

Türkiye’de İller Düzeyinde Karayolu Yük Trafiği Dağılımının Analizi¹

Analysis of the Distribution of Road Traffic Freight in Turkey at Provinces Level: 2004-2011

Yusuf BAYRAKTUTAN²
Mehmet ÖZBİLGİN³

ÖZET

Karayolu yük taşımacılığı Türkiye’de en çok tercih edilen ulaştırma türüdür. Gelişmiş bölgelerde karayolu yük trafiğinde yoğunluk görülürken, nispeten az gelişmiş bölgelerde yük trafik hacmi düşük düzeyde kalmaktadır. Bu çalışmada, Türkiye’de iller düzeyinde karayolu yük trafiği dağılımı Gini katsayısı ile ölçülerek değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Karayolu Taşımacılığı, Gini Katsayısı, Dış Ticaret Hacmi

ABSTRACT

Freight transport on roads is the most preferred type of transport in Turkey. The road freight volume in developed regions is higher than that of relatively under-developed regions. In this study, provinces level analysis of the road traffic freight distribution inequality is analyzed using Gini measurement.

Keywords: Road Transportation, Gini Coefficient, Foreign Trade Volume

¹ Bu makale II. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi’nde (16-18 Mayıs 2013, Aksaray) bildiri olarak sunulmuştur.

² Prof.Dr., Kocaeli Üniversitesi İİB Fakültesi, İktisat Bölümü, ybayraktutan@kocaeli.edu.tr

³ Araş.Gör., Kocaeli Üniversitesi İİB Fakültesi, İktisat Bölümü, mehmet.ozbilgin@kocaeli.edu.tr

1. GİRİŞ

Gelişen teknoloji, artan ticaret ve iletişim olanakları, ulaştırma faaliyetlerinin önemini her geçen gün arttırmaktadır. Dünya piyasalarında yaşanan rekabet ve ülkelerin dış pazarlara açılması ulaştırma faaliyetlerinin gelişmesini hızlandırmakta ve pazar payını artırmak isteyen firmalar her geçen gün ulaştırma hizmetlerine daha fazla ihtiyaç duymaktadır.

Ulaştırma sektörünün, bölgelerarası dengesizliği giderici, kalkınmayı destekleyici ve tamamlayıcı etkileri nedeniyle, ulaştırma politikaları iktisadi gelişmenin bir aracı olarak görülmektedir (Coyle, 2011: 34). Ulaştırma faaliyetleri ve erişilebilirliği, gelişme düzeyinin belirleyicisi olan faktörlerdendir. Bu yüzden, ulaştırma ağ ve araçları ile coğrafi konum ve iktisadi performans arasında anlamlı bir ilişki bulunmaktadır.

Yurtiçi karayolu taşımacılığı, Türkiye ekonomisinin yapısını yansıtan bir nitelik sergilemektedir (Ülgen vd., 2007: 155). Bu yönüyle karayolu yük trafiği göstergelerinin, bölgesel gelişmişlik farklılıklarını ortaya koyma düzeyinin ele alınması önem kazanmaktadır. Bu çalışmada Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından kentsel düzeyde yayımlanan 2004-2011 döneminde otoyol ve devlet yollarında taşınan yük miktarının mekansal dağılımı incelenerek, yük trafiği dağılımı Gini katsayıları ile analiz edilmiştir. Aynı işlem, yük trafiği dağılımı ile karşılaştırma amacıyla illere ait olan dış ticaret hacmi verileriyle de yapılmıştır. Çalışmanın amacı karayolu yük trafiğindeki farklılıkları incelemek ve bunların bölgesel gelişmişlik farklılıklarını yansıtmada düzeyini ortaya koymaktır.

2. Ulaştırma Sistemleri ve Yük Taşımacılığı

Ulaştırma sistemi, her biri kendine özgü özelliklere sahip olan karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu ve boru hattı alt sistemlerinden oluşmaktadır (Lambert vd., 1998: 219). Bununla birlikte, ulaştırma sistemlerinin birbirini tamamlayacak şekilde tasarlanmasıyla daha düşük maliyetle taşımaya imkan veren çoklu taşıma sistemleri geliştirilmektedir.

Çağdaş yük taşımacılığı sistemlerinde önemli bir yer tutan çok türlü ulaştırmada, karayolu taşımacılığı kılcal damar işlevi görmektedir (Kaplan, 2012: 265). Çoklu ulaştırmada ana taşımacılık hizmetlerini demiryolu, havayolu, denizyolu türleri yüklenmekte ve üretilen malları liman ve havalimanı gibi lojistik merkezlerine toplama vazifesi görmektedir. Karayolu türü ise toplanan malları daha yerel hedeflere ulaştırmaktadır.

Karayolu taşımacılığı, tüm lojistik süreçlerde yer alan kullanışlı ve yaygın bir ulaştırma türüdür. Günümüzde, gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi gelişmiş ülkelerde de karayolu taşımacılığı ulusal ve uluslararası taşımalarda en çok tercih edilen taşıma türüdür. Ancak, dünyada, 2030 yılına kadar karayolu yük trafiğinin %30’unun, 2050’ye kadar da %50’den fazlasının, demiryolu ve denizyolu gibi diğer ulaştırma türlerine

kaydırılması hedeflenmektedir (Fortune, 2013: 9).

Yükün gideceği yere aktarmasız taşınabilmesi ve yükün cinsine göre uygun özellikte bir taşıma aracı bulmanın oldukça kolay olması, karayoluna olan talebi arttırmaktadır. Bunun yanında ülkeler arasındaki karayolu bağlantılarının ve gümrüklerin çok olması karayolu ile yük taşımacılığını daha çok kullanılabilir hale getirmekte; otoyolların hızla artması karayolu taşımacılığında hızı ve güveni daha da arttırmaktadır (Enver, 2012:3).

3. Türkiye’de Ulaştırma Sektörü ve Bölgeler Arası Farklılaşma

Ulaştırma sektörü, mal akışlarını düzenlemesi, sürecin sürekliliğini sağlaması ve istihdam yaratıcı bir sektör olması nedeniyle ekonomik büyüme açısından önemli sektörlerden birisi olarak görülmektedir. Ulaştırma olanaklarının iyileşmesi, makro ekonomik açıdan istihdamı, yatırımları ve üretim düzeyini; mikro ekonomik açıdan ise, satış ve dağıtım aşamasında işletmelerin faaliyetlerini olumlu yönde etkilemektedir (Çekerol ve Nalçakan, 2011: 324). Ulaştırma hizmetleri talebine olan artış, bölgesel veya ulusal ekonomik gelişme ile ilişkilidir. Büyüme, yük taşımacılığına olan talebi artırırken, daralma ise düşürmektedir (KGM, 2011: 16). Ulaştırma talebini etkileyen faktörlerden bir kısmı, ekonomik gelişme, işgücü artışı, üretim artışı, tüketim artışı, ekonomik faaliyetlerin mekansal alanda yayılımı, küreselleşme, uluslararası ilişkiler ve anlaşmalar, enerji fiyatları ve turizm sektörü olarak ifade edilebilir (KGM, 2007: 48).

Lojistik geniş bir faaliyet alanına sahip olmasına rağmen, Türkiye’de daha çok taşımacılık üzerine odaklanmış bir sektördür. Bu yüzden lojistik kapsamına giren pek çok hizmet yaygınlık kazanmamıştır ve sektörde nakliye hizmetleri ve karayolu taşımacılığı daha yoğundur (Bayraktutan ve Özbilgin, 2012: 82). Lojistik faaliyetlerin küçük hacimlerde yapılması, birim maliyetleri arttırmakta ve verimsizliğe neden olmaktadır. Türkiye’de yük taşımacılığında farklı sistemler arasında bütünleşme sağlanamamıştır. Bunun yanında, mevcut taşıma sistemlerinin hizmet kaliteleri ve kapasiteleri de yeterli değildir. Ülke, coğrafi konumu itibarıyla denizyolu ve demiryolu taşımacılığı potansiyeline sahip olmasına rağmen, yurt içi taşımacılıkta denizyolu ve demiryolu ulaşımının payı oldukça düşüktür.

Türkiye’de karayolu yük taşımacılığı ekonomik dalgalanmalardan etkilenen sektörlerin başında gelmektedir. Talebin daralması, üretimin düşmesi, komşu ülkelerle çatışmalar, savaşlar, döviz kurlarındaki değişim, enflasyon, enerji krizi, teknolojik yenilikler, vb. uluslararası karayolu taşımacılığını etkileyen unsurlardır (Yıldıztekin, 2008).

Bölgelerarası gelişmişlik farklılıkları Türkiye ekonomisinin temel sorunlarından biridir. Bu farklılıklar, bölgelerin içerisinde yer aldığı coğrafi koşullar, yetişmiş insan gücü, uygulanan kalkınma modelleri, altyapı kapasitesi, pazara ve girdi piyasalarına yakınlık gibi birçok faktörün etkisiyle ortaya çıkmaktadır. Sonuçta, görece az gelişmiş bölgeler ülkenin diğer bölgeleri ile bütünleşmemekte ve iç pazarın derinleşmesi sağlanamamaktadır (Eşiyok ve Sekmen, 2012: 1).

4. Türkiye’de Karayolu Yük Taşımacılığı

Türkiye’de 1950’lerden sonra karayolları yapımına ağırlık verilmiş ve ülkenin sanayi ve tarım ürünleri daha etkin dağıtım imkanlarına kavuşarak ekonomik kalkınmanın hızlanması sağlanmıştır (Karluk, 2009: 261). 1950 ile 1970 yılları arasında yol yapım politikasının ana amacı; sosyal niteliği ağır basan, erişebilirlik sağlayacak yol tiplerine öncelik vermek olmuş ve karayolu ağı 60 bin km’ye ulaştırılmıştır. 1970’li yıllardan sonra ise mevcut yol ağı uzunluğunu artırmak yerine, fiziksel kapasite artırım çalışmaları öncelik kazanmıştır (KGM, 2005: 17).

Türkiye, Asya, Avrupa, Orta Doğu ile Kafkasya arasındaki konumu nedeniyle stratejik önem kazanmakta; Avrupa ile Asya’dan gelen karayolu bağlantılarının geçişine imkân sağlamaktadır. Ayrıca yer aldığı coğrafyanın sahip olduğu nüfusun büyüklüğü ülke için önemli bir pazar olarak gösterilmektedir. Türkiye, bölgesel ve bölgeler arası karayolu bağlantısını sağlamaya yönelik birçok uluslararası karayolu ulaşımı koridorlarının geliştirilmesi projesinde de rol almaktadır. Bu projeler, AB (Avrupa Birliği), BM (Birleşmiş Milletler), KEİ (Karadeniz Ekonomik İşbirliği), EİT (Ekonomik İşbirliği Teşkilatı) ve TRACECA (Avrupa Kafkasya Ulaşım Koridoru) çatısı altında faaliyetlerini sürdürmektedir. Bu kapsamda Türkiye sınırlarından geçen uluslararası karayolu koridorlarının toplam uzunluğu 10 bin km’yi bulmaktadır (MEVKA, 2013: 7).

Türkiye’de, dış ticarete yönelik taşımacılık hizmetleri büyük oranda denizyolu ve karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Dış ticaret faaliyetleri kapsamında demiryolu taşımacılığının payının ise oldukça düşük olduğu görülmektedir. 2012’de dolar cinsinden ihracat malların %51’i denizyolu, %33’ü karayolu, %14’ü havayolu, %1’i demiryolu ile taşınmıştır. İthalat malların ise %55’i denizyolu, %17’si karayolu, %10’u havayolu, %1’i demiryolu, %18’i ise boru hattı ile taşınmıştır.

Tablo 1: Türkiye’nin Dış Ticaretinin Ulaştırma Türlerine Göre Dağılımı, (2012)

	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer	Toplam
İhracat (bin \$)	78.015.753	1.019.264	50.477.626	21.785.180	1.238.830	152.536.653
Oran	%51	%1	%33	%14	%1	-
İthalat (bin \$)	129.028.160	2.346.113	39.414.012	23.797.996	41.958.213	236.544.494
Oran	%55	%1	%17	%10	%18	-

Kaynak: TÜİK (2013a) ve TÜİK (2013b)’den yararlanılarak tarafımızca oluşturulmuştur.

Ülke içinde gerçekleşen taşımalar ise önemli oranda karayolu ile gerçekleşirken, demiryolu, havayolu ve denizyolu seçenekleri oldukça düşük oranlarda kalmıştır. 2010’da ton-km cinsinden yurtiçi taşımacılıkta karayolunun payı %88, denizyolunun payı %6, demiryolunun payı %5,5, havayolunun payı ise %0,5’tir.

Tablo 2: Yurtiçi Yük Trafiğinin Ulaştırma Türlerine Göre Dağılımı, (2010)

Ulaştırma Türleri	Karayolu	Denizyolu*	Demiryolu	Havayolu	Toplam
Yük Trafiği (milyon ton-km)	190.365	12.568	11.462	1.212	215.607
Oran	%88	%6	%5,5	%0,5	-

Kaynak: UDH, 2012, İstatistiklerle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme (2003-2011), ss.9.

*ton-mil değeri ton-km cinsinden hesaplanmıştır.

Türkiye’de demiryolu ve liman altyapısındaki yetersizlikler karayolu taşımacılığının büyümesine yol açmıştır (Ülgen vd., 2007: 155). Öte yandan, karayolu taşımacılığı diğer taşıma sistemlerine göre yüksek maliyetli bir taşıma imkanı sunmaktadır. Ucuz taşımacılık ile üretim maliyetlerinde düşüş ve tüketim mallarında ucuzlama meydana geldiğinden, pek çok ülkede karayolu yerine alternatif bir ulaşım sistemi geliştirme çabaları devam etmektedir. Türkiye’de de uzun yıllar karayolu taşımacılığına ağırlık verilmesi yüksek maliyetli bir taşıma ortaya çıkarmakta, dolaylı olarak mal ve hizmet fiyatları yükselmektedir (Özbilgin, 2011: 68). Geniş bir uluslararası karayolu taşıt filosuna sahip olunmasına rağmen kamyon sayısının taşınacak yük miktarına göre fazla olması nedeniyle taşımacılar arasında rekabet yaşanmaktadır. Bu yüzden, nakliye fiyatları düşmekte ve maksimum kâr elde etme düşüncesiyle taşıtların aşırı yüklenmesi karayolu altyapısının hızlı bir şekilde bozulmasına yol açmaktadır (UBAK, 2009:31).

Tablo 3’te, Türkiye’de illere göre karayolları üzerindeki yük hareketliliğinin ton-km değerleri görülmektedir. Buna göre, sırasıyla ülkedeki toplam yük trafiğinin %9,6’sı İstanbul’da, %5,43’ü Ankara’da, %4,21’i Kocaeli’nde gerçekleşmektedir. Çizelge 3’te görüleceği üzere ekonomik gelişmişlik bakımından öne çıkan illerdeki yük hareketliliği yüksek, nispeten daha az gelişmiş illerin yük trafik yoğunluğu düşüktür. Dikkat edilirse, Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz bölgesinin ülke yük trafiği içerisindeki payı son derece düşük düzeyde kalmaktadır.

Tablo 3: İllere Göre Karayollarındaki Yük Trafik , (2011)

Sıra	İller	Yük Trafik (bin ton-km)	Oran (%)	Sıra	İller	Yük Trafik (bin ton-km)	Oran (%)	Sıra	İller	Yük Trafik (bin ton-km)	Oran (%)
1	Istanbul	18.677	9,60	28	Bilecik	2.184	1,12	55	Yalova	1.154	0,59
2	Ankara	10.555	5,43	29	Diyarbakır	2.174	1,12	56	Isparta	1.125	0,58
3	Kocaeli	8.192	4,21	30	Erzurum	2.128	1,09	57	Bitlis	1.083	0,56
4	Konya	7.393	3,80	31	Muğla	2.118	1,09	58	Tokat	1.069	0,55
5	Bursa	6.960	3,58	32	Denizli	2.101	1,08	59	Elazığ	1.027	0,53
6	Izmir	6.234	3,20	33	K.Maraş	2.049	1,05	60	Nevşehir	969	0,50
7	Mersin	5.056	2,60	34	Aksaray	2.046	1,05	61	Kırşehir	921	0,47
8	Sakarya	5.007	2,57	35	Osmaniye	1.917	0,99	62	Adıyaman	861	0,44
9	Manisa	4.960	2,55	36	Amasya	1.900	0,98	63	Zonguldak	844	0,43
10	Afyon	4.719	2,43	37	Kütahya	1.790	0,92	64	Rize	815	0,42
11	Şanlıurfa	4.657	2,39	38	Van	1.665	0,86	65	Batman	684	0,35
12	Antalya	4.559	2,34	39	Malatya	1.626	0,84	66	Karabük	638	0,33
13	Adana	4.464	2,29	40	Şırnak	1.609	0,83	67	Kars	612	0,31
14	Bolu	4.101	2,11	41	Trabzon	1.496	0,77	68	Bingöl	542	0,28
15	Gaziantep	4.069	2,09	42	Kırkkale	1.492	0,77	69	Gümüşhane	503	0,26
16	Balıkesir	3.795	1,95	43	Erzincan	1.453	0,75	70	Artvin	496	0,25
17	Samsun	3.672	1,89	44	Kırklareli	1.441	0,74	71	İğdir	479	0,25
18	Eskişehir	3.371	1,73	45	Uşak	1.420	0,73	72	Sinop	441	0,23
19	Düzce	2.855	1,47	46	Yozgat	1.419	0,73	73	Muş	428	0,22
20	Hatay	2.811	1,45	47	Çanakkale	1.418	0,73	74	Karaman	373	0,19
21	Mardin	2.630	1,35	48	Giresun	1.399	0,72	75	Siirt	331	0,17
22	Niğde	2.508	1,29	49	Ordu	1.367	0,70	76	Hakkari	307	0,16
23	Aydın	2.497	1,28	50	Edirne	1.367	0,70	77	Bayburt	232	0,12
24	Çorum	2.487	1,28	51	Çankırı	1.294	0,67	78	Bartın	207	0,11
25	Kayseri	2.475	1,27	52	Burdur	1.292	0,66	79	Ardahan	191	0,10
26	Sivas	2.272	1,17	53	Ağrı	1.289	0,66	80	Tunceli	153	0,08
27	Tekirdağ	2.244	1,15	54	Kastamonu	1.195	0,61	81	Kilis	128	0,07

Kaynak: KGM (2012)’den yararlanılarak tarafımızca hazırlanmıştır.

Tablo 4’te, illerin dış ticaret hacimleri görülmektedir. Buna göre, sırasıyla ülkedeki toplam dış ticaret hacminin %54,28’ini İstanbul, %7,73’ünü Kocaeli, %6,91’ini Bursa karşılamaktadır. Ülkedeki dış ticaretin yarısından fazlasını İstanbul’un karşılaması, iller düzeyinde dış ticaret dağılımında önemli oranda bir eşitsizlik olduğunu ortaya koymaktadır. Nitekim 71 ilin, Türkiye’nin toplam dış ticaret hacmi içindeki payları %1’in altındadır.

Tablo 4: İllere Göre Dış Ticaret Hacmi, (2011)

Sıra	İller	Dış ticaret hacmi (milyon \$)	Oran (%)	Sıra	İller	Dış ticaret hacmi (milyon \$)	Oran (%)	Sıra	İller	Dış ticaret hacmi (milyon \$)	Oran (%)
1	İstanbul	185.359	54,28	28	Kırşehir	469,3	0,14	55	Artvin	114,5	0,034
2	Kocaeli	25.044,3	7,33	29	Ordu	445,7	0,13	56	Nevşehir	109,2	0,032
3	Bursa	23.605,9	6,91	30	Ş.Urfa	437,3	0,13	57	Iğdır	106,4	0,031
4	İzmir	18.692,6	5,47	31	Rize	411,9	0,12	58	Batman	103,9	0,030
5	Ankara	18.514,5	5,42	32	Malatya	387,0	0,11	59	Elazığ	100,5	0,029
6	G.Antep	9.483,3	2,78	33	Afyon	383,0	0,11	60	Yalova	97,4	0,029
7	Manisa	7.797,0	2,28	34	Hakkari	372,1	0,11	61	Niğde	89,0	0,026
8	Hatay	6.645,1	1,95	35	Karaman	352,6	0,10	62	Erzurum	73,2	0,021
9	Denizli	4.902,2	1,44	36	Muğla	346,5	0,10	63	Kilis	73,0	0,021
10	Adana	4.731,1	1,39	37	Uşak	329,9	0,10	64	Çankırı	70,9	0,021
11	Sakarya	3.380,2	0,99	38	Kütahya	305,5	0,09	65	Kastamonu	61,6	0,018
12	Kayseri	3.193,8	0,94	39	Çanakkale	303,8	0,09	66	Tokat	60,6	0,018
13	Mersin	2.576,2	0,75	40	Edirne	273,5	0,08	67	Van	58,7	0,017
14	Konya	2.339,5	0,69	41	Isparta	262,0	0,08	68	Bartın	35,5	0,010
15	Zonguldak	1.973,7	0,58	42	Çorum	257,2	0,08	69	Yozgat	30,5	0,009
16	K.Maraş	1.900,4	0,56	43	Kırklareli	246,2	0,07	70	Sinop	29,7	0,009
17	Antalya	1.650,3	0,48	44	Bolu	234,9	0,07	71	Siirt	28,2	0,008
18	Tekirdağ	1.435,2	0,42	45	Diyarbakır	232,5	0,07	72	Erzincan	27,6	0,008
19	Samsun	1.387,4	0,41	46	Bilecik	221,4	0,06	73	Kırıkkale	20,9	0,006
20	Eskişehir	1.394,4	0,41	47	Burdur	190,1	0,06	74	Bitlis	11,0	0,003
21	Trabzon	1.210,7	0,35	48	Düzce	179,2	0,05	75	Muş	10,6	0,003
22	Aydın	1.019,0	0,30	49	Amasya	167,6	0,05	76	Bayburt	6,7	0,002
23	Osmaniye	968,3	0,28	50	Giresun	160,5	0,05	77	Bingöl	5,9	0,002
24	Mardin	938,7	0,27	51	Sivas	157,8	0,05	78	Kars	2,9	0,001
25	Şırnak	920,3	0,27	52	Aksaray	150,5	0,04	79	Ardahan	1,8	0,001
26	Balıkesir	850,7	0,25	53	Adıyaman	150,2	0,04	80	Gümüşhane	0,3	0,000
27	Karabük	642,0	0,19	54	Ağrı	148,9	0,04	81	Tunceli	0,0	0,000

Kaynak: TÜİK (2013a) ve (2013b)’den yararlanılarak tarafımızca hazırlanmıştır.

5.Yöntem

Bu çalışmada 2004-2011 yılları arasında otoyol ve devlet yollarındaki yük trafiğinin illere göre dağılımı Gini katsayıları ile analiz edilmiştir. Aynı işlem, yük trafiği dağılımı ile karşılaştırma amacıyla illerin dış ticaret hacmi verileri ile de yapılmıştır.

Gini katsayısı bir eşitsizlik ölçüsüdür; 0 ile 1 arasında değişmekte ve 0 değeri tam eşitliği, 1 değeri ise tam eşitsizliği göstermektedir. Herhangi bir değişkenin dağılımında eşitsizlik arttıkça katsayının değeri artmaktadır. Katsayı 0’a ne kadar yakın değer alırsa

eşitsizlik azalmakta; 1’e ne kadar yakın değer alırsa değişkenin dağılımında eşitsizlik artmaktadır. Bu çalışma için Gini katsayısının hesaplanmasında aşağıdaki formül kullanılmaktadır (Rodrigue vd., 2006: 139):

$$G = 1 - \sum_{i=0}^N (\sigma Y_{i-1} + \sigma Y_i) (\sigma X_{i-1} - \sigma X_i)$$

Buna göre;

X: Yük trafiği

Y: Her bir bölgedeki yük trafiğinin toplam yük trafiğine oranı

N: Gözlem sayısı

σX ve σY : X’in ve Y’nin kümülatif grupları

X değişkeni yerine illerdeki karayolu yük trafiği ile dış ticaret hacimleri formülde yerine konduğunda yük trafiği Gini katsayıları ile dış ticaret hacmi Gini katsayıları elde edilmektedir. 2004-2012 dönemi için hesaplanan katsayılar Çizelge 4’te görülmektedir.

Tablo 5: Yük Trafik ve Dış Ticaret Hacmi Gini Katsayıları, (2004-2012)

Yıllar	Yük Trafik Gini Katsayısı	Değişim	Dış Ticaret Hacmi Gini Katsayısı	Değişim
2004	0,168	-	0,216	-
2005	0,165	-%2,2	0,209	-%3,4
2006	0,174	%5,8	0,212	%1,5
2007	0,175	%0,9	0,214	%0,9
2008	0,165	-%5,7	0,215	%0,6
2009	0,162	-%1,7	0,228	%5,8
2010	0,161	-%0,8	0,220	-%3,1
2011	0,162	%0,5	0,216	-2,3%
2012	-	-	0,216	%0

Kentsel açıdan, karayolu yük trafiğinin dağılımındaki eşitsizlik dış ticaret hacminin dağılımındaki eşitsizlikten daha düşüktür. 2004’te yük trafiği Gini katsayısı 0,168 iken, dış ticaret hacmi Gini katsayısı 0,216’dır. 2011’de ise yük trafiği Gini katsayısı 0,162 iken, dış ticaret hacmi Gini katsayısı 0,216’dır. Dış ticaret hacmine göre hesaplanan Gini katsayılarının nispeten yüksek olmasının nedeni ülkedeki dış ticaretin yarısından fazlasını İstanbul’un karşılıyor olmasıdır. Kentsel düzeyde karayolu yük trafiği dağılımı ise illerin dış ticaret hacmi dağılımına göre daha dengelidir. Bunun en önemli nedenlerinden biri, ülkenin uluslararası yük trafiğinin önemli bir bölümünün denizyolu

ile gerçekleştirilmesidir. Bu nedenle İstanbul, Kocaeli ve İzmir gibi liman kentlerinde, karayolu yük trafiğinin ülke yük trafiği içindeki payı, dış ticaret hacminin ülkedeki toplam dış ticaret hacmi içindeki payından daha düşüktür.

Yük trafiği itibarıyla kentsel eşitsizliğin 2011’de 2004’e kıyasla daha düşük bir düzeyde olduğu görülse de, dalgalı bir seyir izlediğinden eşitsizliğin azalma eğiliminde olduğunu söylemek mümkün değildir. 2004-2011 döneminde karayolu yük trafiği artarken, yük trafiği dağılımı eşitsizliği 2006 ve 2007 yılları haricinde azalmıştır. Ancak bu, önemsiz bir azalmadır. Zira 2004’te Gini katsayısı 0,168 iken 2011’de 0,162 olmuştur. Genel olarak analize konu dönem içinde Türkiye’de iller düzeyinde karayolu yük trafiği dağılımında önemli bir değişim meydana gelmemiştir. Dış ticaret hacmi itibarıyla ise eşitsizliğin 2004 ve 2011’de aynı seviyede kaldığı görülmektedir.

Öte yandan hesapladığımız yük trafiği Gini katsayıları ile dış ticaret hacmi Gini katsayılarını TÜİK tarafından yayınlanan eşdeğer hane halkı kullanılabilir gelir istatistiklerine göre Türkiye’de gelir dağılımını gösteren Gini katsayıları ile karşılaştırmakta yarar vardır. Eşdeğer hane halkı kullanılabilir gelire göre 2006-2011 yıllarına ait Gini katsayıları sırasıyla 0,428, 0,406, 0,405, 0,415, 0,402 ve 0,404’tür. Gelir dağılımındaki eşitsizliğe göre illerdeki dış ticaret hacmi ve karayolu yük trafiği dağılımlarının daha dengeli olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo 6: Eşdeğer Hane Halkı Kullanılabilir Gelire Göre Gini Katsayısı, (2006-2011)

Yıllar	Gini katsayısı	Değişim (%)
2006	0,428	-
2007	0,406	-5,14
2008	0,405	-0,25
2009	0,415	2,47
2010	0,402	-3,13
2011	0,404	0,50

Kaynak: TÜİK, 2013, Eşdeğer Hanehalkı Kullanılabilir Gelir, http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=1369, 03.04.2013.

Sonuç olarak, Türkiye’de illerdeki karayolu yük hareketliliğinin birbirinden farklı yoğunluklara sahip olduğu görülmekte; özellikle sanayinin ve dış ticaretin gelişmediği illerde yük trafiği değerlerinin düşük olduğu anlaşılmaktadır. Bununla beraber iller arasındaki yük trafiği dağılımında çok yüksek bir eşitsizliğe rastlanmamıştır. Nispeten iller arasındaki dış ticaret hacmi dağılımı daha dengesizdir. Bölgesel gelişmişlik farklılığının en temel göstergelerinden biri olan eşdeğer hanehalkı kullanılabilir gelir dağılımı eşitsizliği baz alınırsa karayolu yük trafiği dağılımındaki eşitsizliğin iller arasındaki gelişmişlik eşitsizliğini doğrudan yansıtan bir gösterge olmadığı ortaya çıkmaktadır.

6. SONUÇ

Yük taşımacılığı bir ülkenin ekonomik açıdan gelişmesinde ve gelişiminin sürdürülmesinde önemli rol almaktadır. Hem gelişmekte olan hem de gelişmiş ülkelerde, yük taşımacılığında karayoluna olan talebin yüksek olduğu görülmekte; karayolu yük taşımacılığının sürekli artan bir eğilim gösterdiği izlenmektedir.

Avrupa, Asya ve Orta Doğu’nun kesişim noktasında bulunan Türkiye’de ulaştırma hizmetleri önemini giderek artırmaktadır. Ancak uzun yıllar boyunca, ülkede ulaştırma türlerinin dengeli bir şekilde geliştirilmesi mümkün olmamıştır. Türkiye’de yurt içi taşımacılığın ve dış ticaretin büyük oranda karayolu üzerinden gerçekleştiriliyor olması, hem maliyetleri arttırmakta hem de verimliliği düşürmektedir. Maliyetler açısından yük taşımacılığının daha iyi seviyeye çekilmesi için bireysel taşımacılık yerine kurumsal taşımacılık yapılması, bölgesel taşımacılığın geliştirilmesi ve taşıma türleri arasında dengenin sağlanması gerekmektedir.

Ekonomik faaliyetlerin yoğunluğu ve çeşitliliği ulaştırma hizmetlerine olan talebi artırmaktadır. Yük trafiğinin yoğunluğu ekonomik gelişmişlik hakkında da fikir vermektedir. Bu bağlamda, Türkiye’de iller düzeyinde karayolu yük trafiği yoğunluğunun farklılıklar sergilemesi bölgesel eşitsizliklerle ilgili bir olgudur. Bu çalışmada elde edilen sonuçlara göre, Türkiye’de iller arasında karayolu yük trafiği dağılımında ekonomik gelişmişlik düzeyine paralel eşitsizlik bulunmaktadır. Ancak bu eşitsizliğin önemli oranda olmadığı görülmüştür. Bunun yanında, dış ticaret hacmi dağılımındaki eşitsizliğin yük trafiğine göre daha yüksek olduğu anlaşılmıştır. Öte yandan, karayolu yük trafiğindeki eşitsizliğin, 2011’de 2004’e kıyasla daha düşük bir düzeyde olduğu görülmüştür. Ancak eşitsizliğin dalgalı bir seyir izlemesinden ötürü azalma eğiliminde olduğunu söylemek mümkün değildir. Bununla birlikte, yük trafiğinin ülke geneline yayılma eğiliminde olması olumlu bir gelişme olarak görülmektedir. Bununla beraber, Türkiye’deki gelir dağılımı dengesizliği, yüksek işsizlik oranları ve çeşitli altyapı sorunları ile mücadelede hızlı ve dinamik olarak büyüyen lojistik sektörünün önemli katkılar sağlayacağı düşünülmektedir. Karayolu taşımacılığının Türkiye ekonomisi için taşıdığı önem göz önünde tutularak sektördeki bütün yükün karayolları üzerine yığılmasının önüne geçilmeli ve iller arası karayolu yük trafiği dağılımındaki eşitsizlikler dikkate alınmalıdır. Bunun için, bölgesel ve yerel kalkınmayı sağlayacak politikaların öncelik kazanması, sürdürülebilir bir kalkınmayı sağlayacak altyapının geliştirilmesi, taşımacılıkta demiryolu ve denizyolu taşımacılığının payının artırılması gerekmektedir.

Kaynaklar

Bayraktutan, Y. ve Özbilgin M., (2012) “Lojistik Sektöründe Havayolu Yük Taşımacılığı ve Türkiye”, 1st International Aviation Management Conference, Book of , pp. 80-89, 7 December 2012, Ankara

- Coyle, J.J., Novack, R. A., Gibson, B. J., Bardi, E., (2011) “Transportation: A Supply Chain Perspective”, 7th Edition, South-Western Cengage Learning, USA.
- Çekerol, G. S., Nalçalkan M., (2011) “Lojistik Sektörü İçerisinde Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Ridge Regresyonla Analizi”, Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, Cilt: XXXI, Sayı: II, ss. 321-344.
- Enver (2012) “Denizli Yük Taşımacılığı Etüdü Yük Taşımacılığında Demiryolu Payının Artmasının Ekonomik Çevresel Katkıları”, http://www.enverdenizli.org.tr/hasem/upload/haberler_dosya/1333526014.pdf, 03.04.2013.
- Eşiyok, B. A. ve Sekmen F., (2012) “Türkiye Ekonomisinde Bölgesel Gelişmişlik Farklılıkları, Doğu Anadolu’nun Bölgesel Gelişmedeki Yeri ve Çözüm Önerileri”, Türkiye Kalkınma Bankası Yayını.
- Fortune (2013) “Lojistik”, Fortune Türkiye Eki, Nisan 2013.
- Kaplan, U. (2012) “Türkiye’de Sivil Havacılığının Gelişmesinin Getirdikleri”, 1st International Aviation Management Conference, Book of , pp. 256-268, 7 December 2012, Ankara
- Karluk, R., (2009) “Cumhuriyetin İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisinde Yapısal Dönüşüm”, Beta Basım, İstanbul.
- Kavasoğlu, T. (2007) “Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Araştırması”, 2. Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu 25-26 Ekim 2007, İzmir
- KGM (2005) “Stratejik Plan 2006-2010”, Karayolları Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara.
- KGM (2007) “Stratejik Plan 2007-2011”, Karayolları Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara.
- KGM (2011) “Karayollarında Ağır Taşıt Yük Trafiğinin ve Yük Taşımacılık Özellikleri ve Eğilimleri 2007-2008-2009 Yılı Etüt Sonuçları”, Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı Ulaşım ve Maliyet Etütleri Şubesi Müdürlüğü, Ankara.
- KGM (2012) “2011 Yılı Trafik ve Ulaşım Bilgileri”, <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Yayinlar/YayinPdf/trafikulasim2011.pdf>, 18.03.2013.
- Lambert, D. M., J. R. Stock, and L. M. Ellram (1998) “Fundamentals of Logistics Management”, Irwin/McGraw-Hill, Boston.
- MEVKA (2013) “TR52 Düzey2 Bölgesi 2023 Vizyon Raporu (Ulaştırma Sektörü) Taslak”, <http://www.tr52.org/d/doc/42-ulasirma-sektor-raporu.pdf>, 03.04.2013.
- Özbilgin, M. (2011) “Lojistik Sektörünün İktisadi Analizi: Kocaeli Örneği”, Zonguldak Karaelmas Üniversitesi SBE (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Zonguldak.
- Özel, M., (2009) “Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Türkiye’de Bölgerarası

Dengesizlik ve Yeni Yönetmelik Birim”, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 64-1, ss. 165-199.

Rodrigue, J.P., Slack B., and Comtois C., (2006) “The Geography of Transport Systems”, New York: Routledge.

TÜİK (2013a) “Yollara Göre İthalat”, http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=643, 28.03.2013.

TÜİK (2013b) “Yollara Göre İhracat”, http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=642, 28.03.2013.

TÜİK (2013c) “Eşdeğer Hanehalkı Kullanılabilir Gelir”, http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=1369, 03.04.2013.

UBAK (2009) “Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Plan 2009-2013”, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/stratejikplan/20090612_170301_204_1_64.pdf, 03.04.2013.

UDH (2013) “İstatistiklerle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme (2003-2011)”, http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/SGB/tr/Belgelik/Guncel_Haberler/20120625_163521_5643_1_43884.pdf, 03.04.2013.

Ülgen, S., Guerin, S. S., Tekçe, M., (2007) “İkinci Kuşak Yapısal Reformlar: Altyapı Sektörlerinde De-regülasyon ve Rekabet Türkiye’de Telekomünikasyon, Enerji ve Ulaştırma Sektörlerinin Avrupa Birliği’ne Uyum Işığında Evrimi”, Ulaştırma, EDAM Yayını, ss. 129-190, İstanbul.

Yıldıztekin, Atilla (2008) “Uluslararası Kara Taşımasına İthalatçı ve İhracatçı Desteği”, Dünya Gazetesi, 20.12.2008.