study, based on the data of road transport in Turkey, its effect on various macroeconomic variables will be analyzed.*

**Keywords:** *Transportation, Road Transports, Road Transport in Turkey*

---

<sup>1</sup> Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü, e-mail: saatcic@istanbul.edu.tr, ORCID: 0000-0002-0247-8070

<sup>2</sup> Arş. Gör., İstanbul Yeni Yüzyıl Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, e-mail: abdulcadir.demir@yeniuyuzyl.edu.tr, ORCID: 0000-0001-7113-5082

## 1.Giriş

Ulaştırma insan ve eşyanın bir noktadan başka bir noktaya çeşitli ulaştırma araçları üzerinden aktarılmasıdır. Bu ulaştırma hizmeti karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu ve boru hattı gibi ulaştırma modlarıyla gerçekleştirilecektir. Bu ulaştırma modlarından karayolu ulaştırma modu hem yolcu hem de yük ulaştırmasında üstün konumdadır. Bu üstünlüğüne bağlı olarak çeşitli açılardan avantajlı ve dezavantajlı yönleri olacaktır. Osmanlı İmparatorluğundan Türkiye Cumhuriyeti'ne kalan yol ağı yetersiz seviyededeydi. Cumhuriyetin ilanından 1950'lere kadarki yol yapım anlayışı ile ilgili çeşitli çabalar olacak fakat yetersiz kalacaktır. Özellikle Türkiye Cumhuriyeti'nde 1950'li yılında Marshall yardımlarının alındığı dönemden itibaren yol yapım faaliyetiyle ilgili çeşitli çabalar gerçekleştirilecektir. Bu yol yapım çabaları günümüze kadar çeşitlilik gösterecektir. Ülkemizde 1950 yılından itibaren üstün konumda olan bu ulaştırma modunun ekonomik açıdan üstünlüğü olacaktır. Ekonomik açıdan özellikle GSYH, yatırım, bütçe, dış ticaret ve enflasyon gibi çeşitli makro değişkenlere etki edecektir.

Bu çalışmada çeşitli istatistikî verilere dayanarak Türkiye'de karayolu ulaştırma modunun makro ekonomik açıdan etkileri analiz edilmeye çalışılmıştır. Çalışma üç bölümden oluşmuştur.Çalışmanın birinci bölümünde ulaştırmanın genel çerçevesi açıklanmıştır.Çalışmanın ikinci bölümde ulaştırma modlarından karayolu ulaştırma modunun genel çerçevesi açıklanmaya çalışılmıştır. Son bölümde ise Türkiye'de karayolu ulaştırmasının tarihsel gelişimi ve bu ulaştırma modunun makro ekonomik değişkenler üzerindeki etkisi açıklanmıştır.

## 2. Ulaştırmanın Genel Çerçevesi

Ulaştırma kelimesi temel bir biçimde ifade edilirse “yayaları, yükleri ve her türlü taşıtları bulunduğu konumdan başka bir konuma ulaşım yolları üzerinden aktarmasıdır.” (Aydemir, 2016: 41). Daha kapsamlı bir biçimde ifade edildiğinde ise “konut, iş, beslenme, kültür, eğlence ve kişiler arasında haberleşme gibi sosyal faaliyetleri gerçekleştirmek amacıyla insanlar, mallar ve enformasyon için mesafe kavramının görsel önemini kaldırmaya katkıda bulunan bir hizmet sektörüdür.” (Olalı, 1975: 24). Yukarıda tanımlanan ulaştırma faaliyetindeki temel amaç hem fayda sağlamak hem de insan ve eşyanın rahat, ekonomik ve güvenilir bir biçimde aktarılmasını sağlamaktır.

Sanayi devriminden günümüze gelişen teknolojiyle birlikte ulaştırma hizmetinin toplumların ekonomik yapıları için önemli olduğu görülmüştür. Ulaştırma hizmeti ekonomik yapının her aşamasında bulunduğundan dolayı ulaştırma alt yapısı oluşturmadan ekonomik sistem geliştirilemez. Toplumsal kalkınmada önemli bir rol üstlenen ulaştırma hizmetine, ekonomik, sosyal ve siyasal açıdan çeşitli işlevler düşmektedir. (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005: 7-8). Belirtilen bu işlevlere kısaca değinmek gerekir.

Ekonomik açıdan bakıldığında (Saatçioğlu, 2016: 22-23).

- İş bölümüne dayalı bir ekonomi için temel unsurlardan bir tanesi ulaştırma hizmetidir. Üretimin oluşabilmesi insan ve eşyanın istenilen yerde istenilen zamanda olmasına bağlıdır. Bu taşıma hizmeti olmadan üretim gerçekleşemez.
- Ulaştırma hizmeti ham maddeden mamule kadar çeşitli ürünleri istenilen yerde istenilen zamanda ulaştırmasıyla toplam arz ve toplam talep arasındaki dengeyi sağlar
- Doğal kaynakların işlenmesi ve üretim artışıyla ekonomide uzmanlaşmayı da teşvik eder.
- Ulaştırma tarım ve sanayi ürünlerinin pazarlanması, yatırımların belirli bir bölgede kutuplaşmamasını, çeşitli bölgelerdeki ürünlerin atıl kalmamasını sağlayarak piyasanın işleyişini ve rekabet ortamını sağlar.

Sosyal açıdan bakıldığında;

- Ulaştırma ülke içerisinde nüfusun belirli bir bölgede kutuplaşmasını engelleyerek nüfusun dengeli dağılmasına yardımcı olur.
- Ulaştırma hizmetinin gelişmesiyle ülke içerisinde bölgeler arası kültürel etkileşim sağlanır. Daha az gelişmiş bölgelerdeki bireylerin ekonomik, politik ve sosyal olaylara katılımı sağlanır.

Siyasal açıdan bakıldığında;

- Ulaştırma hizmeti kırsal-kent, devlet-toplum entegrasyonu ile sosyal birlik ve şuurun güçlenmesini sağlar.
- Milli savunma ve güvenlik açısından önemli olmasının yanı sıra devletin görevini daha iyi yapmasını sağlar. (Ergün, 1985: 9-10).

İnsan ve eşyanın herhangi bir ulaştırma aracı kullanılmasıyla yer değiştirme faaliyeti, tek bir ulaştırma modu veya birçok ulaştırma modunun birlikte kullanılmasıyla ulaştırma türlerinin oluşmasını sağlamaktadır. Ulaştırma türleri çeşitlerine göre:

- Karayolu Ulaştırması
- Havayolu Ulaştırması
- Denizyolu Ulaştırması
- Demiryolu Ulaştırması
- Boru hattı Ulaştırması olmak üzere beş alt başlıkta açıklanır. (Doğan ve Dikmen, 2018: 759). Belirtilen bu ulaştırma modlarının çeşitli açılardan birbirine göre üstün yönleri vardır. Tablo 1'de ulaştırma modlarının hız (Kapıdan kapıya ulaştırma zamanı), güvenilirlik (Zamanlamada başarı), yeterlilik (Taşınan ürün çeşitliliği), bulunurluk (Hizmet verilen coğrafik nokta sayısı) ve maliyet (Ton\*Mil başına maliyet) açısından özellikleri karşılaştırılmıştır.

**Tablo 1:** Ulaştırma Modlarının Çeşitleri Açılardan Sıralanması

	Hız	Güvenirlik	Yeterlilik	Bulunurluk	Maliyet
Demiryolu	3	4	2	2	3
Denizyolu	4	5	1	4	1
Karayolu	2	2	3	1	4
Boru Hattı	5	1	5	5	2
Havayolu	1	3	4	3	5

**Kaynak:** Kotler P., Armstrong G., Sounders J., Wong V, **Principles of Marketing**, 2nd European Edition, Prentice Hall, 1999, s. 932.

Tabloda, ulaştırma modlarının çeşitli özellikleri en yüksek 1, en düşük 5 olarak numaralandırılmıştır. Tabloda yer alan kriterlerden, ulaştırma hızı (kapıdan kapıya ulaştırma zamanı) açısından en avantajlı olan ulaştırma modu havayolu ulaştırması, güvenilirlik (zamanlamada başarı) açısından en az kuşku doğuran ulaştırma modu boru hattı, yeterlilik (taşınan ürünün çeşitliliği) açısından en üstün ulaştırma modu denizyolu, bulunurluk (hizmet verilen coğrafik nokta sayısı) açısından en uygun ulaştırma modu karayolu, en düşük maliyetli (ton\*mil başına maliyet açısından) ulaştırma modu ise denizyolu olarak görülmektedir.

### 3. Karayolu Ulaştırmasının Genel Çerçevesi

Motorlu araç ulaştırması anlamında da kullanılan karayolu ulaştırması, kişilerin veya yüklerin karayolu ulaştırma araçlarına alındığı noktadan varış noktasına kadar karayolu ulaştırma altyapısı kullanarak ulaştırma faaliyetinin gerçekleştirilmesidir. (Bakan ve Şekkel, 2017: 32). Bu ulaştırma modu yolcu ulaştırması ve yük ulaştırması olmak üzere iki alt başlığa ayrılır: **Karayolu yük ulaştırması**, Belirli bir ücret karşılığında yükün bir noktadan başka bir noktaya karayolu ulaştırma aracıyla gönderici ile taşıyıcı arasındaki sözleşmeye bağlı olarak yapılan ulaştırma biçimidir. Bu noktada karayolu yük ulaştırmasının gerçekleşebilmesi için belirli bir ücret karşılığı olması, karayolu ulaştırma modunun tercih edilmesi, bir yükün bulunması ve yük taşıma işleminin bu unsurlara bağlı olarak gerçekleştirilmesi şeklinde dört temel unsur ortaya çıkmaktadır (Çancı ve Erdal, 2003:62).

**Karayolu yolcu ulaştırması** ise, genel bir ifadeyle tanımlandığında karayolu ulaştırma araçları kullanılarak bireylerin bir noktadan başka bir noktaya ulaştırılmasıdır. Karayolu ulaştırmasının çeşitli açılardan avantajlı ve dezavantajlı yönleri bulunmaktadır.

Karayolu ulaştırmasının avantajlarına bakıldığında sırasıyla;

- En yaygın olan ulaştırma türüdür.
- Kapıdan kapıya özelliğinden dolayı hangi ulaştırma türü kullanılırsa kullanılsın en son ulaştırma faaliyeti karayolu ile gerçekleşir.

- Kısa mesafeli ulaştırma faaliyetlerinde verimli ve ekonomiktir.
- Diğer ulaştırma modlarıyla kıyaslandığında altyapı, terminal ve aktarma ihtiyacı azdır.
- Kapıdan kapıya teslimatın olması, aktarma ihtiyacının fazla olmamasından ötürü elleçleme faaliyeti nispeten daha az gerçekleşir. Bu durum ise hasar ve kayıp oranını minimum seviyeye indirmektedir.
- Her türlü araziye uyum sağlar.
- Diğer ulaştırma aracıyla kıyaslandığında karayolu ulaştırma aracının maliyeti düşüktür. Bu nedenle karayolu taşımacılarının pazara girişi en az yatırımla gerçekleşir.
- 7/24 yükleme, boşaltma ve sefer yapabilme olanağı vardır.
- Yasal sınırlar çerçevesinde karayolu taşıma aracının hızını artırma ve azaltma olanağı olduğundan dolayı bireylerin çıkış ve varış zamanını ayarlama imkanı bulunmaktadır.
- Her türlü hacimdeki yüklerin ulaştırmasına olanak sağlar.

Karayolu ulaştırmasının dezavantajlarına bakıldığında sırasıyla;

- Ülkeler arası geçişlerde ortaya çıkan gümrük işlemleri nedeniyle oluşan ilave işlemler ve maliyetler ulaştırmanın ilave maliyetle ve daha uzun sürede yapılmasına sebebiyet vermektedir.
- Tek seferde taşınacak yük miktarının az olması nedeniyle ulaştırmada verimliliğin düşük olduğu görülmektedir.
- Hava koşullarından etkilendiği bilinmektedir.
- Uzun mesafeli ulaştırma faaliyetinde maliyet yüksek olmaktadır.
- Gidiş-dönüş yükü hassasiyeti bulunmaktadır. Ulaştırma aracı gidiş aşamasında yük taşınması yapıyor fakat dönüş aşamasında yük taşımıyorsa bu durumda gidiş maliyeti etkilenmektedir.
- Karayolu ulaştırma araçlarının tükettiği enerji miktarının yüksek olması, çevreye vermiş olduğu zarar, trafik yoğunluğu, kaza riskinin fazla olması vb. olumsuz durumlarla karşılaşmaktadır.
- Pazar dalgalanmalarında oluşan fiyat belirsizliği mevcuttur (Doğan, 2015: 96-97).

#### **4. Türkiye’de Karayolu Ulaştırmasının Tarihsel Gelişimi ve Güncel Durumu**

Türkiye Cumhuriyeti’nin evvelinde Anadolu topraklarında varlığını sürdüren Osmanlı İmparatorluğu, son dönemlerinde karayolu ulaştırma politikasının eksikliğini hissetmiş bu eksikliğini gidermek için 1910 yılında çıkarılan kanunla milli bir karayolu projesi hazırlamıştır. Hazırlanan bu karayolu projesi için ödenek ayrılmış ek olarak bu yolların finansmanı için emlak ve temettü vergilerine zamlar yapılmıştır. Bu dönemde yollar devlet ve il yolları olarak ikiye ayrılmış, karayolu projesi kapsamında 435 km’si Rumeli de 720 km’si Anadolu da olmak üzere toplamda 7635 km’lik bir yol inşa çalışmalarına başlanılmıştır. Yapılacak bu yol inşasının yapımı Fransız Regei Generale şirketine tahsis edilmiştir. Yol yapım çalışmalarına başlayan Fransız şirket Balkan Savaşı, Birinci Dünya Savaşı ve İstiklal

Harbinden dolayı yol yapım çalışmalarını tamamlayamamıştır. 1923 yılına gelindiğinde ise Türkiye Cumhuriyeti'ne Osmanlı İmparatorluğundan 18.835 km'lik bir yol ağı miras kalmıştır. (Ünlüöner, 1992: 332).

Türkiye Cumhuriyeti'ne miras kalan 18.835 km'lik yol ağının 13.885 km'si esaslı onarıma muhtaç, 4.450 km'si tesviye halinde yollardır. Ülkenin yüz ölçümüyle kıyaslandığında yol ağının bu seviyede olmasının çeşitli sebepleri olmuştur. Bu sebepler 1- Osmanlı İmparatorluğu'nun önceleri karayolu ulaştırmasına yönelik bir politikasının olmaması, politika yapılsa dahi bu politikaların hayata geçirilememesi. 2- Savaş yıllarının uzun sürmesi ve ülke üzerinde bırakmış olduğu olumsuz tahribat gibi durumlardır. (Şen, 2003: 67). Yol yapım faaliyetleriyle ilgili olarak 1925 yılında Mükellefiyeti Bedeniye kanunu çıkarılmış bu kanuna göre halkında yol yapım inşasında ya aynı ya da nakti bir şekilde çalıştırılması kararlaştırılmıştır. Bu dönemde yollar devlet yolları, il yolları ve köy yolları olmak üzere üç sınıfa ayrılmış; devlet yollarının sorumluluğu bütçeye, il yollarının sorumluluğu il özel idaresine, son olarak köy yollarının sorumluluğu ise köylülere verilmiştir. Yaklaşık iki yıl süren bu kanun 1927 yılında değişmiş Tevhid-i Turuk Kanunu ile devlet ve il yolları tek bir çatı altında toplanarak yapım, onarım vb. işlemlerin sorumluluğu il özel idaresine bırakılmıştır.

1929 yılına gelindiğinde ise karayolu ulaştırma modunun ülkenin kalkınmasındaki önemli altyapı yatırımlarından olduğu görülmüş ve buna bağlı olarak Bayındırlık Bakanlığı altında günümüz Karayolları Genel Müdürlüğü'nün benzeri olan şose ve köprüler reisliği kurulmuş ve çıkarılan yol kanunuyla yol çalışmalarına ağırlık verilmiştir. Belirtilen bu kanuna göre yapılacak yolların inşası ve onarımı ileri teknoloji kullanarak sağlanacaktır. 1929 dünya krizine kadar karayollarıyla ilgili çeşitli çabalar olmasına rağmen krizin getirdiği olumsuz durumlar karayolu yol yapım faaliyetlerini de etkilemiştir. 1929-1939 yılları arası krizin olumsuz yönünü bertaraf etmek için çeşitli yol vergileri çıkarılmış ancak oluşan bu vergi gelirleri daha önemli alanlarda kullanılmıştır (Çetin vd., 2011: 126-127).

İkinci dünya savaşının ortaya koymuş olduğu olumsuz etkiler yol yapım faaliyetlerini de etkilemiş 1938 yılında 40.235 km olan yol uzunluğu 1945 yılında 43.511 km olmuştur. Bu yıllarda ABD'den Marshall yardımları alınmış, Marshall Planı çerçevesinde havayolu, demiryolu, denizyolu gibi ulaştırma modlarında çeşitli atılımlar yapılmış ancak özellikle tarımda makineleşmeden ötürü karayolu ulaştırma modu ön plana çıkmış diğer ulaştırma modları geri plana kalmıştır. 1950 yılına gelindiğinde ise karayolu inşasının yapılması ve yol yapım faaliyetinin sağlanması amacıyla karayolları genel müdürlüğü kurulmuştur. 1950-1960 yıllarında yol yapım faaliyetinin amacı eğitim, sağlık gibi çeşitli hizmetlerin ülkenin her bölgesine götürebilmesi için yaz-kış geçit veren yollar yapılması amaçlanmıştır. 1950 yılında

47.080 km olan yol uzunluğu 1960 yılında 61.452 km'ye çıkmıştır. (Aydın ve Oral, 2018: 260-261).

1950'li yıllarda karayolu ulaştırmasında yaşanan bu olumlu gelişmeler tarım sektörünün piyasa ekonomisine girmesini sağlamış tarım, ticaret ve sanayinin gelişmesinde önemli etken olmuştur. 1960'lı yıllar kalkınma planlarının yapıldığı yıllar olmuştur. Birinci kalkınma planında yolların geometriksel yapısının yurt ihtiyacının üstünde olduğu belirtilmiş ancak ikinci kalkınma planında bu durum değişmiş yolların geometriksel yapısının yükseltilmesi amaçlanmıştır. Trafik hacminin artışı karayollarında yetersizlikler ortaya çıkmış bu bağlamda karayolu politikası farklı bir boyut kazanmıştır. 1970'li yıllarda ülkede amaç yol yapım inşası sağlamak olmamış mevcut yolların fiziki ve geometrik standartlarının iyileştirilmesi amaçlanmıştır. Büyük şehir ve ana akslardaki trafik yoğunluğu çok şeritli yolları ve otoyolları daha ekonomik hale getirmiştir. Bu kapsamda ilk uygulama Boğaziçi Köprüsü ve İstanbul Çevre otoyolu olmuştur. (Kapluhan, 2014: 433-434).

1980 yılına gelindiğinde ülkemizde 35.000 km'si devlet yolu, 27.500 km'si ise il yolu olan 62.500 km karayolu mevcuttur. Bu dönemde yol literatürümüze otoyol kavramı dahil olmuştur. Cumhuriyetin ilanından 80'li yıllara kadar karayolu yol yapım anlayışı her yere ulaşmak iken bu dönemden sonra anlayış değişmiş ağırlıklı olarak otoyol yapımına dönüşmüştür. Bu kapsamda 1984 yılında Gebze-İzmit, Tarsus-Pozantı otoyolları ve 1987 yılında Kapıkule-Edirne otoyolları açılmıştır. 1983-1993 yılları arası ulaştırma ana planı hazırlanmıştır. Ek olarak 1992 yılının sonuna kadar 1400 km, 2000 yılına kadar ise 3000 km otoyol yapılması amaçlanmış fakat maddi yetersizlikten dolayı gerçekleştirilememiştir (Şahin, 2013: 39). 1990 yılında ülkemizde karayolu uzunluğu toplamı 58.552 km olmuştur. Bu dönemde karayolu ulaştırma politikasındaki hedef mevcut yolların niteliğini iyileştirmek için bitümlü sıcak kaplama yapmak ve ana trafik güzergahında paralı otoyol inşası sağlamak olmuştur. Ayrıca bu dönemde alt yapı yatırımlarını hızlandırmak için yap-işlet-devret modeli otoyol yapımı için yürürlüğe girmiştir. 1984 yılında yap-işlet-devret modeli kapsamına ileri teknoloji ve yüksek maddiyat gerektiren otoyol, köprü, tünel gibi çeşitli ulaşım altyapı yatırımları da dahil edilmiştir (Şahin, 2013: 42-43).

2000'li yılların başına gelindiğinde ülkemizde karayolu uzunluğu 62.672 km'dir. Bu dönemde ülkemizde yolcu ve yük taşımacılığında karayolu ulaştırmasının payı %92'nin üzerindedir. Gelişmiş ülkelerle kıyaslandığında ülkemiz yol ağı ve araç sayısı istenilen seviyede değildi bu duruma bağlı olarak bölünmüş yol çalışmalarına ağırlık verilmiş Acil Eylem Planı kapsamında 15.000 km bölünmüş yol çalışmalarına başlanılmıştır. Bu eylem planı kapsamında 15.000 km yol önceliğine göre sınıflandırılmış üç gruba bölünmüştür (T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007: 116-117). Bölünmüş yol uzunluğu 1 Mayıs 2021 yılı itibarıyla 28.215 km olmuştur. 2010'lu yıllara gelindiğinde ise karayolu

ulaşım politikası kamu kaynaklarının kullanımının yanı sıra alternatif finans kaynağı oluşturarak kamu-özel sektör iş birliği olan yap-işlet-devret modeli çerçevesinde çeşitli ulaştırma yatırımlarının gerçekleştirilmesi şeklinde olmuştur. Bu ulaştırma politikalarına örnek verilirse; İstanbul-İzmir otoyolu, Ankara-Niğde otoyolu, Kuzey Marmara otoyolu vb. birçok önemli ulaştırma yatırımları yap-işlet-devret modeliyle gerçekleşmiştir. Ülkemiz 2021 Eylül ayı itibarıyla 3.532 km'si otoyol olmak üzere 68.588 km karayolu uzunluğuna sahip olmuştur (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2021).

**Tablo 2: Yıllara Göre Türkiye'deki Yol Yapım Anlayışı**

Yıllar	Yol Yapım Politika Anlayışı
1923	Erişilebilirliği Sağlayan Yollar
1950	Yaz-Kış Geçit Veren Yollar
1960	Asfalt Sathi Kaplamalı Yollar
1970	Bitümlü Sıcak Karışım Kaplamalı Yollar
1985	Otoyollar
2003	Bölünmüş Yollar
2013	Akıllı Yollar ve Yap-İşlet-Devret modeliyle gerçekleştirilen büyük projeler

**Kaynak:** Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, “Dünden Bugüne Karayolları Dokümanı”, <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/MerkezBirimler/BasiNveHalklaIliskilerBirimi/tarihce.pdf>, (16.10.2021)

Tablo 2’de Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşundan günümüze karayolu yol yapım politika anlayışı görülmektedir. Tablo 2’ye göre Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşundan günümüze karayolu yol yapım anlayışı dönemler arası farklılık göstermiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında karayolu yol yapım politikası erişilebilirliği sağlanan yollar olmuşken, 1950’li yıllarda yaz-kış geçit veren yol yapım politikası olmuştur. 60 yıllara kadar yol yapım politikasındaki amaç yol uzunluğunu arttırmak olmuştur. 1960 ve 1970’li yıllarda ise mevcut yolların niteliğini iyileştirmek amacıyla yollar asfalt sathi kaplama ve bitümlü sıcak kaplama olarak iyileştirmeye çalışılmıştır. 1985 yılından sonra karayolu yol yapım anlayışı değişmiş otoyol yapımı ağırlık kazanmıştır. 2000’li yıllara gelindiğinde ise özellikle karayolu yolcu ve yük trafiğini karşılamak amacıyla Acil Eylem Planıyla birlikte bölünmüş yol yapımı inşasına başlanılmıştır. 2010’lu yıllardan sonra ise yap-işlet-devret modeli kapsamında kamu-özel sektör iş birliğiyle birçok önemli projeler ve akıllı yollar inşa edilmiştir.

## 5. Türkiye’de Karayolu Ulaştırmasının Makro İktisadi Değişkenlerle İlişkisi

Ulaştırma hizmeti, ülkelerin refah ve gelişimi açısından ekonominin temel parçalarından biridir. Ulaştırma sistemleri etkin olduğunda iktisadi ve sosyal açıdan fayda sağlarken yetersiz olması durumunda iktisadi maliyetlere neden olur. Mobilite iktisadi açıdan etkinliğin dağıtımında önemlidir. Bu mobilite gelişmeyi tetikleyen bir



unsurdur. Artan seviyede mobilite gelişmeyi tetiklerken azalan mobilite gelişmişliği engeller. Bu mobilyeti sağlayan unsurlardan biri de ulaştırma hizmetidir. Ulaştırma hizmeti çeşitli durumlara bağlı olarak gelir kaynağı oluşturmaktadır. Bu faaliyetin makro iktisadi açıdan etkileri bulunmaktadır.

Makro iktisadi açıdan ulaştırma ve ulaştırma faaliyetinin sağladığı mobilite, ekonomide çıktı, istihdam ve geliri etkilemektedir (Candemir, 2019: 113).

Ulaştırma hizmetinin belirtilen bu ekonomik etkisinin yanı sıra ulaştırma modlarından karayolu ulaştırma modunun da ekonomik açıdan etkisi söz konusudur. Bu ulaştırma modunun kendi içerisinde oluşturduğu ekonomik etkiye ek olarak otomotiv, lojistik, petrol gibi birçok sektörü de etkilemektedir. Karayolu ulaştırma modunun makro ekonomik etkileriyle ilgili birçok ülkede çalışma yapılmış çalışmaların neticesinde karayollarına yapılan kamu yatırımlarının katma değerinin yüksek olduğu görülmüştür. Bu ulaştırma modunun sosyo-ekonomik faydalarını belirtirsek;

- İstihdam ve üretimi artırma, üretim maliyetini düşürmesi etkisi,
- Bölgesel gelişime olan etkisi,
- Toplanan vergilerin ulusal bütçeye katkısı,
- Çeşitli amaçlarla gerçekleştirilen ulaştırma faaliyetini karşılaması gibi birçok etkileri bulunmaktadır. (Taşkın ve Durmaz, 2015: 58).

Karayolu ulaştırma modunun Türkiye ekonomisine makro iktisadi açıdan etkilerini belirttiğimizde yolcu ve yük ulaştırmasındaki üstünlüğüne bağlı olarak ulaştırma faaliyetine dolaylı olarak Gayri safi yurtiçi hasılaya, yatırıma, bütçeye, enflasyona, dış ticarete vb. birçok makro iktisadi değişkene etki edecektir.

### 5.1. Türkiye’de Karayolu Ulaştırması – Gayri Safi Yurtiçi Hasıla İlişkisi

Karayolu ulaştırma modu ile gayri safi yurtiçi hasıla arasındaki ilişki bu ulaştırma modunun yolcu ve yük ulaştırmasındaki üstünlüğüne bağlı olarak kurulmuştur. Ulaştırma sistemleri içerisinde yolcu ve yük ulaştırmasında en yüksek paya karayolu ulaştırma modu sahiptir. Tablo 3’te bu durum gösterilmektedir.

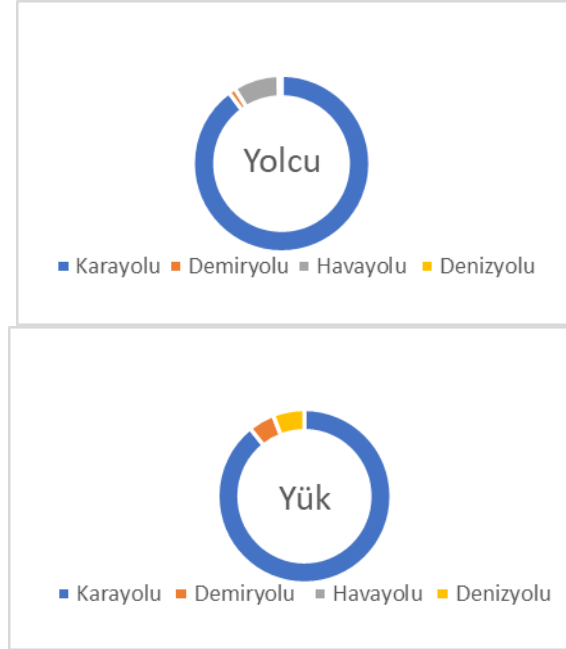
**Tablo 3:** Ulaştırmanın Yıllara ve Sektörlere Göre Dağılımı (%)

Yıl	Yük (Net Ton-km)				Yolcu (Yolcu-km)			
	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1950	25	68,2	6,8	0	50,3	42,2	7,5	0
1960	45	52,9	2	0,1	72,9	24,3	2	0,8
1970	74,4	25,8	0,2	0,1	91,4	7,6	0,3	0,7
2000	90,1	5,3	6,4	0,1	96	2,2	0	1,8
2010	89,9	5,3	5	0	97,8	1,6	0,7	0
2015	89,8	3,9	6,3	0	89,2	1,1	0,6	9,1

**Kaynak:** T.C. Kalkınma Bakanlığı, "On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)", (Çevrimiçi), <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/04/UlastirmaOzelIhtisasKomisyonuRaporu.pdf>, (22.10.2021)

Tablo 3'e göre Cumhuriyetin kuruluşundan 1960'lı yıllara kadar yük ulaştırmasında demiryolu ulaştırma modunun ön planda olduğu 1970 yılından itibaren ise yük taşımacılığında karayolu ulaştırma modunun payının önemli ölçüde arttığı görülmektedir. Yolcu ulaştırmasında ise 1960 yılına kadar karayolu ulaştırmanın payı %50 civarındayken, bu yıldan sonra diğer ulaştırma modlarıyla arasındaki makas önemli ölçüde açılmıştır. Bu durum günümüzde de değişmemiş 2019 yılı itibariyle karayolu ulaştırma modunun yolcu ve yük ulaştırmasından aldığı pay önemli seviyede olmuştur. Grafik 1'de bu durum gösterilmektedir.

**Grafik 1:** Ulaştırma Türlerine Göre Yolcu ve Yük Ulaştırma Oranları (2019)



**Kaynak:** T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, "Ulaşan ve Erişen Türkiye", (Çevrimiçi), <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/revize-ulasan-ve-erisen-turkiye-2020-20210319-100631.pdf>, (23.10.2021)

Grafik 1'e göre, 2019 yılı itibariyle yolcu ve yük ulaştırmasında en yüksek paya karayolu ulaştırma modu sahip olmuştur. Karayolu ulaştırmasını yolcu ulaştırmasında havayolu ulaştırma modu takip etmekteyken, yük ulaştırmasında denizyolu ulaştırma modu takip etmiştir. Tablo 4'te GSYH içerisinde ulaştırma ve depolama faaliyetinin yüzdelik olarak payı gösterilmektedir.

**Tablo 4:** GSYH İçerisinde Ulaştırma ve Depolama Faaliyetlerinin Payı

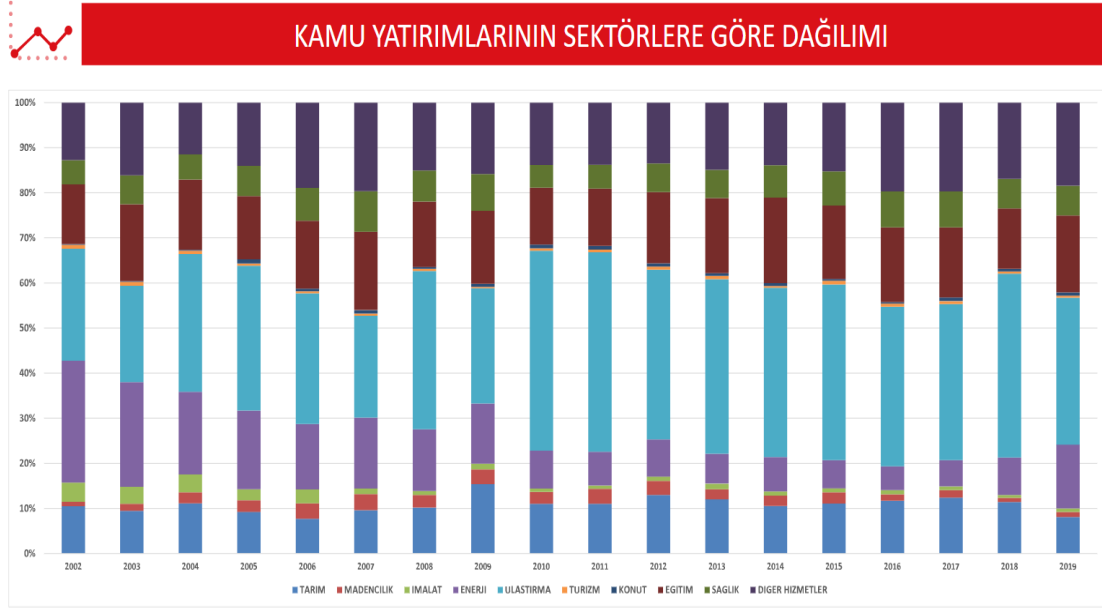
Yıllar	Ulaştırma ve Depolama Faaliyetleri	GSYH	GSYH İçindeki % Pay
1998	5 925 723	71 944 700	8.2
1999	9 135 127	107 374 258	8.5
2000	15 610 015	171 494 210	9.1
2001	24 354 502	247 266 207	9.8
2002	38 075 227	362 109 648	10.5
2003	48 617 977	472 171 775	10.3
2004	58 257 909	582 852 799	10.0
2005	67 187 208	680 275 847	9.9
2006	78 752 670	795 757 109	9.9
2007	87 075 700	887 714 414	9.8
2008	99 470 530	1 002 756 496	9.9
2009	91 258 471	1 006 372 482	9.1
2010	95 158 450	1 167 664 479	8.1
2011	108 028 465	1 404 927 615	7.7
2012	133 585 457	1 581 479 251	8.4
2013	149 900 570	1 823 427 315	8.2
2014	169 436 645	2 054 897 828	8.2
2015	191 669 299	2 350 941 343	8.2
2016	207 587 763	2 626 559 710	7.9
2017	253 735 702	3 133 704 267	8.1
2018	317 145 820	3 758 773 727	8.4
2019	370 511 539	4 317 786 909	8.6
2020	398 539 560	5 046 883 307	7.9

**Kaynak:** TÜİK, “Gayrisafi yurt içi hasıla, iktisadi faaliyet kollarına (A21) göre cari fiyatlarla”, (Çevrimiçi), <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Annual-Gross-Domestic-Product-2020-37184>, (23.10.2021)

Tablo 4’e göre 1998-2020 yılları arası GSYH içerisinde ulaştırma ve depolama faaliyetinin payı ortalama %8-9 arası gerçekleşmiştir. Karayolu ulaştırmasının GSYH ile arasındaki ilişki bu ulaştırma modunun yolcu ve yük taşımacılığındaki üstünlüğüne bağlı olarak kurulmuştur. Bu duruma bağlı olarak karayolu ulaştırma modunun payı ulaştırma ve depolama faaliyetleri içerisinde en yüksek seviyede olacaktır. Karayolu ulaştırma oluşacak pozitif bir etki ulaştırma ve depolama faaliyetini pozitif bir biçimde etkileyecek dolaylı olarak içerisindeki yüzdeliğine bağlı olarak GSYH’ya da pozitif bir biçimde etki edecektir. Aynı şekilde oluşacak negatif bir etki ulaştırma ve depolama faaliyetini negatif bir biçimde etkileyecek dolaylı bir biçimde GSYH’ya da negatif bir biçimde yansıtacaktır.

## 5.2. Türkiye’de Karayolu Ulaştırması – Yatırım İlişkisi

Karayolları ile yatırım arasındaki ilişki bu ulaştırma modunun yatırımlardan aldığı paya bağlı olarak kurulmuştur. Kamu yatırımları içerisinde sektörel bazda en yüksek paya ulaştırma sektörü sahip olmuştur. Grafik 2’de bu durum gösterilmektedir.

**Grafik 2:** Kamu Yatırımlarının Sektörel Dağılımı

**Kaynak:** Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji Başkanlığı, “Yatırımların Sektörel Dağılımı”, (Çevrimiçi), <https://www.sbb.gov.tr/yatirimlar/yatirimlarin-sektorel-dagilimi/#prettyPhoto>, (24.10.2021)

Grafik 2’ye göre 2002-2019 yılları arasında kamu yatırımlarından en yüksek payı ulaştırma sektörü almıştır. 2006 yılına kadar enerji sektörü ikinci sıradayken, 2006 yılından itibaren eğitim sektörü ikinci sırada olmuştur. Bu durum günümüzde de değişmemiş 2021 yılı yatırım ödeneklerinden en fazla paya ulaştırma sektörü sahip olmuştur.

Tablo 5’de Kamu Yatırımlarının Sektörel Dağılımına göre 2021 yılı itibariyle kamu yatırımlarının sektörel dağılımı incelendiğinde en yüksek payı geçmiş yıllarda olduğu gibi ulaştırma sektörü almıştır. Bu sektörü 2006 yılından itibaren eğitim sektörü takip etmiştir. Kamu yatırımlarından en az payı ise turizm sektörü almıştır.

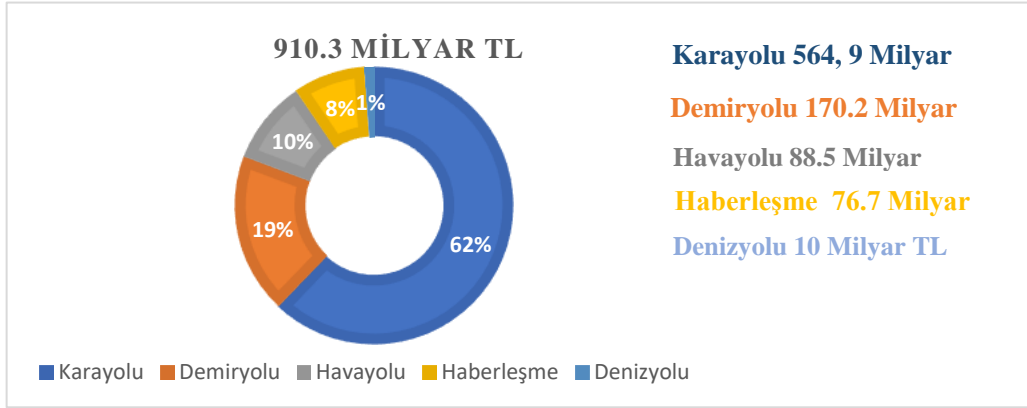
**Tablo 5:** 2021 Yılı Kamu Yatırımlarının Sektörel Dağılımı (TL)

Sektör	Toplam Yatırım Ödeneği
Ulaştırma-Haberleşme	42474438000
Eğitim	19827542000
Enerji	16832829000
Madencilik	14371251000
DKH-İktisadi	12967156000
Tarım	11983015000
Sağlık	10381036000
DKH-Sosyal	6764642000
İmalat	1601873000
Konut	769684000
Turizm	310849000

**Kaynak:** Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji Başkanlığı, “2021 yılı kamu yatırımlarının sektörel dağılımı”, (Çevrimiçi), <https://www.sbb.gov.tr/yatirim-programi/#>, (24.10.2021)

Kamu yatırımları içerisinde ulaştırma sektörünün payı önemli düzeydedir. Bu sektörün içerisinde yolcu ve yük taşımacılığındaki üstünlüğüne bağlı olarak yapılacak yatırımların önemli miktarı karayolu ulaştırma moduna aktarılacaktır. Grafik 3’te bu durum gösterilmektedir.

**Grafik 3:** Ulaştırma ve Haberleşme Yatırımlarının Sektörel Dağılımı (2003-2020)



**Kaynak:** T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, “Bütçe Sunumu (2020)”, (Çevrimiçi), <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/butce-sunumu/2021-butce-sunumu.pdf>, (24.10.2021)

Grafik 3’e göre 2003-2020 yılları arası toplam gerçekleşen ulaştırma ve haberleşme yatırım miktarı 910.3 Milyar TL seviyesinde olmuştur. Gerçekleşen bu yatırımların önemli miktarı karayolu ulaştırma moduna aktarılmıştır. Bunu Demiryolu Ulaştırma modu takip etmiştir. Karayolu Ulaştırma modunun yatırım ile ilişkisi bu ulaştırma modunun yatırımlardan en yüksek pay almasına bağlı olarak kurulmuştur. Kamu yatırımlarından en fazla payı ulaştırma sektörü almıştır. Ulaştırma ve Haberleşme sektörü içerisinde de en fazla yatırım payı karayolu ulaştırma moduna aittir. Bu duruma bağlı olarak karayolu ulaştırma moduna yapılacak yatırım GSYH, Üretim ve İstihdam üzerine etki edecektir. Bu ulaştırma modunda oluşacak pozitif bir etki yukarıda belirtilen değişkenler üzerinde pozitif bir etki oluşturacaktır. Aynı zamanda oluşacak bir negatif etki bu değişkenlere negatif bir şekilde yansıtacaktır.

### 5.3. Türkiye’de Karayolu Ulaştırması – Enflasyon İlişkisi

Karayolu ulaştırma modu ile enflasyon arasındaki ilişki Tüketici Fiyat Endeksi içerisinde ulaştırma kaleminde yer alan alt parametrelere bağlı olarak kurulmuştur. Tablo 6’da Tüketici Fiyat Endeksi (TÜFE) ana grup ağırlıkları gösterilmektedir.

**Tablo 6: Tüketici Fiyat Endeksi (TÜFE) Ana Grup Ağırlıkları (2010-2021)**

	Ana harcama grubu	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
01	Gıda ve alkolsüz içecekler	27.60	26.78	26.22	24.09	24.45	24.25	23.68	21.77	23.03	23.29	22.77	25.94
02	Alkollü içecekler ve tütün	5.31	5.90	5.21	5.07	5.29	4.82	4.98	5.87	5.14	4.23	6.06	4.88
03	Giyim ve ayakkabı	7.30	7.22	6.87	6.83	7.17	7.38	7.43	7.33	7.21	7.24	6.96	5.87
04	Konut	16.83	16.46	16.44	16.68	16.41	15.79	15.93	14.85	14.85	15.16	14.34	15.36
05	Ev eşyası	6.78	6.93	7.45	7.28	7.52	7.78	8.02	7.72	7.66	8.33	7.77	8.64
06	Sağlık	2.55	2.40	2.29	2.22	2.44	2.57	2.66	2.63	2.64	2.58	2.80	3.25
07	Ulaştırma	<b>13.90</b>	<b>15.15</b>	<b>16.73</b>	<b>17.99</b>	<b>15.54</b>	<b>15.38</b>	<b>14.31</b>	<b>16.31</b>	<b>17.47</b>	<b>16.78</b>	<b>15.62</b>	<b>15.49</b>
08	Haberleşme	4.94	4.64	4.60	4.64	4.70	4.38	4.42	4.12	3.91	3.69	3.80	4.64
09	Eğlence ve kültür	2.83	2.70	2.98	2.95	3.36	3.54	3.81	3.62	3.39	3.29	3.26	3.01
10	Eğitim	2.48	2.32	2.18	1.91	2.26	2.53	2.56	2.69	2.67	2.40	2.58	2.28
11	Lokanta ve oteller	5.51	5.89	5.63	6.18	6.58	6.98	7.47	8.05	7.27	7.86	8.67	5.91
12	Çeşitli mal ve hizmetler	3.97	3.61	3.40	4.16	4.28	4.60	4.73	5.04	4.76	5.15	5.37	4.73

**Kaynak:** TÜİK, “Ana Grup Ağırlıkları ve İlgili Sayısal Bilgiler”, (Çevrimiçi), <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Enflasyon-ve-Fiyat-106>, (24.10.2021)

Tablo 6’ya göre 2010-2021 yılları arası TÜFE içerisinde en fazla paya gıda ve alkolsüz içecekler grubu sahip olmuştur. 2010-2013 yılları arasında ikinci sırada konut harcama grubu yer alırken 2013 yılında ulaştırma harcama grubu ikinci sırada yer almıştır. 2014-2017 yıllarında tekrardan konut harcama grubu ikinci sırada olmuş 2017 yılından sonra ulaştırma harcama grubu ikinci sırada yerini almıştır. Ulaştırma harcama grubunun TÜFE içerisindeki oranı 12 yıllık süreçte yaklaşık olarak %15-16 seviyesinde olmuştur. Ulaştırma harcama grubu içerisinde ise en yüksek paya karayolu ulaştırma modu unsurları sahip olmaktadır. Tablo 7’de Tüketici Fiyat Endeksi Ana Grup ve Madde Ağırlıklarında bu durum gösterilmektedir.

**Tablo 7: Tüketici Fiyat Endeksi Ana Grup ve Madde Ağırlıkları (Ulaştırma 2021)**

<b>Ulaştırma</b>	<b>15.4948</b>
Otomobil (Dizel)	3.0678
Otomobil (Benzinli)	4.1322
Motorsiklet	0.2590
Bisiklet	0.0464
Araç Yedek Parça ve Ekipmanları	0.3556
Araba ile İlgili, Temizlik ve Bakım Ürünleri	0.0149
Benzin	1.1553
LPG (Araba Tüpü Dolum) Ücreti	0.9433
Motorin	1.6636
Motor Yağları	0.0292
Araçların Tamirine ve Bakımına Ödenen Ücretler (Malzeme ve işçilik)	1.0910
Araçların Tamirine ve Bakımına Ödenen Ücretler (İşçilik)	0.1488
Araba Kiralama Ücreti	0.0664
Otopark Ücreti	0.0399

Otoban Geçiş Ücreti	0.0075
Köprü Geçiş Ücreti	0.0072
Sürücü Eğitim Kurs Ücreti	0.1035
Tren Ücreti Banlıyo	0.0023
Metro Ücreti	0.0022
Tramvay Ücreti	0.0011
Tren Ücreti (Şehirlerarası)	0.0322
Belediye Otobüs Ücreti	0.0971
Dolmuş Ücreti	0.7125
Servis Ücreti	0.5787
Taksi Ücreti	0.2271
Şehirlerarası Otobüs Ücreti	0.3870
Uçak Bileti Ücreti	0.1805
Vapur Bilet Ücreti	0.0291
Kargo Gönderme Ücreti	0.0186
Nakliye Ücreti (Şehirçi)	0.0946

**Kaynak:** TÜİK, “Tüketici fiyat endeksi (2003=100) 2021 yılı ana grup ve madde ağırlıkları (Türkiye)”, (Çevrimiçi), <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Tuketici-Fiyat-Endeksi-Temmuz-2021-37385>, (25.10.2021)

Tablo 7’ye göre ulaştırma ana harcama grubunun yüzdellik endeksi %15,49 olarak gerçekleşmektedir. Bu harcama grubunun yüzdellik olarak büyük bir çoğunluğunu karayolu ulaştırma unsurları oluşturmaktadır. Karayolu Ulaştırma modu ile Enflasyon arasındaki ilişki bu harcama alt kalemlerinde oluşacak değişme bağlı olarak gerçekleşecektir. Ulaştırma alt harcama kalemlerinde oluşacak olumlu bir etki ulaştırma ana madde grubunu etkileyecek bu durum ise dolaylı bir biçimde TÜFE’yi etkileyerek enflasyon üzerinde pozitif bir etki oluşturacaktır. Aynı zamanda bu alt harcama kalemlerinde oluşacak olumsuz bir durum ise ulaştırma harcama grubunu etkileyecek dolaylı bir biçimde TÜFE’yi etkileyerek enflasyon üzerinde negatif bir etki oluşturacaktır.

#### 5.4. Türkiye’de Karayolu Ulaştırması – Dış Ticaret İlişkisi

Küreselleşme süreciyle birlikte ülke ekonomilerinin uluslararası ticaret ve sermaye entegrasyonunu sağlaması ekonomik açıdan büyümeyi tetikleyen bir unsur olmuştur. Uluslararası ticaret ekonomik açıdan büyümeyi sağlayan en önemli unsurlardan birisidir.

(Şahin, 2021:4). Dış ticaret ile karayolu ulaştırması arasındaki ilişki bu ulaştırma modunun ithalat ve ihracattan aldığı paya bağlı olarak kurulmuştur. Bu durum Tablo 8’de gösterilmektedir.

**Tablo 8:** Karayolları Ulaştırmasının İthalat ve İhracat Değerleri (Bin ABD \$)

Yıl	İthalat	İhracat	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%)
2000	18 301 106	12 013 620	65,6
2001	13 511 686	13 219 437	97,8
2002	14 201 483	16 416 566	115,6
2003	17 822 702	20 306 073	113,9
2004	23 979 222	27 104 284	113
2005	28 667 245	31 602 012	110,2
2006	32 694 201	35 170 349	107,6
2007	38 631 797	44 482 359	115,1
2008	41 296 201	50 923 204	123,3
2009	33 514 253	42 392 616	126,5
2010	42 442 194	45 948 707	108,3
2011	44 516 802	50 257 712	112,9
2012	39 414 333	50 440 155	128
2013	40 058 217	53 674 535	134
2014	37 300 980	55 270 960	148,2
2015	34 364 153	46 708 755	135,9
2016	34 306 873	44 754 541	130,5
2017	37 800 300	45 809 928	121,2
2018	35 407 647	46 665 683	131,8
2019	33 222 078	48 617 236	146,3

**Kaynak:** TÜİK, “Taşıma Şekillerine göre İhracat – Taşıma Şekillerine göre İthalat”, (Çevrimiçi), <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Dis-Ticaret-104>, (26.10.2021)

Tablo 8’de Karayolu ulaştırma modunun ABD doları cinsinden ihracattan ve ithalattan aldığı pay gösterilmektedir. Tablo 8’e göre 20 yıllık süre zarfında karayolu ulaştırma moduyla yapılan ihracatın ithalata göre daha çok arttığı gözükmektedir. 2014 yılında karayolu ulaştırma modunun ihracattan aldığı pay en yüksek seviyede iken, 2011 yılında karayolu ulaştırma modunun ithalattan aldığı pay en yüksek seviyede olmuştur. İhracatın ithalatı karşılama oranı 2000-2001 yılında %100’ün altındayken 2003 yılından itibaren %100’ün üstünde olmuştur. 2014 yılında ise ihracatın ithalatın karşılama oranı %146 ile 20 yıllık süre zarfında en yüksek seviyeye ulaşmıştır. Karayolu ulaştırmasının dış ticaret üzerine etkisi tabloya göre ihracatın ithalatı karşılama üzerinden ortaya çıkmaktadır. Bu ulaştırma modunun 2003 yılından itibaren sağlamış olduğu döviz girdisi pozitif seviyede seyretmiştir. Ülkeye yabancı para girişi ulusal paranın yabancı para cinsi karşısında değerlendirilmesini sağlayacaktır. Belirtilen bu durum ise ödemler dengesine pozitif bir etki edecektir.

### 5.5. Türkiye’de Karayolu Ulaştırması – Bütçe İlişkisi

Karayolu ulaştırma moduyla bütçe arasındaki ilişki bu ulaştırma modunun çeşitli altyapı hizmetlerinden sağlamış olduğu vergi ve gelire bağlı olarak kurulmuştur. Tablo 9’da bu durum gösterilmektedir.



**Tablo 9:** Otoyol – Köprü Gelirleri (2001-2020)

Yıllar	Köprüler	Otoyol	Toplam
2001	83.529.847	114.129.616	197.659.463
2002	77.720.258	104.314.825	182.035.084
2003	103.784.774	117.343.215	221.127.989
2004	137.775.328	173.183.822	310.959.150
2005	150.710.887	200.781.986	351.492.873
2006	162.205.484	248.458.005	410.663.489
2007	193.587.079	328.566.575	522.153.654
2008	160.586.626	332.968.371	493.554.997
2009	152.135.093	342.752.020	494.887.113
2010	210.694.879	479.163.292	689.858.171
2011	216.316.187	516.364.975	732.681.161
2012	214.116.158	589.309.837	803.425.995
2013	217.303.659	572.405.303	789.708.962
2014	226.047.677	628.237.657	854.285.334
2015	219.865.515	660.362.165	880.227.681
2016	290.497.113	913.707.940	1.204.205.053
2017	362.323.101	1.095.754.413	1.458.077.513
2018	464.286.901	1.334.451.289	1.798.738.189
2019	425.426.011	1.581.917.066	2.007.343.077
2020	378.537.433	1.708.145.120	2.086.682.553
<b>TOPLAM</b>	<b>4.447.450.011</b>	<b>12.042.317.489</b>	<b>16.489.767.500</b>

**Kaynak:** “Otoyollar ve Köprüler”, (Çevrimiçi), <https://ms.hmb.gov.tr/uploads/sites/6/2021/07/10proje.pdf>, (27.10.2021)

Tablo 9’a göre karayolu ulaştırma modu unsurlarından olan köprü ve otoyol üzerinden sağlanan toplam gelir 16.489.767.500 TL seviyesinde olmuştur. Bu süre zarfında köprülerin sağlamış olduğu toplam gelir 4.447.450.011 TL seviyesindeyken otoyolların sağlamış olduğu gelir 12.042.317.489 TL seviyesinde gerçekleşmiştir. Köprülerden sağlanan gelir 2018 yılında en yüksek seviyedeysen, Otoyollardan sağlanan gelir 2020 yılında en yüksek seviyede olmuştur. Köprü ve otoyollardan sağlanan gelirin yanı sıra bu ulaştırma modunun sağlamış olduğu vergi miktarı da önemli seviyededir. Tablo 10’da bu durum gösterilmektedir.

**Tablo 10:** Otoyollar, devlet ve il yollarından elde edilen vergi gelirleri (2019)

Otoyollar, Devlet ve İl Yollarından Elde Edilen Vergi Gelirleri	TL
Motorlu Taşıt Araçlarına İlişkin ÖTV	13.806.869.000
Tüketilen Yakıttan Alınan ÖTV	29.361.747.638
Tüketilen Yakıttan Alınan KDV	12.090.253.866
Motorlu Taşıt Vergisi	14.501.746.000
Otoyol ve Köprü Gelirleri KDV	361.321.754
<b>KGM’nin Ulusal Bütçeye Katkısı</b>	<b>70.121.938.259</b>

**Kaynak:** T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, “2021 Performans Programı”, (Çevrimiçi), <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/PerformansProgrami/PerformansRaporu2021.pdf>, (28.10.2021)

Tablo 10'a göre 2019 yılı sene sonu itibariyle karayolu ulaştırma unsurlarından otoyol, il ve devlet yolundan sağlanan toplam vergi gelirinin bütçeye katkısı 70.121.938.259 TL seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu vergi geliri içerisinde Tüketilen Yakıttan Alınan ÖTV geliri en yüksek seviyede olmuştur. Bu vergi gelirini sırasıyla Motorlu Taşıtlar Vergisi, Motorlu Taşıtlar Araçlarına İlişkin ÖTV takip etmiştir. Hem otoyollardan, köprülerden sağlanan gelir hem de bu ulaştırma modu unsurlarından sağlanan vergi geliri önemli seviyededir.

## 6. Sonuç

İnsan veya eşyanın bir noktadan başka bir noktaya çeşitli ulaştırma araçları kullanılarak aktarılması anlamında kullanılan ulaştırma hizmetinin ekonomik, sosyal ve siyasal açıdan çeşitli fonksiyonları olduğu görülmektedir. Ulaştırma hizmeti karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu ve boru hattı gibi çeşitli ulaştırma modlarıyla gerçekleştirilmektedir. Bu ulaştırma modlarının hız, güvenlik, bulunurluk, maliyet ve yeterlilik açısından birbirine karşı üstün yönleri bulunmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti'ne Osmanlı İmparatorluğu'ndan 18.835 km yol ağı miras kalmıştır. Cumhuriyetin ilanından önce, 1910'lu yıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nun yol yapım faaliyetleriyle ilgili çeşitli çabaları olmuş fakat Balkan Harbi, Birinci Dünya Savaşı gibi çeşitli savaşlardan ötürü bu yol yapım faaliyetleri yarım kalmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan 1929 yılına dek yol yapım faaliyetiyle ilgili çeşitli girişimler olmasına rağmen, Büyük Buhran'dan ötürü bu girişimler sonuçsuz kalmıştır. İkinci Dünya Savaşına kadar yol yapım faaliyetleriyle ilgili çabalar olmasına rağmen ancak Marshall yardımlarının alındığı dönemden sonra karayolu yol yapım politikasıyla ilgili çabalar genişlemiştir. 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Bu dönemde karayollarıyla ilgili amaç mevcut yolların uzunluğunu arttırmak iken ilerleyen dönemde yolların niteliksel ve geometriksel niteliklerinin iyileştirilmesi amaçlanmıştır. Ülkemizde 1980'li yıllardaki karayolu yol yapım politikası otoyol yapımı olmuş; buna bağlı olarak Gebze-İzmit, Tarsus-Pozantı otoyolları inşa edilmiştir. 2000'li dönemde ise yol yapım anlayışı otoyoldan ziyade bölünmüş yol inşasına odaklanmıştır. 2010'lu yıllardan itibaren ise karayolları yol yapım politikası kamu özel sektör iş birliği çerçevesinde ele alınmış ve uygulanan yap-işlet-devret modeliyle birlikte birçok önemli projeye imza atılmıştır.

Türkiye'de Ulaştırma modlarından karayolu ulaştırma modunun makro iktisadi değişkenler üzerinde bir çok etkisi görülmektedir. Karayolu ulaştırma modunun Gayrı Safi Yurtiçi Hasıla üzerindeki etkisi hem yolcu ulaştırmasında hem de yük ulaştırmasındaki üstünlüğüne bağlı olarak GSYH içerisinde ulaştırma ve depolama faaliyetine olan etkisi üzerinden kurulmaktadır. Karayolu ulaştırmasında oluşacak pozitif bir etki, yolcu ve yük ulaştırmasını etkileyerek dolaylı biçimde Gayrı Safi Yurtiçi Hasılayı etkilemiştir. Yatırım ile ilişkisi bakımından incelendiğinde, kamu yatırımları içerisinde en yüksek paya sahip sektör ulaştırma sektörü olmuştur.

Ulaştırma sektörünün kamu yatırımlarından aldığı pay son 5 yılda %30'un üzerindedir. Ulaştırma sektörü içerisinde karayolu yatırımlarının dağılımı ise, son 18 yılda yaklaşık %62 seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu verilere dayanarak ulaştırmayla ilgili yapılan kamu yatırımlarının %50'den fazlası karayolu ulaştırma moduna akmıştır. Bu duruma bağlı olarak karayolu ulaştırma modunun hem istihdama hem de üretime katkısı olacaktır.

Türkiye'de Karayolu ulaştırma modunun enflasyonla ilişkisi Tüketici Fiyat Endeksi içerisindeki ulaştırma alt harcama grubuna bağlı olarak kurulmaktadır. Tüketici Fiyat Endeksi içerisinde ulaştırma alt harcama grubunun değeri son yıllarda yaklaşık olarak %15-16 seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu alt harcama grubunun içerisinde en yüksek payı karayolu ulaştırma alt unsurları almıştır. Buna bağlı olarak karayolu unsurlarında meydana gelen değişim ulaştırma alt harcama grubunu etkileyecek ulaştırma alt harcama oluşan etki ise dolaylı biçimde Tüketici Fiyat Endeksine etki edecektir.

Türkiye'de Karayolu ulaştırma modunun dış ticaretle ilişkisi ihracatın ithalatı karşılama oranı üzerinden kurulmaktadır. 2000 yılından günümüze 2001 ve 2002 yılları hariç ihracatın ithalatı karşılama oranı %100 seviyesine yakındır. İhracatın ithalatı karşılama oranı enerji hariç tutulduğunda ise %100 seviyesinin üzerinde olduğu görülmektedir. Bu durum ise ülkeye yabancı para girişi sağlamıştır. Yabancı para girişi ise ulusal paranın yabancı para karşısında değerlendirilmesine katkı sağlayacaktır. Bütçe açısından değerlendirdiğimizde ise karayolları unsurlarından otoyol, köprülerden sağlanan gelir ve vergiyle bütçeye önemli katkısı olmuştur.

Türkiye'de karayolu ulaştırma modunun makro düzeyde etkileri incelendiğinde hem yolcu hem de yük ulaştırmasındaki üstünlüğüne bağlı olarak Gayri Safi Yurtiçi Hasıla, kamu yatırımlardan almış olduğu üstünlüğe bağlı olarak yatırımlar, Tüketici Fiyat Endeksi içerisinde yer alan ulaştırma ana alt grubuna bağlı olarak enflasyon, ihracatın ithalatı karşılama oranına bağlı olarak dış ticaret, çeşitli alt yapı hizmetlerinden sağlamış olduğu gelire ve vergilere bağlı olarak bütçeye vb. birçok makro iktisadi değişkenler üzerinde etkili olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

#### **KAYNAKÇA**

Arıkan İ. ve Ahıpaşaoğlu, S., (2005), "Ulaştırma İşletmeleri ve Türkiye'de Düşük Maliyetli Taşıyıcıların Yolcu Profilini Belirlemeye Yönelik Bir Araştırma", Ankara, Gazi Kitabevi.

Aydemir, H., (2016), "Türkiye'nin Ulaştırma Politikaları Çerçevesinde Demiryolu Ulaştırma Sisteminin Genel Durumunun İrdelenmesi ve Geleceğine Bakış", Demiryolu Mühendisliği, S:3, ss. 41-46.

Aydın, F. ve Oral, M., (2018), "Türkiye'de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi", Journal Of Awareness, C:3, 2018, ss. 257-266.

- Bakan, İ. ve Şekkeli, Z. H., (2017), “Lojistik Yönetimi”, İstanbul, Beta Basım.
- Candemir, Y., (2019), “Ulaştırma Eğitim ve Öğretimi: Dünyada ve Türkiye’de”, (Çevrimiçi), <http://ankara.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/3190.pdf>, ss. 110-129.
- Çancı, M. ve Erdal, M., (2003), “Uluslararası Taşımacılık Yönetimi”, İstanbul, Utikad.
- Çetin, B., Barış, S., Sarıoğlu, S., (2011), “Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış”, Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, C:1, S:1, ss. 123-150.
- Doğan, A., (2015), “Kara Yolu Yolcu Taşımacılığı”, Ankara, Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic. Ltd. Şti.
- Doğan, Z. ve Dikmen, B. B., (2018), “Türkiye’deki Ulaştırma Sektörü ve Ulaştırma Türlerinin Karşılaştırılması”, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, C:11, S:56, ss. 758-770.
- Ergün, İ., (1985), “Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü”, Ankara, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları No:10.
- Kapluhan, E., (2014), “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Karayolu Ulaşımın Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı”, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, C:7, S:33, ss. 426-439.
- Kotler P., Armstrong G., Sounders J., Wong V, (1999), “Principles of Marketing”, 2nd European Edition, Prentice Hall.
- Olalı, H., (1975), “Ulaştırma ve Ekonomik Durum”, Ulaştırma Ekonomisinde Teori ve Uygulama Üzerine 6. Uluslararası Sempozyum, (Özet Rapor), Madrid.
- “Otoyollar ve Köprüler”, (Çevrimiçi), <https://ms.hmb.gov.tr/uploads/sites/6/2021/07/10proje.pdf>.
- Saatçioğlu, C., (2016), “Ulaştırma Ekonomisi Sistemler-Politikalar-Uygulamalar”, İstanbul, Sümer Kitabevi.
- Şahin, İ. F., (2013), “Türkiye’de Karayolu Ulaşımı ve Geçitler”, Ankara, Pegem Akademi.
- Şahin, S., (2021), “Doğrudan Yabancı Yatırım, Ticari Açıklık ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişki: Seçilmiş Ülkeler ve Türkiye Örneği”, Ekoist: Journal of Econometrics and Statistics, S:35, ss. 1-18.
- Şen, L., (2003), “Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci”, Ankara, Toplumsal Ekonomik Siyasal Araştırmalar Vakfı.
- T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, (2007), “Karayolları Tarihi”, Ankara, Pelin Ofset.

T.C. Kalkınma Bakanlığı, "On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)", (Çevrimiçi), <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/04/UlastirmaOzelIhtisasKomisyonuRaporu.pdf>, (22 Ekim 2021).

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, "Bütçe Sunumu (2020)", (Çevrimiçi), <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/butce-sunumu/2021-butce-sunumu.pdf>, (24 Ekim 2021).

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, "Ulaşan ve Erişen Türkiye", (Çevrimiçi), <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/revize-ulasan-ve-erisen-turkiye-2020-20210319-100631.pdf>, (23 Ekim 2021).

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, "2021 Performans Programı", (Çevrimiçi), <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/PerformansProgrami/PerformansRaporu2021.pdf>, (28 Ekim 2021).

Taşkın, E. ve Durmaz, Y., (2015), "Lojistik faaliyetler (Hizmet Kalitesi ve Müşteri Değeri)", 2. bs., Ankara, Detay Yayıncılık.

TÜİK, "Ana Grup Ağırlıkları ve İlgili Sayısal Bilgiler", (Çevrimiçi), <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Enflasyon-ve-Fiyat-106>, (24 Ekim 2021).

TÜİK, "Gayrisafi yurt içi hasıla, iktisadi faaliyet kollarına (A21) göre cari fiyatlarla", (Çevrimiçi), <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Annual-Gross-Domestic-Product-2020-37184>, (23 Ekim 2021).

TÜİK, "Taşıma Şekillerine göre İhracat – Taşıma Şekillerine göre İthalat", (Çevrimiçi), <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Dis-Ticaret-104>, (26 Ekim 2021).

TÜİK, "Tüketici fiyat endeksi (2003=100) 2021 yılı ana grup ve madde ağırlıkları (Türkiye)", (Çevrimiçi), <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Tuketici-Fiyat-Endeksi-Temmuz-2021-37385>, (25 Ekim 2021).

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji Başkanlığı, "2021 yılı kamu yatırımlarının sektörel dağılımı", (Çevrimiçi), <https://www.sbb.gov.tr/yatirim-programi/#>, (24 Ekim 2021).

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji Başkanlığı, "Yatırımların Sektörel Dağılımı", (Çevrimiçi), <https://www.sbb.gov.tr/yatirimlar/yatirimlarin-sektorel-dagilimi/#prettyPhoto>, (24 Ekim 2021).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, "Dünden Bugüne Karayolları Dokümanı", <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/MerkezBirimler/BasinveHalklaIliskilerBirimi/tarihce.pdf>, (16 Ekim 2021).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, “Tarihçe”, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/Tarihce.aspx> ,(16 Ekim 2021).

Ünlüöner, K., (1992), “Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Tarihsel Gelişimi (Karayolları-Demiryolları)”, Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C:5, S:5, ss. 331-351.