

## TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA POLİTİKALARI, KARAYOLLARI VE DEMİRYOLLARININ MUKAYESESİ

Serdar ALTINOK\*

### Özet

Yaşadığımız yüzyılda tüm ekonomik, sosyal, kültürel ve turistik faaliyetler, süratli, güvenli ve yeterli ulaştırma ile mümkün olabilmektedir. Bütün ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de ulaştırma hizmetleri önemini korumakta ve artırmaya devam etmektedir. Günümüzde hızlı, güvenli, rahat ve huzur içerisinde yapılan ulaştırma gelişmişliğin ve ekonomik gücünde önemli bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. Bu bakımdan ülkemizde de ulaştırma hizmetlerinin, özellikle demiryolu-karayolu maliyetlerinin iyi değerlendirilip çağın gerek ve standartlarına uygun olarak geliştirilmesi ve ülkenin gelişiminde gerekli plan ile programların oluşturulması büyük önem taşımaktadır. Bu konuda yapmış olduğum araştırma sonucunda ele alınan bu makalede önce ulaştırma ve önemine değinilmiş, daha sonra ise demiryolu-karayolunun karşılaştırılması yapılmıştır. Ayrıca bunun yanında tarihi seyir içerisinde meydana gelen gelişim süreci de incelenmiş olup, Türkiye’de demiryolu sektörünün geliştirilmesinin önemi üzerinde durulmuştur

**Anahtar Kelimeler:** Ulaştırma, ulaştırma politikası, havayolu ve demiryolu karşılaştırması

### Abstract

In our century, All economical social, cultural and touristic facilities are available through the rapid, confident and satisfactory transporting. Transportation has continued to protect its position steadily in every country. Nowadays rapid, confident, comfortable and safety transportation reflects substantial sign of development modernity power. In this aspect, the transporting facilities, espacially the cost of highway and railway should be evaluated efficiently and there should be created plans and programs for the developments of country.

---

\* Doç. Dr., Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

In this essay, transportation and its value will be examined and then there will be realized comparison between highway and railway. Moreover, after being analyzed the historical process of development, then development of railway will be given emphasize in Turkey.

**Key Words:** Transportation, transportation policy, comparison of highways and railways

## **Giriş**

Ulaştırma genel olarak, "eşyanın veya insanın bir yerden başka bir yere taşınması" olarak tanımlanmıştır. Bunun yanında ulaştırma için malların marjinal faydalarının nispi olarak düşük olduğu yerlerden, daha yüksek olduğu yerlere taşınarak, yer ve zaman faydası meydana getiren bir süreç olarakta tarif edilmiştir (Bilgin ve Akın, 19950: 9).

## **Ulaştırma Yatırımları ve Önemi**

Günümüzde ulaştırma; demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu ve boru hatları ulaştırması olarak beş alt sistem altında toplanmaktadır. Bununla birlikte, ulaştırma ağırlıklı olarak dünyada kara, deniz ve hava gibi üç mekanda gerçekleştirilmektedir. Ulaştırma talebinin belirtilen mekanlara yönelmesinde bu kesimlerin sağladığı ekonomik üstünlükler rol oynamaktadır. Ulaştırma sektörleri arasında en önemlisi taşımacılıktır (Evyapan, 1987: 9).

Belirtilen ulaştırma alt sektörleri içerisinde hepsi birbirine ikame edilebilir değildir. Bunların içerisinde daha çok, demiryolu ve karayolu birbirine ikame edilebilen iki sistemdir. Ekonomide kaynakların kıt olduğu dikkate alındığında, bu sektörlerden hangisine öncelik verileceği konusu kalkınma bakımından büyük önem taşımaktadır (Bilgin ve Akın, 19950: 35).

Ulaştırma sektöründe toplam maliyet içinde sabit maliyetlerin payı çok yüksektir. Ulaştırma hizmetinin depolanma ve saklanma imkanı yoktur; üretimi ve satışı aynı anda olmaktadır. Marjinal gelirleri sürekli düşen bir eğilim gösterdiği için, marjinal maliyete göre fiyatlandırması mümkün olmamaktadır.

Ulaştırma yatırımları sadece kar kriterine göre değil, ekonomik kalkınma, sosyal, siyasi, güvenlik, kitle taşımacılığı gibi kriterlere göre de değerlendirilmesi gerekli yatırımlardır. Ulaştırma yatırımları "Sosyal Sabit Sermaye" yatırımları niteliğindedir. Kalkınma sürecinde gerekli gelişmeyi

sağlamak için gerekli yatırımları yapmaya kaynaklar yetmemektedir. Bu sebeple, mevcut kaynakların önemli bir kısmını sosyal sabit sermaye yatırımına yöneltmek suretiyle, doğrudan üretken faaliyetler teşvik edilir. Hirschman'ın bu modelinde, kaynak yetersizliği nedeniyle ya doğrudan üretken faaliyetlere ağırlık veren veya ulaştırma gibi altyapı yatırımlarına ağırlık veren dengesiz gelişme süreci kaçınılmaz olmaktadır (Bilgin ve Akın, 1995: 36).

### **Demiryollarının Tarihi Gelişimi**

Ünlü fizik bilimci Denis Papen ile on yedinci asrın fizisyeni James Watt, trenlerin yapılmasında öncü rolü oynamış ve geleceğini hazırlamıştır. Demiryolculuğun asıl temelleri 1814'te Amerika'da ve 1828'de Avrupa'da atılmıştır. Demiryollarının asıl gelişmesine sebep, bir işçi çocuğu olan Georges Stephenson'dur. Stephenson, dev gibi lokomotiflerin küçük ilk modelini yapmış ve bilim dünyasına önemli katkılar sağlamıştır (Ferit, 1993: 535).

Türkiye'de de demiryollarının iktisat tarihi içerisindeki gelişimi Osmanlı dönemi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından itibaren geçen dönem kalkınma planlamalarından itibaren geçen dönem olarak üç ana grupta inceleyeceğiz.

### **Osmanlı Dönemi'nde Ulaştırma Faaliyetleri**

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde demiryolu sektörü, ekonomik gelişmenin göstergesi olarak kabul edilmiştir. Bu nedenle de ekonomik gelişmenin sağlanması için büyük çabalar harcanmış ve demiryolu yapımına hız verilmiştir. Özellikle yabancı sermaye yatırımlarının % 68 gibi büyük bir kısmının demiryollarına ayrılması, demiryolları yatırımlarına verilen önemin bir göstergesidir (Kepenek ve Yentürk,1994: 9).

Osmanlı topraklarında ve Anadolu'da ilk demiryolu yapımına İngilizler tarafından başlanılmış, 1854 yılında Kahire-İskenderiye ve 1866 yılında da İzmir-Aydın Demiryolu hattı işletmeye açılmıştır (Kuyucuklu,1993: 456). Osmanlıların demiryolu yapma çabalarının asıl nedeni, ülkede sık sık görülen iç karışıklıkların zamanında bastırılması, hızlı asker sevkıyatının gerçekleştirilmesi, demiryolunun götürüldüğü bölgelerden tarımsal ürünlerin diğer bölgelere taşınarak pazarlamasının temin edilmesi, tarımsal bölgelerde

üretimi artırarak daha fazla vergi toplama imkanlarının gerçekleştirilmesidir. Ayrıca, tarımdan alınan vergilerin artırılmasını sağlamak yanında, ticareti geliştirecek olan demiryolu ile ticaret gelirlerinin vergilendirilmesi, ithalat ve ihracattan alınan gümrük vergilerinin artırılması sonucu devlet hazinesine sağlanacak katkı projesinin gerçekleştirilmesi de hedeflenmiştir (Çetin, 1993: 4).

Demiryolu sektörünün geliştirilmesi için çaba gösteren Osmanlı yöneticileri A. PRICE adlı bir İngiliz girişimcinin kurduğu “*Smyrne-Cassaba Railway Company*” Şirketine 1863 yılında İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolu hattının imtiyazını vermiştir. Söz konusu 93 km.lik hattın inşaatına 1864 yılında başlanılmış ve Ocak 1866 tarihinde tamamlanarak işletmeye açılmıştır. (TCDD Reorganizasyon Raporu, 1966: 20) 23 Eylül 1856 tarihinde de yine İngiliz sermayesi ile yapımı tamamlanan “*İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi*”ne İzmir-Aydın hattının imtiyazı verilmiştir. Bu hattın inşası, 1866 yılında tamamlanmış ve aynı tarihte hizmet vermeye başlamıştır. Osmanlı Devleti Yöneticileri, diğer taraftan Bağdat Demiryolu hattını da yabancı sermaye ile tamamlamıştır. Ancak İngilizlerin Anadolu ve Ortadoğu’yu sömürme politikalarının neticesi olarak demiryolu yapımı ekonomik olmamış ve zikzaklı döşenmesi nedeniyle de yüksek maliyetle gerçekleştirilmiştir (Özyüksel, 1988: 76).

Anadolu ve Bağdat demiryollarının yapımında Almanlar, İngilizlerin aksine konuya yalnızca ekonomik açıdan bakarak Osmanlı yönetiminin güvenini kazanmıştır. Rusya ise, Anadolu’nun Doğusundaki hatların kendileri tarafından yapılması gerektiğini söyleyerek diğer devletlerin bu bölgede demiryolu yapma çabalarını engellemeye çalışmıştır. Tüm zorluklara rağmen demiryolu ağı, Cumhuriyet öncesinde 4.138 km. olarak Anadolu topraklarına döşenmiştir (Çetin, 1995: 4).

Sultan II. Abdülhamit döneminde Yemen ve Hicaz demiryolu projelerinin tamamlanması için çalışılmış; ancak Yemen Demiryolu projesi gerçekleştirilmemiş olmakla birlikte önemli aşamalar kaydedilmiştir. İngilizlerin desteği ile Arabistan’da ortaya çıkan ayaklanmalar Sultan II. Abdülhamit’in otoritesini sarsmış, yine de Padişah bu projeyi gerçekleştirerek demiryolu ağını Arabistan’a kadar uzatma başarısını gösterebilmiştir.

Osmanlı döneminde, özellikle Sultan II. Abdülhamit tarafından demiryolu yapımı için büyük çaba harcanmıştır. Ancak günün ekonomik ve diğer gelişen olayları ile Osmanlı Maliyesinin içinde bulunduğu kriz, Sultan Abdülhamit'in söz konusu projeyi tamamen gerçekleştirmesini engellemiştir.

Osmanlı Devleti'nde demir çelik sanayisinin bulunmaması, demiryollarına öncelik verilmesinde etkili olmuştur. Buna karşılık devrin yönetimcileri tarafından izlenen politikaların gereği olarak Almanya örneği bir sanayileşme gerçekleştirilememiştir. Kara ulaşımı ile birlikte deniz ulaşımı da yabancı sermayenin etkisi altında korumadan mahrumdur. Tüm çabalara rağmen Osmanlı Devleti'nde sürdürülen ulaştırma hizmetleri istenen oranda geliştirilememiştir. Türkiye demiryolu tarihinin, Osmanlı dönemine ait karakteristik noktalarından bir kısmı ise şöyle sıralanabilir;

1. Türkiye demiryolculuğu, batıda olduğu gibi sanayi ve maden ile birlikte değil, sanayiinin anlaşılması ve geliştirilmesi amacı ile doğmuştur.
2. İlk önce milli maksatlar güdülmekle birlikte, yabancıların tesiri altından kurtulamamıştır. Kapitülasyon nedeni ile batıdaki inkişafı yakalama imkanına sahip olamamıştır. Bu durum ise imparatorluğun mali kudretini sarmıştır. İstenildiği gibi ve hedeflere uygun bir demiryolculuk anlayışı tüm çabalara rağmen geliştirilememiştir (Ferit, 1933: 540).

### **Türkiye Cumhuriyeti'nin İlk Yılları'nda Ulaştırma Faaliyetleri**

Ülkelerin siyasi, kültürel ve ekonomik alanda gelişmesinde, ulaştırma büyük bir öneme sahiptir. Cumhuriyetin ilanından sonra ülkemizde, demiryolları ve ulaştırma hizmetlerine büyük bir önem verilmiştir.

Ulaştırma hizmetlerinde demiryollarına öncelik verilmesi ile önemli mesafeler alınmış, demiryolları satın alınarak 24 Mayıs 1924 yılında 506 Sayılı Kanuna uygun olarak millileştirilmiştir. Sonuçta, demiryolu hatları 8.446 km.si ana hat olmak üzere toplam 10.429 km.ye ulaşmıştır. Demiryollarının parlak dönemi ümit edildiği gibi fazla uzun değildir. 1950'lerden sonra tüm dünyada olduğu gibi, ulaşım sektöründe de stratejik değişiklikler yaşanmaya başlamıştır. Otomotiv sektöründeki patlama ile birlikte hıza daha çok ihtiyaç duyulması, karayoluna yönelmeyi ortaya çıkarmıştır. Ülkemizde de meydana gelen gelişmeler bu yönde etkisini göstermiştir (Evyapan, 1993: 8).

Demiryollarının geliştirilmesi için 1953 yılında 6186 sayılı Kuruluş Kanunu ile 2.5 milyar liralık sermaye ile İktisadi Devlet Teşekkülü hüviyetine kavuşturulan, TCDD Genel Müdürlüğünün nominal sermayesi 5.000 milyar liradır. Halen 233 Sayılı KHK hükümleri gereğince Kamu İktisadi Kuruluşu olarak çalışan TCDD'nin, ödenmiş sermayesi 4.992 milyar liradır (Ulaştırma ve Haberleşme,1991).

1991 yılı sonu itibari ile toplam varlıkları 10.312 milyar lira olup bunun % 61.4 oranında 6.327 milyar lirası yabancı kaynaklar, % 38.6 oranında 3.985 milyar lirası da öz kaynaklarla karşılanmıştır.

1953 yılında kuruluşa devredilen mevcut varlıkların çoğu iktisadi ve teknik ömrünü doldurmuş, büyük bakım ve onarım giderlerine ihtiyaç gösteren çeken ve çekilen araçlarla, hatlar ve diğer sabit tesislerden ibaret bulunmaktadır. Daha sonra, TCDD'ye mevcut sistemin geliştirilmesi ve modernize edilmesi için gerekli olan yatırım imkanı da verilmemiştir. Bu nedenle de yolcu ve yük taşıma kapasitesi de ihtiyaçların gerisinde kalmış ve taşıma payı da gittikçe azalmıştır.

Buna karşılık aynı dönemde, karayoluna ve karayolu araçlarına yapılan yatırımlar nedeniyle karayolunun kapasitesi ve dolayısıyla yolcu ve yük taşımalarındaki payı, çok büyük miktarda artış göstermiştir. Bu yatırımların sonucunda karayollarının standardı Avrupa ülkelerindeki karayollarının standartlarının çok yakınına erişmiş bulunmaktadır.

Ülkemizde şehirlerarası ulaşımında önemli noktalar üzerinde, demiryolu mesafelerinin karayoluna göre uzun olması, TCDD'nin kendi inisiyatifi dışında işçi ve memur ücretlerine her yıl yapılan zamlar ile malzeme ve diğer girdilerin fiyatlarındaki artışlar, ayrıca yapım, bakım ve onarım gibi bütün altyapı masraflarının karayollarında devlet tarafından karşılanmasına karşılık bunların demiryollarında TCDD tarafından karşılanması gibi hususlar, TCDD'nin yolcu ve yük taşıma maliyetleri ile tarifelerinin karayolu taşıma maliyeti ve tarifelerine nazaran daha yüksek olmasına neden olmakta ve karayolu ile rekabet imkanını azaltmaktadır.

TCDD rekabet nedeniyle, yolcu ve yük tarifelerini işletme maliyetlerini kapsayacak seviyeye çıkaramadığından, gelirler-giderler karşısında yetersiz

kalmakta ve devamlı olarak zarar ederek öz sermaye meydana getirememektedir.

1950 yılında, T.C. Karayolları Genel Müdürlüğünün kurulmasıyla başlayan ve 1960'lardan sonra ivme kazanan karayollarındaki gelişme, 1970'lerden sonra demiryollarını ikinci plana iten bir nitelik kazanmıştır. Demiryolu hat uzunluğunu artırıcı bir politika izlenmemiştir. Karayolu altyapı yatırımlarına devlet tarafından aktarılan ödenekler, demiryollarına oranla daha yüksek olmakla kalmayıp petrol fiyatlarındaki artışa oranla da büyümüştür. 1950'li yıllarda karayolunun toplam taşıma içerisindeki payı yolcuda % 46, yükte %17 iken, bu rakamlar günümüze kadar artarak büyük rakamlara ulaşmıştır. Demiryollarında ise bu pay, karayollarına karşılık sürekli düşüş göstererek yolcu taşımacılığında %10'lara kadar inmiştir.

#### **Planlama Dönemleri'nde Ulaştırma Faaliyetleri**

Ulaştırma sektörünün çevre üzerinde ve petrole bağımlılığı dolayısıyla, dış ödemeler dengesi üzerindeki olumsuz etkileri, trafik kazalarını yol açtığı ekonomik ve sosyal maliyetler ile birlikte endüstriye sağladığı dışsal ekonomiler; istihdama katkısı nedeniyle sektörün bir plan dahilinde düzenlenmesi şart olmuştur. Planlama yönünden ulaştırma, bir yandan farklı ulaşım biçimleri arasında gerekli uyumun sağlanması, diğer yandan da ekonominin gelişimi ve ulaştırma hizmetleri arasında etkin bir bütünlüğün sağlanması olarak kabul edilmiştir.

Çok karışık ve sahipsiz bir durumda olan ulaşım politikasını tek elden yönetmek; ulaşım faaliyetlerini ekonomik kurallara uygun ve ekonomik sınırlar içerisinde uygulamak üzere, uzak taşımaları denizyolu ve demiryollarıyla yapmak; kesimler arası yıkıcı rekabete son vererek taşıtları toplum ve ulusal ekonomi yararına uygun olarak kullanmak gibi Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında yer alan son derece rasyonel hedef ve ilkeler, sonraki yıllarda hazırlanan planlarda da benimsenmesine karşılık, planlı dönem boyunca (1963-1996) beklenti ve politikalara uygun bir gelişme sağlanamamış; karayolu, yük ve yolcu taşımacılığında tek yönlü olarak gelişmesini sürdürmüştür.

Demiryollarının yük ve yolcu taşımasındaki payı, Birinci Plan döneminde tahmin edilen düzeyin altında kalmıştır. İkinci Plan döneminde, demiryolu

yolcu taşımacılığında % 4.1 ve yük taşımacılığında da % 4.9'luk artış sağlanmasının hedeflenmesine karşılık, Üçüncü Plan döneminin başında (1973) şehirlerarası yük ve yolcu taşımacılığında demiryolları ağırlığını kaybetmeye devam etmiştir. Üçüncü Plan döneminde, (1973-1977) şehirlerarası yolcu taşımada demiryolu payında % 4.3'lük bir azalma olurken, karayolunun şehirlerarası yolcu taşımacılığındaki toplam payı % 95.3 olmuştur. Aynı dönemde yük taşımacılığindeki artışın tamamı karayoluna kaymış ve sektörün payı %76.4 olarak gerçekleşmiştir. Aynı şekilde 4-5 ve 6. plan dönemlerinde de karayolu, bu yüksek oranda yük-yolcu payını korumaya devam etmiştir.

1950 yılında T.C. Karayolları Genel Müdürlüğünün kurulmasıyla başlayan ve 1960'lardan sonra ivme kazanan karayollarındaki gelişme, 1970'lerden sonra demiryollarını ikinci plana iten bir nitelik kazanmıştır. Demiryolunda hat uzunluğunu artırıcı bir politika izlenmemiştir. Karayolu altyapı yatırımlarına devlet tarafından aktarılan ödenekler, demiryollarına oranla daha yüksek olmakla kalmayıp, petrol fiyatlarındaki artışa oranla da büyümüştür.

1950'li yıllarda karayolunun toplam taşıma içerisindeki payı, yolcуда % 46, yükte %17 iken, bu rakamlar günümüze kadar artarak büyük rakamlara ulaşmıştır. Demiryollarında ise bu pay karayollarına karşılık sürekli düşüş göstererek yolcu taşımacılığında % 10'lara kadar inmiştir.

Karayolu ve demiryolu birbirini tamamlayan iki alt kesim olması gerekirken, rakip sistem haline dönüşmüştür. Bununla birlikte 1950'li yıllardan sonra demiryollarında önemli gelişmeler de ortaya çıkmıştır. Buharlı lokomotiften dizelizasyona geçiş, bazı kesimlerde çift hatların devreye sokulması, sinyalizasyon ve elektrifikasyon çalışmaları yanında yol yenileme çalışmaları meydana gelen önemli gelişmelerdir. Ayrıca Devlet Demiryollarının bağlı kuruluşu olan Türkiye Lokomotif Sanayii A.Ş. (TÜLOMSAŞ), Türkiye Vagon Sanayii A.Ş. (TÜVASAŞ) ve Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş. (TÜDEMSAŞ) Genel Müdürlükleri, iç ve dış piyasaya yönelik üretim yapan önemli kuruluşlar olarak demiryollarının gelişmesinde ve bugünkü halini almasında önemli rol oynamıştır.



### **Kalkınmada Demiryolunun Önemi ve Diğer Ulaştırma Sektörleri İle Mukayesesi**

Genel olarak ulaştırmanın insanlık tarihi kadar eski olması, ulaştırma sektörünün önemini ortaya koymaktadır. Batılı ülkelerin sanayileşmesinde öncü rolü oynayan demiryolu, Rostow'un ifadesiyle öncü sektör olarak kalkınmayı sağlamada önemli fonksiyon ve nitelikleri üstlenecek vasıflara sahiptir. ABD, Almanya, Fransa, Kanada, İngiltere ve Rusya gibi ülkeler kalkış aşamalarını (take-off) demiryolu ile gerçekleştirmiştir. İleri bir ulaştırma sistemi, üretim ve tüketim merkezleri arasındaki mal akımının hızlanmasını sağlar. Malların birim maliyetlerini düşürerek, üretken yeni faaliyetleri ve ekonomik gelişmenin itici gücü fonksiyonunu sürdürür (Bilgin ve Akın, 1995: 11).

İktisat tarihinde demiryolu inşaatları ekonomik kalkınmanın temelini meydana getirmiştir. Bu durumun etkileri ise şöyle sıralanabilir:

1. Taşıma maliyetlerinin düşüşü, pazarın genişlemesine izin vermektedir.
2. Demiryolu, iç gelişme için bizatihi bir sermaye kaynağı olan büyük ihracat sektörlerinin geliştirilmesine imkan vermektedir.
3. Demiryolu, ara malı sektörlerinin gelişmesini harekete geçirmiştir. Bu alanlar özellikle kömür, demir, mekanik imalat sektörlerinde kendini hissettirmiştir (Bilgin ve Akın, 1995: 23).

Ulaştırma alanında Kamu İktisadi Teşebbüsleri, kurumsal açıdan büyük ağırlığa sahiptir. Demiryollarının tamamı, deniz yollarında yolcu taşımacılığı tamamen Kamu İktisadi Teşebbüsleri tarafından yürütülmektedir. Havayollarında ise, özel kesim 1985 sonrasında çalışabilmektedir. Sayısal olarak Kamu İktisadi Teşebbüsleri'nin ulaştırmadaki yeri hiçte belirleyici değildir. Bu farklılık ülkenin, sağlıklı ve uzun dönemli bir ulaştırma politikasının olmamasından kaynaklanmaktadır (Kepenek, 1994: 74).

Günümüzde Türkiye'de yurtiçi yolcu taşımacılığının, % 90'dan fazla bir bölümü karayolu ile olmaktadır. Yolcu taşımada ülkemizde demiryollarının payı %6 dolayında, deniz ve havayollarının payı ise % 1 dolayında paya sahiptir. Yolcu payının bu kadar yüksek olmasının esas sebebi, İkinci Dünya Savaşı sonrasında izlenen politikalaradır. Bu durum ülkemizde ulaştırma

yapısının tümüyle sağlıklı, düzensiz olduğunu göstermektedir. Ülkemizde alt ulaşım sistemlerinin, özellikle, demiryolu ve kara ulaşımının birbirini tamamlayıcı bir biçimde geliştirilmesi sağlanmamıştır. Bu durum, enerji maliyetlerinin çok yükseldiği 1974 sonrasında, ulaşım masraflarının hızla yükselmesine, bu süreçte tıkanıklıklara ve bundan kaynaklanan üretim ve hizmet düşüşlerine neden olmuştur.

Ulaştırma alt sektörleri itibariyle yakıt maliyetleri karşılaştırıldığında demiryolunun diğer ulaştırma sektörlerine göre daha fazla avantaja sahip olduğu görülmektedir.

**Tablo 2. 1. Ulaştırma Sektörlerinin Yakıt Maliyetleri**

Sektör	Yakıt (Yolcu-Km)	Yakıt (Ton-Km)
Karayolu	11.6	9.8
Demiryolu	1.0	1.0
Havayolu	45.8	-
Denizyolu	-	1.4
Boru Hattı	-	1.4

Kaynak : Güzin Tarım ve Hasan Çetinel; *Ulaştırma Alt Sistemlerinin Genel Karşılaştırılması, I.Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler)*, Ankara, 1979, s.55

Tablo 2-1'den de görüldüğü gibi demiryolları karayollarına oranla eşya taşımacılığında 10, yolcu taşımacılığında ise 11 kat daha az yakıt tüketirken, eşya ulaştırmasında az yakıt harcayan denizyolu ve boru hattı taşımacılığında da daha düşük yakıt harcamaktadır.

Demiryolları, enerjiyi dövizle dışarıdan temin eden ülkeler için dışa bağımlılığı azaltan bir sonuç doğurması bakımından da avantajlıdır (Evyapan,1987: 32). Buna karşılık demiryollarına uzun süre yeni yatırımlar yapılmadığından, yol bakım ve onarım giderleri, çekilen ve çeken araçların cer giderleri, hareket ve trafik giderleri çok yükselmektedir. Demiryollarının % 30'luk kısmının ömrü 130 yıllıktır.

Demiryollarının ilk tesis masrafları yüksek olmasına karşılık, işletmecilik masrafı çok düşüktür (Evyapan,1993: 7). Demiryollarında, 1 ton/km. için bir birim yakıt tüketilirken, karayollarında bu miktar yaklaşık on birimdir. Öte yandan, düz bir arazide çift hatlı, sinyalli ve elektrikli 1 km.lik demiryolunun maliyeti, 2x3 şeritli 1 km.lik otoyolun maliyetinden % 30 daha ucuz olduğu gibi, uzun dönemde demiryolunun sağladığı hizmetlerin maliyeti de karayoluna göre

daha ucuzdur. Ülkelerin ulaştırma sektöründe bu hususu da dikkate alarak yatırımlarını gerçekleştirmesinde büyük yarar bulunmaktadır.

Türkiye'nin günümüzdeki ekonomik yapısı ve trafik yoğunluğu ana hatlarıyla 1960'lardan sonra belirmeye başlanmıştır. Bu dönemde karayollarına öncelik verilmesi temel politika haline getirilmiş, öteki ulaştırma alt kesimlerindeki gelişmeler ise sınırlı kalmıştır. Bu paralelde, demiryolu uzunluğunu artırıcı bir politika izlenmemiştir. Karayolu altyapı yatırımlarına, devlet tarafından aktarılan ödenekler, demiryollarına oranla daha yüksek olmakla kalmayıp, petrol fiyatlarındaki artışa rağmen, oransal olarak büyümüştür (Çetin,1994: 11).

Bundan sonra demir yollarımız, kendisine tanınan kısıtlı imkanlarla ancak, mevcut sistemin işlerliğinin korunması ve trafiğin devamlılığının sağlanması yanında kısmen de modernizasyon çalışmalarını sürdürmüştür. Bu durum ise, 20'inci yüzyılın başlarındaki teknolojiye göre, inşa edilen mevcut demiryolu ağının, geometrik ve fiziki standartlar bakımından yetersiz kalması ve modern işletmeciliğe imkan vermemesine neden olmuş, bunun sonucunda 1950 yılında genel ulaştırma sistemi içerisinde yolcuda % 42, yükte % 78 olan demiryolu taşıma payı 1994 yılında yolcuda % 4, yükte de % 8'e düşmüştür.

### **Sonuç**

Bu araştırmada ortaya çıkan sonuç, demiryolunu etkileyen genel sorunların tüm Kamu İktisadi Teşekküllerinde görülen sorunlardan farklı olmamasıdır. Demiryolu ve bağlı kuruluşlarının kapalı bir kutu halinde, ekonomik olmayan bir mantıkla yönetildiği görülmektedir.

Dünyada demiryolu, denizyolu, karayolları ve havayolları ucuzdan pahalıya doğru sıralanan taşıma alanlarıdır. Son yıllarda ülkemizde demiryolu taşımacılıktaki avantajına karşılık ihmal edilmiştir. Ulaştırma sektöründe, Türkiye'nin bulunması gereken yerde olmadığı, artık tüm siyasetçiler ve ilim adamları tarafından kabul edilmektedir. İleri ve gelişmiş ülkelerde, demiryolu ulaşımında meydana gelen büyük gelişmeler karşısında ülkemizde de demiryolu yapımı ve mevcut yollardaki standartların yükseltilmesi ile ulaşım sektörünün yolcu ve yük nakli alanında artan nüfus ve ihtiyaca cevap verecek hale getirilmesi zorunludur.

Demiryolu, ülkelerin ekonomisinde vücuttaki kana benzetilmiştir. Kan insan için nasıl hayati unsur olarak sayılıyorsa; demiryolu da ülkelerin gelişmesi için en gerekli can damarlarından birisi olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle, Osmanlı döneminden itibaren yabancı sermaye ile karşılanan demiryolu yatırımları, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra da devam etmiştir. Özellikle, 1930 yılından itibaren başlatılan yatırım hamleleri süratle devam ettirilmiş ve yatırımlar 1950 yılına kadar sürmüştür.

Türkiye'de, demiryolu gelişmiş ülkelere göre en az 50 yıl geridedir. Geri kalmasında en önemli sebepler arasında "kaynak sıkıntısı" gelmektedir. Hükümetler tarafından izlenen politikalarda karayolu demiryoluna tercih edilmiş ve kaynakların büyük bir kısmı karayoluna kaydırılmıştır. Karayoluna mı yoksa demiryoluna mı öncelik tanınmalıdır? Bu konu, yıllardır çeşitli kesimler tarafından tartışılmaktadır. Ancak kaynak yetersizliği, başka bir deyişle ülkenin yetersiz finans kaynaklarına sahip bulunması nedeniyle, hükümetler izledikleri politikalarda tercih yapmak durumunda kalmış ve bazen demiryolu, bazende karayolu yatırımlarına öncelik tanınmıştır. Ulaştırma, demiryolu karayolunda yük taşımacılığında rekabet edebilmektedir. Bununla birlikte yolcu taşımacılığında demiryolunun rekabet edebildiğini söylemek mümkün değildir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra başlanan demiryolu yatırımları, 1950 yılından sonra izlenen politikalar sonucunda sürekli olarak azalmıştır. Karayollarının demiryoluna tercih edilmesi ile yatırımlar karayollarına kaydırılmış ancak ulaşımda yapılan yatırımlar demiryolunda olduğu gibi karayollarında da yeterli olmaktan uzak kalmıştır. Karayolları günümüzde trafikte tıkanma noktasındadır. Karayollarında yolcu taşımada ortalama hız 100 km/saat, yük taşımada ise 70 km/saattir. Gelişen ve sanayileşen Türkiye'de her yıl trafik ortalama % 5 oranında artmaktadır. Önümüzdeki yıllarda karayolları bu taşımayı kaldıramayacak duruma gelecektir. Bu sebeple hem daha hızlı taşımacılığı geliştirmek, hem de petrol faturasını azaltmak için demiryolunun geliştirilmesi gereği kaçınılmazdır.

Türkiye'de, demiryolunun belli bir seviyeye gelmesi isteniyorsa, ekonomik olarak demiryolu yeniden ele alınmalı ve desteklenmelidir. Demiryolunun ülke ekonomisi açısından önemi dikkate alınarak demiryolu ağının yükseltilmesi, genişletilmesi, mevcut hatlara yeni hatların ilave

edilmesi, elektrifikasyon, sinyalizasyon tesislerinin yaygınlaştırılması, çeken ve çekilen demiryolu araçlarının modernize edilerek yeterli düzeye getirilmesi gerekir.

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planında, demiryolunun Avrupa Birliği ölçülerinde dengeli, verimli, ve ekonomik bir duruma gelebilmesi için gerekli çalışmaların başlatılması öngörülmüştür. Bununla birlikte, hedeflenen plan ve programlara rağmen üretimin geliştirilmesi doğrultusunda ülkenin ekonomik ve diğer şartları gözönüne alınarak çalışmaların yapılamadığı ve bu nedenle de bağlı ortaklıkların tamamının sıkıntı içerisinde bulunduğu görülmektedir. Günümüzde gelişmiş olarak kabul edilen ülkelerin ekonomileri ve gelişim evreleri incelendiğinde, ulaştırma sektörü içerisinde yer alan sistemler arasında belli ve ölçülü bir dengenin sağlandığı görülmektedir. Türkiye’de de aynı dengenin sağlanabilmesi için 1963 yılında planlı döneme geçilmesi ile birlikte; demiryolu - karayolu arasındaki yıkıcı rekabetin önlenmesi, demiryolu-karayolu taşıma sistemlerinin dengeli bir şekilde yürütülerek topluma ve ulusal ekonomiye yararlı bir şekilde hizmet sunması planlanmasına karşılık günümüze kadar olumlu bir gelişme sağlanamamıştır. Karayolları yük ve yolcu taşımacılığındaki payını tek yönlü olarak artırmaya devam etmiştir.

Mevcut demiryolu ağının ülke boyutlarına ve nüfus yoğunluğuna göre yetersiz kalması, geometrik standartların düşük olması ve tek hat işletmeciliğinin sorunlar meydana getirmesi, çeken ve çekilen araç farkının sayısal ve kapasite yönünden yetersiz kalması, bu ve benzeri yapısal sorunlar, modern işletmeciliğin yerine getirilmesini önemli ölçüde etkilemektedir.

Türkiye’de, demiryolu gelişmiş ülkelere göre en az 50 yıl geridedir. Geri kalmasında en önemli sebepler arasında "kaynak sıkıntısı" gelmektedir. Hükümetler tarafından izlenen politikalarda karayolu demiryoluna tercih edilmiş ve kaynakların büyük bir kısmı karayoluna kaydırılmıştır. Karayoluna mı yoksa demiryoluna mı öncelik tanınmalıdır? Bu konu, yıllardır çeşitli kesimler tarafından tartışılmaktadır. Ancak kaynak yetersizliği, başka bir deyişle ülkenin yetersiz finans kaynaklarına sahip bulunması nedeniyle, hükümetler izledikleri politikalarda tercih yapmak durumunda kalmış ve bazen demiryolu, bazende karayolu yatırımlarına öncelik tanınmıştır. Ulaştırma, demiryolu karayolunda yük taşımacılığında

rekabet edebilmektedir. Bununla birlikte yolcu taşımacılığında demiryolunun rekabet edebildiğini söylemek mümkün değildir. Özellikle 1950'lı yıllardan sonra izlenen politikaların sonucu olarak karayoluna önceliğin verilmesi demiryolunun büyümekte olan sorunlarını daha çok artırmış ve günümüzde problemler yumağı haline gelmiştir. Batı ülkelerinin kalkınmasında büyük bir öneme sahip olan demiryolu sektöründeki ulaştırma hizmetlerinin geliştirilmesi ülkemiz açısından da büyük önem taşımaktadır. Karayolları özellikle taşımacılık alanında hem maliyetleri artırmakta ve hem de günümüzün ekonomik koşullarına cevap verememektedir. Halbuki demiryolu taşımacılık sektöründe önemli fonksiyonlar üstlenebilecek niteliklere sahiptir. Türkiye'de, demiryolunun belli bir seviyeye gelmesi isteniyorsa, ekonomik olarak demiryolu yeniden ele alınmalı ve desteklenmelidir. Demiryolunun ülke ekonomisi açısından önemi dikkate alınarak demiryolu ağının yükseltilmesi, genişletilmesi, mevcut hatlara yeni hatların ilave edilmesi, elektrifikasyon, sinyalizasyon tesislerinin yaygınlaştırılması, çeken ve çekilen demiryolu araçlarının modernize edilerek yeterli düzeye getirilmesi Türkiye'nin ekonomik, sosyal ve kültürel alanda getirilmesi bakımından önemle üzerinde durulması, araştırma ve geliştirilmesi için gerekli finans kaynaklarının sağlanması, etüdlerin hazırlanması, günümüzde Türkiye'nin gelişmesinde ve kalkınmasında üretkenliği artıracak ve ülkenin önemli sorunlarının çözümünde de önemli katkılar sağlayabilecektir.

#### **Kaynaklar**

**Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara: DPT, Yay No:2174

Anoğlu, Ergin (1994); **Dünyada ve Türkiye'de Özelleştirme**, Türkiye Maden İşçileri Yay., Ankara.

Atasoy, Veysel (1987); **Türkiye'de Ulaştırma ve Haberleşme Politikasında Gelişmeler**, Ankara.

Aysan, Mustafa (1974); **Maliyetler ve İşletme Kararları**, İ.Ü.İşletme Fakültesi, Fakülteler Matbaası, İstanbul.

Bilgin,. Vedat; Akın, Fethullah (1995); **Türkiye'de Demiryolunun Bugünü ve Geleceği**, Demiryol-İş Yay., Ankara.

Dinçer, Ömer (1976); **Konteyner Taşımacılığında Yeni Boyutlar, Türkiye'nin Uyumu ve Altyapıya İlişkin Sorunlar**, İTO Yay.

Dinçer, Ömer (1991); **Stratejik Yönetim Ve İşletme Politikası**, İstanbul.

Dünya Yayıncılık A.Ş. (1995); **Ansiklopedik Ekonomi Sözlüğü**, İstanbul.

Evyapan, Rafet (1987); **Demiryolunda Ulaştırma Maliyetlerinin Değerlendirilmesi ve Türkiye'deki Uygulama**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

Gönenli, Atilla (1988); **İşletmelerde Finansal Yönetim**, 6. Baskı, İstanbul Üniv. Yay. No: 3463, İstanbul.

Karluk, Rıdvan (1994); **Türkiye'de Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Özelleştirme**, ESBANK Yay., İstanbul.

Kepek, Yakup; Yentürk, Nurhan (1994); **Türkiye Ekonomisi**, Remzi Kitabevi, İstanbul.

Özyüksel, Murat (1988); **Osmanlı Alman İlişkileri Gelişiminde Anadolu ve Bağdat Demiryolu**, Tarih/Ar. Dizisi, İstanbul.

TCDD (1966); **Reorganizasyon Raporu**, Ankara.

TOBB (1996); **Forum Dergisi**, Ankara: Mart.

#### **YILLIKLAR**

TCDD, **TCDD İstatistik Yıllığı**, 1986-1990, Ankara: Sayı : 101.

TCDD, **TCDD İstatistik Yıllığı**, 1990-1994 Ankara: Annual Statistics. Sayı 105.

Ulaştırma Bakanlığı Basın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği (1992), **Türk Basınında Ulaştırma Bakanlığı**, Yay.No: 4, Ankara.

Demiryol İş Yay. (1995); **Türkiye'de Demiryolu İşçileri**, Ankara.

Ulaştırma Bakanlığı (1991); **Ulaştırma ve Haberleşme**, 1983-1990, Ankara.