



T.C.
İZMİR KÂTİP ÇELEBİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE VE MALİ YÖNETİM ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE’DE KAMU POLİTİKASI ARACI
OLARAK ULAŞIM HİZMETLERİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

NEVZAT ARTUN

İZMİR-2019

T.C.
İZMİR KÂTİP ÇELEBİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE VE MALİ YÖNETİM ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE'DE KAMU POLİTİKASI ARACI
OLARAK ULAŞIM HİZMETLERİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

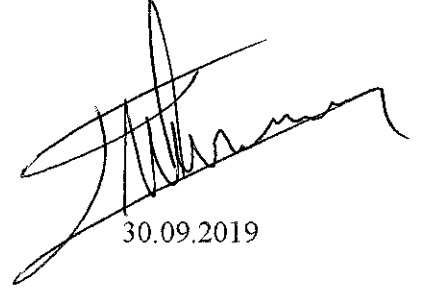
NEVZAT ARTUN

DANIŞMAN: DOÇ DR. ALPER DOĞAN

İZMİR-2019

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Türkiye’de Kamu Politikası Aracı Olarak Ulaşım Hizmetlerinin Değerlendirilmesi” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenler olduğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.



30.09.2019

Nevzat ARTUN

İmza



TS EN ISO
9001:2015

T.C.
İZMİR KÂTİP ÇELEBİ ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü



TEZ SINAVI TUTANAK FORMU

Dok. No: FR/604/21

İlk Yayın Tar.: 03.10.2017

Rev. No/Tar.: 00/..

Sayfa 1 / 1

GÖNDEREN : Maliye ve Mali Yönetim Anabilim Dalı Başkanlığı
GÖNDERİLEN : Sosyal Bilimler Enstitüsü

Anabilim Dalımız Yüksek Lisans Programı öğrencisi Nevzat ARTUN ile ilgili Tez Sınav Tutanağı aşağıdadır.

Tarih:

Maliye ve Mali Yönetim Anabilim Dalı Başkanı

Sayı :

İmza

SINAV TUTANAĞI

Tez Sınav Jürimiz tarafından incelenen “Türkiye’de Kamu Politikası Aracı Olarak Ulaşım Hizmetlerinin Değerlendirilmesi” başlıklı tezli yüksek lisans tezi ile ilgili olarak jürimiz 17.09.2019 tarihinde toplanmış ve adı geçen öğrenciyi Tez Sınavına tabi tutmuştur. Sınav sonucunda adayın tezi hakkında OYBİRLİĞİ/ÇOKLUĞU ile aşağıdaki karar verilmiştir.

KABUL

Kabul Edilen Tezli Yüksek Lisans tezi:

- i) Bilime yenilik getirmiştir
- ii)Yeni bir bilimsel yöntem geliştirmiştir
- iii)Bilinen bir yöntemi yeni bir alana uygulamıştır
- iv) Uygulama yapmıştır (sadece Yüksek Lisansta geçerlidir)

RED

DÜZELTME *

Tez Sınav Jürisi	Unvanı ve Adı Soyadı	İmza
Tez Danışmanı	Doç. Dr. Alper DOĞAN	
Üye	Dr. Öğr. Üyesi Elif Ayşe ŞAHİN İPEK	
Üye	Dr. Öğr. Üyesi Ceyda ŞATAF	
Üye		
Üye		

Eki : Tez Değerlendirme Formu (Her bir jüri için).

* Tez sınavında düzeltme kararı verilmesi halinde jüri tarafından öngörülen düzeltmelere ilişkin bir jüri raporu eklenmelidir. Düzeltmeler için Ek süre her defasında en fazla yüksek lisans öğrencileri için 3 ay, doktora öğrencileri için 6 aydır.

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

TÜRKİYE'DE KAMU POLİTİKASI ARACI OLARAK ULAŞIM HİZMETLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Nevzat ARTUN

İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Maliye ve Mali Yönetim Anabilim Dalı

Ulaşım insanlık tarihi kadar eski olmakla birlikte, insan hayatının gelişme göstermesi ve varlığını devam ettirebilmesi için önemli olan, fayda sağlayan bir hizmet sektörüdür. Ulaşım hizmet koşullarının iyileşmesi, bireylerin, toplumun refah içinde yaşamasına ve ülkenin gelişmesine olanak sağlamaktadır. Ulaşım hizmetlerinde etkinlik, verimlilik sağlamak, var olan sorunları gidermek, ihtiyaçlara cevap verebilmek için kamu politikaları oluşturularak, kamu politikalarının uygulaması gerçekleştirilmektedir. Türkiye'de üretilen mal ve hizmetlerin piyasalara ve pazarlara ulaştırılması, yolcu taşımacılığında etkinlik ve verimlilik sağlanması sonucunda, hedeflenen gelişme seviyesine ulaşılabilecektir. Ulaşımın askeri, siyasi, ekonomik, turizm, eğitim, sağlık ve toplumsal olarak çok yönlü amaç ve sonuçları bulunmaktadır. Ulaşım hizmetleri alanında gerçekleştirilen, ihtiyacı karşılayan etkin ve verimli yatırımlar, sonuç kısmında belirtildiği üzere süreklilik arz etmesiyle gelişme sağlayacaktır.

Bu çalışma, Türkiye'de kamu politikası aracı olarak, ulaşım hizmetlerinin değerlendirilmesi kapsamındaki kamu politikalarını, ulaşım hizmetlerini, ulaşımın önemini ve etkilerini, sorunları ve çözüm önerilerini ve varılan sonucu ortaya koymayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Türkiye, Kamu Politikası, Ulaşım Hizmetleri.

ABSTRACT

Master Thesis

EVALUATION OF TRANSPORTATION SERVICES AS A PUBLIC POLICY IN TURKEY

Nevzat ARTUN

İzmir Kâtip Çelebi University

Social Sciences Institute

Finance And Financial Management Master Of Science

Although transportation is as old as the history of humanity, it is a sector that is beneficial to human life develops and maintains its existence. The improvement of transport service standards allow individuals and society to live in prosperity and development of the country. In order to provide efficiency in transportation services, to solve existing problems, to respond to the needs of public policies are established and the implementation of public policies is carried out. Transportation has military, political, economic, tourism, education, health, and social purposes and results that are multidirectional. As stated in conclusion section, progress will be improved by providing continuity of effective and efficient investments in the field of transportation services that meet the needs.

This study as a means of public policy in Turkey aims to reveal public policies which are in the scope of evaluation, transportation services, the importance and effects, the problems and their solution and the conclusion that is reached, suggestions of transportation.

Key Words: Turkey, Public Policy, Transportation Services.

İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ.....	ii
TEZ SINAVI TUTANAK FORMU.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
TABLolar LİSTESİ.....	xii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xiii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xiv
ÖNSÖZ.....	xv
GİRİŞ.....	1

1. BÖLÜM

KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVEDE KAMU POLİTİKASI VE ULAŞIM HİZMETLERİ

1.1. Kamu Politikası	3
1.1.1. Kamu Politikasının Tanımı.....	3
1.1.2. Kamu Politikasının Kapsamı.....	4
1.1.3. Kamu Politikası Oluşum Süreci.....	4
1.1.3.1. Sorunun Tanınması ve Gündeme Gelmesi.....	5
1.1.3.2. Sorun için Politika Oluşturulması.....	6
1.1.3.3. Kamu Politikasının Kanunlaşması.....	7
1.1.3.4. Kamu Politikası Uygulaması.....	8
1.1.3.5. Kamu Politikasını Değerlendirme.....	9
1.1.4. Kamu Politikasının Türleri.....	10

1.1.4.1. Dağıtıcı Kamu Politikaları.....	10
1.1.4.2. Düzenleyici Kamu Politikaları.....	11
1.1.4.3. Yeniden Dağıtıcı Kamu Politikaları.....	11
1.1.4.4. Maddi ve İdari Kamu Politikaları.....	11
1.1.4.5. Dikey ve Yatay Kamu Politikalar.....	12
1.1.4.6. Tepkisel ve Çağdaş Kamu Politikaları.....	12
1.1.4.7. Güncel ve Geleceğe İlişkin Politikalar.....	12
1.1.5. Kamu Kesiminde Alternatif Hizmet Sunum Yöntemleri	12
1.1.5.1. İhale Yöntemi.....	13
1.1.5.2. Yap İşlet Devret Yöntemi.....	14
1.1.5.3. Müşterek Emanet Yöntemi.....	16
1.1.5.4. Ruhsat (İzin) Yöntemi.....	16
1.1.5.5. İltizam Yöntemi	17
1.1.5.6. İmtiyaz Yöntemi.....	17
1.1.5.7. Emanet Yöntemi.....	18
1.1.5.8. Özelleştirme.....	19
1.1.6. Kamu Politikası Aktörleri.....	22
1.1.6.1. Resmi Aktörler.....	23
1.1.6.1.1. Yasama.....	23
1.1.6.1.2. Yürütme.....	24
1.1.6.1.3. Yargı.....	25
1.1.6.1.4. Bürokrasi.....	26
1.1.6.2. Resmi Olmayan Aktörler.....	26
1.1.6.2.1. Siyasi Partiler.....	27
1.1.6.2.2. Seçmenler.....	27
1.1.6.2.3. Baskı Grupları.....	28
1.1.6.2.4. Medya.....	29
1.1.6.3. Uluslararası Aktörler.....	29

1.2. Ulaşım Hizmetleri.....	31
1.2.1. Ulaşımın Tanımı.....	31
1.2.2. Ulaşımın Önemi.....	32
1.2.2.1. Ulaşımın Bireyler ve Toplum Yönünden Önemi.....	32
1.2.2.2. Ulaşımın Özel Kesim Yönünden Önemi.....	33
1.2.2.3. Ulaşımın Kamu Kesimi Yönünden Önemi.....	34
1.2.3. Ulaşımın Fonksiyonları.....	36
1.2.3.1. Ulaşımın Ekonomik Fonksiyonu.....	37
1.2.3.1.1. Ulaşımın Mekân Fonksiyonu.....	37
1.2.3.1.2. Ulaşımın Zaman Fonksiyonu.....	38
1.2.3.2. Ulaşımın Sosyal Fonksiyonu.....	38
1.2.3.3. Ulaşımın Siyasal Fonksiyonu.....	39
1.3. Kamu Politikası Olarak Ulaşım Hizmetleri.....	40
1.3.1. Kamu Politikası Olarak Sürdürülebilir Ulaşım Hizmetleri.....	41
1.3.2. Kamu Politikası Olarak Ulaşımında Toplu Taşıma Hizmetleri.....	43
1.3.3. Kamu Politikası Olarak Ulaşımında Enerji Tasarrufu Hizmetleri... ..	45
1.3.4. Kamu Politikası Olarak Kentlerde Yeşil Ulaşım (Greenways) Hizmetleri... ..	48

2. BÖLÜM

TÜRKİYE’DE ULAŞIM HİZMETLERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

2.1. Osmanlı Devleti Tarihinde Ulaşım.....	51
2.1.1. Osmanlı Devleti’nde Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi.....	51
2.1.2. Osmanlı Devleti’nde Denizyolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi.....	53
2.1.3. Osmanlı Devleti’nde Demiryolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi.....	57
2.1.4. Osmanlı Devleti’nde Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi.....	61
2.2. Türkiye Tarihinde Ulaşım	62

2.2.1. Türkiye’de 1923-2000 yılları Arası Ulaşım Hizmetleri.....	62
2.2.1.1. Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı Tarihsel Gelişimi.....	63
2.2.1.2. Türkiye’de Karayolu Ulaşımı Tarihsel Gelişimi.....	66
2.2.1.3. Türkiye’de Denizyolu Ulaşımı Tarihsel Gelişimi.....	69
2.2.1.4. Türkiye’de Havayolu Ulaşımı Tarihsel Gelişimi.....	70
2.2.2. Türkiye’de 2000-2018 Yılları Arası Ulaşım Hizmetleri.....	72
2.2.2.1. Türkiye’de 2000-2018 Yılları Arası Karayolu Ulaşım Hizmetleri.....	72
2.2.2.1.1. Otoyol Hizmetleri.....	73
2.2.2.1.2. Devlet Yolu Hizmetleri.....	82
2.2.2.1.3. İl Yolu Hizmetleri.....	84
2.2.2.2. Türkiye’de 2000-2018 Yılları Arası Havayolu Ulaşım Hizmetleri.....	85
2.2.2.2.1. Türk Hava Yolları Hizmetleri.....	86
2.2.2.2.2. Havaalanları Hizmetleri.....	87
2.2.2.3. Türkiye’de 2000-2018 Yılları Arası Demiryolu Ulaşım Hizmetleri.....	91
2.2.2.3.1. Yüksek Hızlı Tren Demiryolu Hizmetleri.....	92
2.2.2.3.1.1. Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Demiryolu.....	92
2.2.2.3.1.2. Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Demiryolu.....	93
2.2.2.3.1.3. Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Demiryolu.....	93
2.2.2.3.1.4. Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren Demiryolu.....	93
2.2.2.3.1.5. Konya-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Demiryolu.....	94
2.2.2.3.2. Şehir içi Demiryolu Ulaşım Hizmeti Örnekleri.....	94
2.2.2.3.2.1. İZBAN Demiryolu (Egeray).....	94
2.2.2.3.2.2. Başkentray Demiryolu.....	95
2.2.2.3.2.3. Gaziray Demiryolu.....	95
2.2.2.3.2.4. Marmaray Demiryolu.....	95
2.2.2.4. Türkiye’de 2000-2018 Yılları Arası Denizyolu Ulaşım Hizmetleri.....	96
2.2.2.5. Boru Hatları Ulaşım Hizmetleri.....	97
2.2.2.5.1. Petrol Boru Hatları Hizmetleri.....	98

2.2.2.5.1.1. Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı.....	99
2.2.2.5.1.2. Kerkük-Ceyhan Petrol Boru Hattı.....	99
2.2.2.5.2. Doğalgaz Boru Hattı Hizmetleri.....	100
2.2.2.5.2.1. Rusya- Türkiye Doğalgaz Boru Hattı (Batı hattı).....	102
2.2.2.5.2.2. Mavi Akım Gaz Boru Hattı.....	102
2.2.2.5.2.3. Doğu Anadolu Doğalgaz Ana İletim Hattı (İran-Türkiye).....	102
2.2.2.5.2.4. Bakü-Tiflis-Erzurum Doğalgaz Boru Hattı.....	103
2.2.2.5.2.5. Türkiye-Yunanistan Doğalgaz Enterkoneksiyonu.....	103
2.2.2.5.2.6. Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP).....	104
2.2.2.5.2.7. Türk Akım Gaz Boru Hattı Projesi.....	105

3. BÖLÜM

TÜRKİYE’DE KAMU POLİTİKASI OLARAK ULAŞIM HİZMETLERİ

3.1. Ulaşım Hizmetlerinin Türkiye Ekonomisine Etkisi.....	107
3.1.1. Ulaşım Hizmetlerinin Hanehalkına Etkisi.....	108
3.1.2 Ulaşım Hizmetlerinin Türkiye’de Bölgesel Gelişmeye Etkisi.....	108
3.1.3. Ulaşım Hizmetlerinin Türkiye’nin Ekonomik Gelişmesine Etkisi.....	110
3.2. Ulaşım Hizmetlerinin Türkiye Politikasına Etkisi.....	113
3.2.1. Ulaşım Hizmetlerinin İç Politikaya Etkisi.....	113
3.2.2. Ulaşım Hizmetlerinin Dış Politikaya Etkisi.....	115
3.3. Türkiye’de Ulaşım Hizmetlerinin Kamu Kesimi Hizmetlerine Etkisi.....	118
3.3.1. Ulaşım Hizmetlerinin İç Güvenlik ve Savunma Alanına Etkisi.....	118
3.3.1.1. Ulaşım Hizmetlerinin İç Güvenlik Alanına Etkisi.....	116
3.3.1.2. Ulaşım Hizmetlerinin Savunma Alanına Etkisi.....	119
3.3.2. Ulaşım Hizmetlerinin Eğitim Alanına Etkisi.....	122
3.3.3. Ulaşım Hizmetlerinin Sağlık Alanına Etkisi.....	123

3.3.4. Ulaşım Hizmetlerinin Turizm Alanına Etkisi.....	124
3.3.5. Ulaşım Hizmetlerinin Trafik Güvenliği Alanına Etkisi.....	127
3.3.6. Ulaşım Hizmetlerinin Çevre ve Şehircilik Alanına Etkisi.....	129
3.4. Türkiye’de Kamu Politikası Olarak Ulaşım Hizmetlerinin Vizyonu, Hedef ve Stratejileri.....	132
3.4.1. Ulaşım Hizmetleri Sektörü Vizyonu.....	132
3.4.2. Ulaşım Hizmetleri Sektörü Strateji ve Hedefleri.....	134
3.4.2.1. Karayolu Ulaşım Hizmetleri Strateji ve Hedefleri.....	135
3.4.2.2. Demiryolu Ulaşım Hizmetleri Strateji ve Hedefleri.....	135
3.4.2.3. Havayolu Ulaşım Hizmetleri Strateji ve Hedefleri.....	137
3.4.2.4. Denizyolu Ulaşım Hizmetleri Strateji ve Hedefleri.....	138
3.5. Ulaşım Hizmetlerinde Alternatif Hizmet Sunumu Türkiye Uygulaması Örnekleri.....	140
3.5.1. İstanbul Havalimanı	140
3.5.2. Ordu-Giresun Havaalanı.....	141
3.5.3. Osmangazi Boğaz Köprüsü.....	141
3.5.4. Ovit Tüneli.....	142
3.5.5. Marmaray.....	142
3.5.6. Yavuz Sultan Selim Köprüsü.....	142
3.6. Türkiye’de Ulaşım Hizmetlerinin Sorunları ve Çözüm Önerileri.....	143
3.6.1. Ulaşım Hizmetleri Sorunları.....	143
3.6.2. Ulaşım Hizmetleri Çözüm Önerileri.....	144
SONUÇ.....	147
KAYNAKÇA.....	155

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1	: Sürdürülebilir Ulaşımın Amaç ve Hedefleri.....	42
Tablo 2	: 15. ve 16. Yüzyıllarda Osmanlı'da Yapılan Hanlar.....	52
Tablo 3	: 19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Limanlarındaki Ticaret Hacmi	56
Tablo 4	: 1897 Yılı Osmanlı Devleti'nin Deniz Ulaşımı Limanlarında Osmanlı Sancağı Taşıyan Gemilerin ve Kayıkların Sayısı	56
Tablo 5	: Osmanlı Devleti'nde 1856 ile 1922 Yılları Arasında Yapılan Demiryolları.....	60
Tablo 6	: 1923 Yılında Türkiye'ye Devredilen Demir Yollarının Uzunluklar.....	64
Tablo 7	: Türkiye Cumhuriyeti'nde 1924-1937 Arasında Tamiri Yapılan ve Yeniden İnşa Edilen Yollar.....	67
Tablo 8	: Türkiye'de 1923 -1938 Yılları Aralığında Karayolları (km).....	68
Tablo 9	: Türkiye'de 1950-2008 Yılları Aralığında Ulaşım Sektöründeki Yolcu ve Yük Taşıma Oranları (%).....	68
Tablo 10.	: 2001-2019 Yılları Arası Karayolları Ödenek ve Harcamaları.....	75
Tablo 10.1:	2001-2019 Yılları Arası Karayolları Ödenek ve Harcamaları.....	76
Tablo 11.	: Yıllara Göre Yapımı Tamamlanmış ve Kullanıma Açılmış Otoyollar...80	
Tablo 11.1:	Yıllara Göre Yapımı Tamamlanmış ve Kullanıma Açılmış Otoyollar...81	
Tablo 12	: 2000 Yılı Sonrası Devlet Yolları Uzunlukları (km).....	83
Tablo 13	: Türk Hava Yolları Uçak Filosu.....	87
Tablo 14	: 2000-2018 Döneminde Yapılan Havaalanları, Binaları ve Zemin Standartları Çalışmaları.....	88
Tablo 14.1:	2000-2018 Döneminde Yapılan Havaalanları, Binaları ve Zemin Standartları Çalışmaları.....	89
Tablo 15.	: Türkiye'nin Havayolu Yolcu Trafikinin Dünyadaki Sıralaması.....	91
Tablo 16	: Türkiye'de Savunma Alanında Üretilen Araçlar.....	121
Tablo 17	: Türkiye'ye 2018 Yılında En çok Ziyaretçi Gönderen Ülkeler.....	125
Tablo 18	: Yıllara Göre Türkiye'ye Gelen Ziyaretçiler.....	126

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: 31.12.2017 Tarihi İtibariyle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Yatırımlarının Sektörel Dağılımı.....	73
Şekil 2: Türkiye’de 2018 Yılı İtibarıyla Hizmete Açık, YİD Modeliyle Yapımı Biten ve Devam Eden Yollar Haritası.....	79
Şekil 3: 2018 Yılı İtibariyle Türkiye’de Yol Ağı Durumu (km).....	85
Şekil 4: Türkiye’de 2017 Yılındaki Havalimanları İç Hat Yolcu Oranları.....	90
Şekil 5: Dünya Üzerindeki Petrol Rezervlerinin %’lik oranları.....	98
Şekil 6 : Türkiye’nin Petrol Boru Hatları Haritası.....	100
Şekil 7 : Türkiye’nin Doğalgaz Boru Hatları ve Projeleri Haritası.....	101
Şekil 8 : Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Güzergâhı.....	104
Şekil 9 : 2018 Yılı Kaynak Ülkeler Bazında Türkiye’nin Doğalgaz İthalatı (%).....	105
Şekil 10: Türkiye’de 2016 Yılında Ulaştırma Sektöründen Kaynaklanan CO ₂ Eşdeğer Emisyonu (milyon ton).....	131

KISALTMALAR LİSTESİ

AUS	: Akıllı Ulaşım Sistemleri
AYSM	: Ana Yönetim Sistemi Merkezi
BCM	: Doğalgaz Ölçü Birimi
BOTAŞ	: Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş.
BRT	: Bus Radip Transit
BTC	: Bakü-Tiflis-Ceyhan
BTE	: Bakü-Tiflis-Erzurum
BRT	: Bus Radip Transit (Metrobüs)
CO ₂	: Karbondioksit
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
DDLİÜ	: Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Umumiyesi
DTGM	: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
ETKB	: Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı
GT	: Groston
İDTO	: İzmir Deniz Ticaret Odası
K	: Köprü
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
KM	: Kilometre
MGS	: Milli Gemi Sicili
MKEK	: Makine Kimya Endüstrisi Kurumu
TAB	: Trans Adriyatik Boru Hattı
TANAP	: Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
THP	: Türk Hava Postası
THY	: Türk Hava Yolları
TMH	: Türkiye Mühendislik Haberleri
YİD	: Yap İşlet Devret

ÖNSÖZ

Geçmişten günümüze iş, ekonomi, seyahat, lojistik, ticaret ve diğer alanlardaki faaliyetlerin gerçekleştirilmesi, kamu politikası kapsamında, ulaşım hizmetleriyle sağlanabilmiştir. Ulaşım hizmetleri, ülkenin gelişmesini sağlamak, ulaşım sorunlarını çözmek, ulusal ve uluslararası kamu politikası oluşturmak ve uygulamak gibi amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilmektedir. Birey ve toplumların ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak, üretilen mal ve hizmetlerin arz ve talebinin olduğu piyasalara ulaşımını sağlamak ve ülkenin gelişmesi için ulusal ve uluslararası alanda ulaşım hizmetlerine yönelik kamu politikaları iktidarlar tarafından uygulanılmaktadır.

Bu çalışmada kamu politikasının, tanımı, kapsamı, oluşum süreci, türleri, sunum yöntemleri, aktörleri ile ulaşım hizmetleri temel kavramları, Türkiye’de ulaşımın tarihsel gelişimi ile Türkiye’deki güncel ulaşım hizmetlerinin neler olduğu, ulaşımın etkileri, vizyon, hedef, stratejiler, alternatif hizmet sunumlarında Türkiye uygulaması örnekleri, ulaşım hizmetlerinin sorunları ve çözüm önerileri üzerinde durulmuştur

Türkiye’de kamu politikası aracı olarak ulaşım hizmetlerinin değerlendirilmesi kapsamında, ulaşım sektör ve sistemlerine yapılan hizmetlerin neler olduğu, hangi ulaşım yatırımlarının yapıldığı ile ulaşım hizmetlerinin hangi alanlarda etki gösterdiğini araştırıldığı bu çalışma sürecinde, anlayışıyla pozitif etki oluşturan ve deneyimlerini aktaran tez danışman hocam Doç. Dr. Alper DOĞAN’a teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca ders ve tez sürecinde akademik bilgisini esirgemeyen, pozitif yaklaşım gösteren Prof. Dr. Atilla ACAR’a teşekkürlerimi sunarım. Tez savunma sürecinde, çalışmamın daha başarılı olmasında sunmuş oldukları pozitif katkılarından dolayı, Dr. Öğretim Üyesi Elif Ayşe ŞAHİN İPEK’e ve Dr. Öğretim Üyesi Ceyda ŞATAF’a teşekkürlerimi sunarım.

Nevzat ARTUN

İzmir-2019

GİRİŞ

İnsanlığın varoluşundan itibaren, küçük gruplar ve topluluklar halinde yaşayan insanlar, yaşam koşullarına, iklim ve doğa koşullarına karşı korunma, güvenli yaşama amacıyla, sınırları belirlenmiş, yönetim olarak, sistematik hale getirilmiş kara parçaları üzerinde devletler kurmuşlardır. Bu bağlamda ulusal ve uluslar arası boyutta, ticaret, politika, seyahat, eğitim, sağlık, askeri ve diğer alanlarda ulaşım sağlamak durumundadırlar. Ulaşım hizmetleri kapsamında, sorunların çeşidine, büyüklüğüne ve ihtiyaçlara göre devletlerce kamu politikası oluşturulup, uygulanmaktadır. Ulaşım hizmetlerinin temelinde çok eski dönemlerde tekerleğin icad edilmesi yatmaktadır. Tekerleğin çeşitli şekillerde kullanılması ve geliştirilmesiyle birlikte ulaşım hizmetleri de aşama aşama gelişme olanağı sağlamıştır. Sonraki dönemlerde ise hayvanlar evcilleştirilerek ulaşımda yararlanılmış, 1700'lü yıllarda, İngiltere'de Sanayi Devrimi'nin başlaması ve buharın sanayide kullanılmasına kadar, evcil hayvanların taşıma özelliğinden yararlanılmıştır. Buharın makinelerde kullanılmaya başlanmasıyla, buhar önceleri denizlerde ulaşım sağlamada, sonraları ise demir yolları ulaşımda kullanılmıştır. Buharla çalışan gemiler ve trenler, eski ulaşım araçlarına göre daha hızlı yol alarak, daha fazla yük taşıma kapasitesine sahip olmuştur. Ulaşımın bu sürecinden sonra ise elektrik bulunmuş, elektriğin ulaşımda kullanılmasıyla zamandan tasarruf edilmiş, uzun mesafeler kısa sürede aşılmıştır. Sonraki süreçte ise petrol bulunmasıyla ulaşım sektör ve sistemleri son teknolojilerle donatılmış olup, ulaşımda zaman ve mekan sorunu asgariye indirilmiştir.

Ulaşım sektörlerinde, her dönem yeni gelişmeler sağlanmış, birey ve toplumların ulaşım ihtiyaçları karşılanmıştır. Gelişen ve değişen dünya düzeni ile 21. yüzyılda ulaşımın önemi önceki dönemlere göre daha fazla artmıştır. 21. yüzyıldan itibaren, ulaşımda ileri seviyelere gelinmiş, küreselleşmenin yaygınlaşmasıyla da uluslararası alanlarda, karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu ve boru hatlarıyla daha fazla ulaşım faaliyetlerinde bulunulmuştur. Devletlerin kamu politikası olarak ulaşım hizmetleri alanında yatırımlar gerçekleştirmesi de ulaşımın ülkeler arasında çok daha

hızlı bir etkileşim ve işleyiş sağlamasına, ortaklıklar oluşturulmasına olanak sağlamıştır. Ulusal ve uluslararası alanlarda kamu politikaları oluşturularak, gerçekleştirilen ulaşım hizmet yatırımları, birey ve grupların seyahat olanağını, mal ve hizmet ulaşım faaliyetlerini kolaylaştırmıştır. Gelişmiş ülkelerde görülmektedir ki ekonominin alt yapısını oluşturan ulaşım hizmetlerinin gelişmesiyle, büyüme ve gelişme eş zamanlı sağlanmaktadır. Bir diğer önemli nokta, ülkelerin gelişmesinin temel altyapısını oluşturan unsurlardan olan, ulaşım sektör ve sistemlerindeki ilerleme ile bu sektörler arasında entegrasyonun sağlanmış olmasıdır. Belirtilen unsurların gerçekleşmesi ve entegrasyonun da sağlanmasıyla, tüm sektörler pozitif dışsal fayda sağlanmış olacaktır.

Çalışmanın birinci bölümünde, kamu politikası, tanımı, kapsamı, oluşum süreci, türleri, sunum yöntemleri aktörleri ile ulaşım hizmetlerinin temel kavramları, ikinci bölümünde Türkiye’de ulaşımın tarihsel gelişimi ile Türkiye’deki güncel ulaşım hizmetlerinin neler olduğu, üçüncü bölümde alternatif hizmet sunumlarında Türkiye uygulaması örnekleri, ulaşımın etkileri, hedeflenen politikalar, vizyon, stratejiler, ulaşım hizmetlerinin sorunları ve çözüm önerileri açıklamaya çalışılmıştır. Sonuç kısmında değerlendirme yapılarak, varılan sonuçla birlikte, yapılması gerekenlerden bahsedilmiştir.

1. BÖLÜM

KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVEDE KAMU POLİTİKASI VE ULAŞIM HİZMETLERİ

1.1 Kamu Politikası

Devletler kuruluşlarından itibaren, yıllar ve dönemler itibariyle, koşulların gerektirdiği şekilde, ihtiyaçlar veya sorunları gidermeye yönelik kamu politikalarını uygulamaktadırlar. Devletler, kamu politikaları oluşum ve uygulamalardaki başarılarıyla gelişme sağlamaktadırlar.

1.1.1 Kamu Politikasının Tanımı

Kamu politikası için tek bir tanımda ortak uzlaşma sağlanamamış olup, farklı tanımlar literatürde belirtilmiştir. Bu konuda farklı tanımlar yapılmış olmasının nedeni ise farklı bakış açılarının ve değerlendirmelerin bulunulmasıdır. Kamu politikasını bazı sorunların çözülebilmesi için hükümetlerin gerçekleştirdikleri tercihler ve eylemler olarak tanımlayabiliriz. Başka bir tanım olarak, iktidar ve kamu kurum ve kuruluşlarınca, geliştirilerek somutlaştırılan kararların alınması ile alınan kararların işlevselliğini açıklayan kanunların, meclis tarafından yasalaştırılması ve uygulamasını gösteren süreç olarak tanımlamaktadır (Fırat, 2016: 12).

Kamu politikası devletlerin ve yönetimin yapmak istedikleri veya yapmak istemediklerinin hepsidir. Kamu politikası gerek iktidarı ve yönetimi etkileyen gerekse iktidar ve yönetimde belirli görevde bulunanlarca alınan kararlar, sorumluluklar ve gerçekleştirilen faaliyetlerin tamamıdır. Geniş anlamda kamu politikası iktidar ve yönetimin tüm çevresiyle olan bağlantılar ve faaliyetlerin tamamı olarak belirtilebilir (Korkmaz, Demir, 2019: 7-8).

Kamu politikası, kamu kurum, kuruluş ve yetkililerince, devletin kanunları aracılığıyla oluşturulan otorite ve sağladığı yetki ile gerçekleştirilen tüm faaliyetler olarak tanımlanabilir (Özdemir Can, İmga, 2018: 36).

1.1.2. Kamu Politikasının Kapsamı

Hayatın tamamını kapsayan bir süreçte kamu politikalarıyla muhakkak karşılaşmış olan ve kamu politikalarıyla oluşturulan bir ülke ve dünyada yaşanılmaktadır. Kamu politikaları yaşamak için ihtiyaç duyulan havanın, suyun ve besinlerin standardını belirlemektedir. Yiyecek ve içeceklerin nasıl üretildiği, toplandığı, dağıtımının ve satışının yapıldığı ile tüketicinin ne kadar ücret ödediğine kadar kamu politikası ilgi alanı kapsamına girmektedir. Devleti oluşturan kurum ve kuruluşlar kamu politikasıyla, kullanılan suların temizliğine, kalitesine ve risk oluşturup oluşturmadığına yönelik kurallar koyar, gerekli koşulların sağlanıp sağlanmadığını kontrol eder. Bununla birlikte ulaşım alanında önlemler alır, güvenliğin sağlanmasında gerekli adımları atar, düzenlemeleri gerçekleştirir (Aslan, Seyfettin, 2016: 53).

Kamu politikası, ülkenin her alandaki yönetiminin zorunlu olarak yerine getirilmesi gereken ve konjonktür ile geleceğe yönelik uygulanması gereken devlet politikaları olarak gerçekleştirilmektedir. Kamu politikalarının uygulama alanı farklılık oluşturmakta ve geniş kapsamlı bir alana yayılmaktadır. Devlet, sağlık, eğitim, adalet, çevre ve şehircilik, güvenlik, savunma, ekonomi gibi alanlarda kamu politikası üretir ve uygulamasını gerçekleştirir (Korkmaz, Demir, 2019: 1).

Kamu politikasının kapsamı, ülkede yaşayan bireylerin bu alandaki beklentileri ile hükümetlerin yönetimde oluşturdukları etki ve faaliyetlerle orantılı olarak gerçekleşmesini içermektedir. Ülkenin ekonomik işleyişinde ve piyasaların faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde devletin müdahalesinin fazla olduğu, liberalleşmenin daha az önemsendiği devletlerde kamu politikasının alanı genişlemekte ve kamuoyunda daha çok yer almaktadır. Tersine durumda ise kamu politikalarının uygulama alanı ve faaliyetlerinin yoğunluğu azalmış olacaktır (Göçoğlu, 2014: 9-10).

1.1.3 Kamu Politikası Oluşum Süreci

Kamu politikaları süreci 1950'li yıllardan sonra ortaya çıkarak, tüm ülkelerde uygulanmaya başlamıştır. Kamu yönetimlerinin işleyişinde kamu politikalarının

öneminin fazla olması ve kaliteyi direkt etkilemiş olmasıyla bilimsel olarak üzerinde çalışmalar yapılmıştır. Kamu politika sürecinin çok yönlü olması, dinamik faktörlerin etkisi gibi unsurlar nedeniyle süreç karmaşık hal oluşturmaktadır. Kamu politika süreci, devletin kamu politikası aktivitelerinin başlangıç noktasından, uygulamanın gerçekleştirilmesi sonrasındaki değerlendirme aşamasına kadarki sistemi oluşturmaktadır. Sabatier(1999)'in kamu politika sürecini, kamu sorununun tespit edilip, çözüme yönelik devlet gündemine alınması, devletin bu sorunu çözüm için çeşitli yollar belirlemesi, yasal zeminin oluşturulması, oluşturulan çözüm yollarının uygulanmaya konulması, uygulamanın değerlendirmeye tabi tutularak, gerekmesi halinde yenileme ve düzeltmelerin yapılması olarak tanımlanmaktadır. Kamu politika süreci özetle iki kısımdan oluşmaktadır. Bunlardan biri karar vericilerin tüm karar ve davranışları, diğeri de devlet politikalarının, sosyal durum ve çalışmalar ile ekonomik gelişme ve çalışmaların özel ve kamu sektöründe oluşturduğu etki ve yansımalarıdır (Kaptı, 2011: 17-18).

Kamu politikası sürecini sistematik olarak, aşama aşama açıklayan en temel yaklaşım olarak klasik yaklaşım olarak bilinmektedir. Klasik yaklaşım modeli, kamu politikası sürecini sistematik ve aşamalar halinde, nelerin gerçekleşip gerçekleşmediğini açıkladığından, sürecin karmaşıklığını da ortadan kaldırmış olmaktadır. Klasik yaklaşım modeli, kamu politikası sürecini sistematik olarak açıklayan ve klasik yaklaşımı temsil eden süreç modeli, aynı zamanda aşamalı model olarak da bilinmektedir. Kamu politikası alanında 1950'li yıllardaki çalışmalar nedeniyle klasik yaklaşımın babası Lasswell olarak bilinmektedir. Lasswell'in öğrencisi Brewer 1974'de model başlangıç, tahmin, seçim, uygulama, değerlendirme ve sonlandırma şeklinde ayrıma tabi tutmuştur. Sonraları ise karma çalışmalar sonucunda gündeme geliş, oluşturma, kanunlaştırma, uygulama ve değerlendirme olarak son şeklini almıştır (Kaptı, 2011: 19, 25-26).

1.1.3.1. Sorunun Tanınması ve Gündeme Gelmesi

Kamu politikasının doğmuş olması var olan sorunun tanınmasını kapsamaktadır. Devletler tüm sorunlara ilişkin kamu politikası sürecini işletmez. Bunun nedeni ise kamu politikasını uygulayanlar tarafından gündem olması olarak kabul edilmektedir.

Gündem sorunun ortaya çıkış sebeplerini, çözümünü ve stratejiyi oluşturmaktadır. Gündeme geliş, sorun ve farklı çözüm odaklı çalışmalar ile kamuyu, çeşitli grupları, toplumun elit kesimlerinin veya bireylerin dikkatlerini çekmek veya dikkatlerinin azalmasını sağlama çalışmalarıdır (Erat, 2016: 14).

Gündem oluşturma, vatandaşların ve toplumların politik görüşlerinin dağılımları, sorunları, önem sıralaması ile sorunların tanımlanmalarının sağlanmasıyla bağlantılıdır. Bir konunun gündeme gelmesinde politikacılarla, yöneticiler en önemli kaynaklardır. Siyasi partiler ve politikacılar, seçim dönemlerinde, vatandaşlardan alacağı oy karşılığında, var olan sorunlarını gündeme getireceklerini, çözüme kavuşturacaklarını belirten vaatlerde bulunmaktadır. İktidara gelince ya da muhalefette kalsa da güçlü bir siyasetçi ve parti olması halinde ancak sorunlar gündeme gelebilmektedir. Medyada kamuoyu oluşturmak suretiyle vatandaşları, kanun koyucuları ve bürokrasiyi etkilemektedir. Kamu politika süreci sorunun doğmasıyla başlar. Gündeme geliş açıları ve olasılıkları farklılık arz etmektedir. Kingdon iktidarın gündemi belirlemede sorunların, siyasetin ve görünen katılımcıların etkili olduğunu belirtmiştir. Bu üç unsur, süreç içerisinde belirli bir akış ve birleşime fırsat oluşturması halinde kanunlaşmanın olabileceğini belirtmektedir (Kaptı, 2011: 28-29,33).

1.1.3.2. Sorun için Politika Oluşturulması

Gündeme gelmiş olan sorun, politika sürecinde etkili olan aktörler tarafından belirli öneme sahip olunmasından sonra, bu sorunun çözümünün sağlanması için politika oluşturma aşamasına gelinmektedir. Politika oluşturma aşamasının içeriğini plan nedir, hedefler nelerdir, öncelikli iş ve işlemler nelerdir, seçenekler hangileridir, olumlu veya olumsuzluk oluşturan seçeneklerin maliyet ve faydaları nelerdir, gibi unsurlar oluşturmaktadır. Politika oluşturma, kamu politikası sürecinin en önemli aşamasıdır (Erat, 2016: 15).

Gündeme alınan sorunların, politika yapanlar tarafından eylem planlarına ilişkin karara varmaları beklenmektedir. Politika oluşturmada gündeme alınan sorunun çözümüne esas olarak, seçeneklerin ortaya konulması sürecini kapsamakta ve ifade etmektedir. Politikaları oluşturma süreci, gündeme alınan sorun veya konuların

alternatif politik önerileriyle birlikte uygulanması düşünülen politikanın somutlaştığı aşamadır. Politika oluşturma aşamasında öncelikle soruna ilişkin çeşitli politika seçenekleri oluşturulur. Bu alternatiflerin sonuçlarının neler olacağı yönündeki analiz çalışmaları sonrası, seçeneklerde elemeler yapılır (Köktaş, 2015: 39).

1.1.3.3. Kamu Politikasının Kanunlaşması

Kamu politikasının kanunlaşması, uygulama aşamasından önceki ve son aşama olması sebebiyle önem arz etmektedir. Kanunlaştırma sürecinde değişik ilgi grupları, siyasi gruplar birbirleriyle çıkar çatışması yapmakta ve etkili olmaya çalışmaktadır. Peters, politikacılar güçlerini daha fazla artırmak veya elinde bulundurdukları güçlerinin devamını sağlamak nedeniyle, kanunlaştırma sürecine etki etmektedirler. Kanunlaştırma aşaması yasama, yürütme ve idari birimler tarafından çıkarılan yazılı işlemlerin tamamını kapsamaktadır. Politikacılar, politikanın yasama organındaki kanunlaşma aşamasında, ideolojik sapma ve kazanç sağlamaya yönelik tavır göstermektedirler. Politikacılar kendi seçmenlerinin bakış ve görüşüyle örtüşmeyen politikalara olumlu bakmazlar. Tüm halka faydalı olabilecek politikalara rağmen, politikacının sadece kendisini ve bir grubun çıkarına göre hareket etmektedirler (Kaptı, 2011: 35-36). Kamu politikasının kanunlaşması sürecinde, iktidarın uygulayacağı politikanın ülke için önemli olup olmamasının çok da değerlendirilmesi yapılmadan, günöbirlik siyaset ve politikalara maruz kalan yasama süreçleri görölmektedir. Bu durum göstermektedir ki iktidarın politikalarının sorunu giderecek yerinde bir politika olup olmadığı, politikanın ülkenin ihtiyacını karşılayıp karşılamayacağına önemine bakılmadan, popölist davranış sergilenmekte ve kanunlaşmayı olumsuz etkileme çabaları bulunmaktadır.

Kamu politikasının oluşum sürecinin en önemli aşaması kanunlaştırma olmasıyla birlikte, kanunlaştırma süreci yasamanın yanında yürütmenin de düzenlediği yönerge, tüzük, yönetmelik ve diğer idari işlemlerle bir bütün olarak tamamlanmış olmaktadır. Ancak asıl olarak yasaların meşruiyetinin kazanıldığı yer halkın temsilcilerinin bulunduğu parlamentodur. Demokratik toplumlarda, yasama çok önemli olup, kamu politikasının kanunlaşmasındaki asıl aşama da burada

gerçekleşmektedir. Kamu politikası oluşturulduktan sonra yasama ve diğer düzenlemelerin işlemleriyle kanunlaştırma sağlanmış olmaktadır (Fırat, 2016: 27).

Kanunlaştırma olmadan kamu politikası uygulanamamakta olduğundan, sorun veya sorunun giderilmesi veya herhangi bir eksikliğin yerine getirilmesi amacıyla oluşturulacak kamu politikasının, kanunlaştırma sürecini geçmiş olması, kanunlaşmanın yasama tarafından yapılmış olması yürütme ve diğer idari birimlerce düzenlenen yazılı mevzuatında tamamlanmış olması gerekmektedir. Uygulanacak kamu politikasının yasal dayanağının sağlanmış olması, kamu politikasının her kesim tarafından da kabul edilirliliğinin garantisi anlamına gelmektedir.

1.1.3.4. Kamu Politikası Uygulaması

Kamu politikasının uygulama aşaması çok önemli bir süreç olması sebebiyle, araştırmaların çoğu politikaların eylem haline dönüştüğü uygulama aşamasına odaklanarak, oluşan sapmalar üzerinde çalışma yapmışlardır. Kamu politikaları kanunlaştırıldıktan sonra uygulanır. Kanunlaşan politika ile uygulanan politika arasında her zaman tam örtüşme olmayıp, boşluklar ve sapmalar olabilmektedir. Buradaki boşlukların oluşmasına neden olan verimlilik ve etkinliği etkileyen çeşitli faktörlerin bulunmasıdır. Bu faktörlerden, kanun metinlerinin açıklığı, dilinin sade ve anlaşılır olması, uygulamayı gösteren açık yolların olması, kanun içeriğinin sosyal normlara uygun olması gibi unsurlar politika uygulamalarının verimliliğini ve etkinliğini pozitif yönde etkilemektedir. Bununla birlikte, uygulama sürecinde siyasi ve politik desteğin olması da kamu politikasına olan halk desteğini sağlamaktadır. Kamu politikasını uygulayacak farklı kurumlar arasında işbirliğinin olması, gerekli alt yapıların oluşturulması, iletişimin sağlanması, uygulayıcıların politikaları ve hedefleri içselleştirmesi de uygulamada başarılı sonuçların elde edilmesine olanak tanımaktadır. Uygulamada etkin ve verimli sonuçlara olanak tanıyan unsurların olmaması veya aksi yöndeki gelişmeler de negatif yönde etki edecektir (Kaptı, 2011: 36-37).

Kamu politikasının uygulama aşamasında, artık politikanın benimsenmesi tamamlanarak kanunlaşmış olduğundan, bundan sonraki en önemli öncelik uygulamanın sağlanması olmaktadır. Politikanın uygulaması bürokratlarca uygulamaya konarak, kamudaki idareciler tarafından da gerekli işlemleri

gerçekleştirilmektedir. Politikaların uygulamasında istenilen başarıya ulaşmayı engelleyen unsurlardan bazıları da yeterli kaynağın olmaması, yönetim sorunu, sorun oluşturan değişkenlerin tamamı üzerinde durulamaması, vatandaşların kamu politika etkisine karşı önlemler alması, politikaların bir biriyle uyumlu olmaması, vatandaşlara fazla maliyet yüklemesi, sorunların çözümünün mümkün olmaması, ülke genelinde veya bölgeler arasında koordinasyon eksikliğinin olması sayılabilir (Akman, 2015: 214-217).

Kamu politikasının uygulama aşamasında görev alan kurumların yönetiminde bireyler ve yöneticilerin nitelikli ve yetenekli olmaları önem arz etmektedir. Kamu kurumunu yöneten bürokratlar aktif, yetenekli ve liyakatli olması halinde politikaların uygulamasında verimlilik ve etkinlik sağlanmaktadır. Mesleki beceri, liderlik vasfı, uzmanlık bilgisi gibi unsurlar, bürokratların politika uygulama ve başarı elde etme olanaklarını artırmaktadır. Politikanın uygulama sürecinde bürokratların başarılı olması, o politikanın uygulamasında da başarı kazanıldığını göstermektedir (Kaptı, 2011: 37-38).

1.1.3.5. Kamu Politikasını Değerlendirme

Değerlendirme, kamu politikasının uygulanması sonucunda, belirlenmiş amaçlar ve hedeflere ne kadar ulaşıldığı, uyumlu olduğu ve oluşan etkisi ölçme aşamasıdır. Politika değerlendirme süreci, bilgileri toplama, inceleme ve teste tabi tutma ve yorumlama olarak gerçekleşmektedir. Politika değerlendirmesi aşaması, politika oluşturma sürecine büyük katkısı bulunmaktadır. Yani değerlendirme, bilinen sorun ile çözüm üretilen politika arasında sentez oluşturmaktadır. Politikaların değerlendirme aşamasından geçmesi, yanlış bilinen fikir, düşünce ve pratik çalışmalardan kurtulmayı sağlar. Değerlemeyle politikaların verimliliğinin sağlanmasına yönelik yeni bilgi ve fikirlerin gelişmesine olanak sağlar. Değerlemeyle edinilen bilgilerin açıklaması da politika aktörlerine bildirilmiş olmaktadır (Köktaş, 2015: 41-42).

Politika sürecinde belirlenmiş hedeflere ne ölçüde ulaşıldığının değerlendirildiği önemli bir aşama değerlendirmenin olduğu açıktır. Politika uygulayıcıları, uygulamada hedeflerine ulaşmayı arzu etmiş olsalar da uygulamada sapmalarla karşılaşabilmektedir. Bu sapmaların neler olduğu, nereden kaynaklandığı, uygulama

sonuçlarının neler olduğu, hedeflere ne kadar yaklaşıldığı, politika uygulamasının etki derecesi gibi önem arz eden unsurlar değerlendirme sürecinde ortaya çıkmaktadır. Akgül ve Kaptı(2010), politika uygulamasının birinci öneminin, değerlendirme sonrası bütçe ayarlama işleminin etkin olması, ikinci öneminin hedeflere ne derece yaklaşıldığının belirlenerek, eksikliklerin giderilmesi olduğunu, üçüncü önemli yanının da kamu kurum ve kuruluşlarının hesap verebilirlik ile şeffaflığın işlevsel hale getirilmesi olduğunu belirtmişlerdir. Kamu politikasının değerlendirme aşamasında hedeflerin tam olarak belirlenememiş olması, uygulama etkinliğinin yetersizliği, performansın da tam belirlenememesi gibi unsurlar değerlendirmede ortaya çıkan sorunlardır. Karar vericilerle politikacılar uygulama sonuçlarını daha erken sürede görmeyi arzu ettiklerinden, değerlendirmeyi de erken işletme taraftarıdır. Oysa değerlendirmenin uzun sürede yapılması gerektiği durumlarda erken sonuç almak, objektif olmadığı gibi sağlıklı değerlendirme sonuçlarına ulaşmayı da engellemiş olmaktadır (Kaptı, 2011: 38-40).

1.1.4. Kamu Politikasının Türleri

Devletlerin veya hükümetlerin uygulamış olduğu kamu politikası türleri, gerçekleştirilen politika analizlerinin anlaşılmasının iyi seviyede olmasını sağlamak üzere kamu politikalarının bazı niteliklerinin temel alınarak sınıflandırmaya tabi tutulmasıdır (Korkmaz, Demir, 2019: 24).

Kamu politikasının tanımına, içerdiği özelliklerin oluşumuna, kapsamına ve uygulamalarının dikkate alınmasına göre kamu politikası türleri olarak ayrılmaktadır. Thoedore Lowi kamu politikaları türlerini, dağıtıcı, düzenleyici, yeniden dağıtıcı olarak gruplandırmıştır. Tojman kamu politikalarını maddi ve idari politikalar, tepkisel ve çağdaş politikalar ile dikey ve yatay politikalar, olmak üzere üç gruba ayırmıştır (Demirhan, Aslan, 2010: 55).

1.1.4.1. Dağıtıcı Kamu Politikaları

Toplumun belirli bir kesimine, belirli, kişilere ya da kurumlar için oluşturulan, bunlar için fayda sağlayan politikalar. Dağıtıcı politikaların faydası sınırlı bir kişi

veya kesime hitap ettiğinden patronaj politikalar olarak da adlandırılmaktadır (Aslan, Demirhan, 2016: 56).

Dağıtıcı kamu politikaları, belirli kesime hitap etmiş olduğundan, sosyal adaleti karşılamamaktadır. Bu politikalar toplumun tamamına yönelik olmayıp, belirli öneme sahip olduğu gerekçesiyle gerçekleştirilen politikalardır.

1.1.4.2. Düzenleyici Kamu Politikaları

Bu politikalar, dağıtım ile uygulama, eylem, aktivitelerin düzenlenmesini sağlayan hukuk ile politikanın çıktılarını oluşturmaktadır. Yapılan işlerde, ticaretle ve tarım gibi sektörlerle ilişkin politikaları kapsamaktadır (Aslan, Demirhan, 2016: 56). Tarım ve ticaretle iyileştirme ve düzenleme sağlamak için gerçekleştirilen kamu politikaları olup, düzenleme amaçlı uygulanmaktadır.

1.1.4.3. Yeniden Dağıtıcı Kamu Politikaları

Bireyler ve toplum içerisinde bulunanlardan olanakları kısıtlı olanlara yönelik olmak üzere, yeniden dağıtım yapmak ve dengelemeye yönelik yapılan politikalardır. Sosyal durumları iyileştirme amaçlı yapılan bu politikalar, yaşlılar kadınlar, çocuklar ve yoksullar gibi kesimlere ilişkin getirilen ve uygulanan politikalardır (Aslan, Demirhan, 2016: 56).

Yeniden dağıtıcı politikalar, toplum içerisinde sosyo-ekonomik durumu zayıf, yetersiz olan birey ve gruplara yardım etmek, durumlarını iyileştirmek ve toplumsal dengeyi sağlamaya yönelik uygulanan politikalardır.

1.1.4.4. Maddi ve İdari Politikalar

Maddi politikalar, birey toplumların çalışmalarının maddi kısmına ilişkin olan, tüm mevzuat, plan, program ve uygulamaları kapsar. İdari politikalar ise idari kısımlarla, mahallelerin tüm bilgilerinin istatistikî çalışmaları ve değerlendirilmesi işlemleridir (Aslan, Demirhan, 2016: 55).

1.1.4.5. Dikey ve Yatay Politikalar

Bu politikalar gerçekleştirildiği organizasyon ve yapının sayısına göre dikey ve yatay olarak ayrılmış olan politikalarlardır. Dikey politikalar, kurumsal ya da çerçeve politikalar olup, bir organizasyonun veya yapının çerçevesinde gelişmiş olan politikalarlardır. Yatay politikalar da birden fazla organizasyonun, yapının veya örgütlenmiş birimlerin gerçekleştirmiş olduğu politikalarlardır (Aslan, Demirhan, 2016: 55).

1.1.4.6. Tepkisel ve Çağdaş Politikalar

Çevre ya da sağlık alanlarında kriz çıkması veya acil durumlarda tepkisel olarak oluşan politikalarlardır. Çağdaş politikalar, bilinçli gerçekleşen, tepkinin olmadığı ve üstünlük kullanılarak oluşturulan politikalarlardır (Aslan, Demirhan, 2016: 55).

1.1.4.7. Güncel ve Geleceğe İlişkin Politikalar

Kamu politikalarının, hâlihazırda var olan durumu düzenlemek için oluşturulan politikalar ile gelecekteki durumları belirlemeye yönelik oluşturulan politikalarlardır. Devletin gerçekleştirdiği yatırım ve hizmetlerle diğer alanda aktif durumdaki faaliyetlerin düzenlenmesi, iyileştirilmesi için uygulanan politikalar ile ulusal ve uluslararası alanda konularda geleceğe ilişkin oluşturulan politikalarlardır. (Aslan, Demirhan, 2016: 55). Mesela, gelecekte oluşacak trafik yoğunluğunu önlemek için devletin alternatif ulaşım hizmetleri alanında yatırımlarını artırması, geleceğe dair kamu politikasıdır. Sosyal devlet anlayışıyla ulaşım ücretlerini düşürerek düzenleme yapması, güncel duruma yönelik kamu politikası sayılmaktadır.

1.1.5. Kamu Kesiminde Alternatif Hizmet Sunum Yöntemleri

Devlet veya kamu kesimini oluşturan kurum ve kuruluşların, ülkenin gelişmesi, vatandaşların talep ve istekleri ile toplumun ihtiyaçlarına cevap verebilmek adına bazı yatırımlar yapmakta, hizmet sunumunda bulunmaktadır. Bu yatırım ve hizmetlerin

yerine getirilmesi için yatırımı yapacak, hizmeti sunacak kurum veya kuruluşlar, kişi veya firmaların tercih edilmesi gerekmektedir. İşte bu kurum, kişi veya firmaların tercihlerinin yapılması alternatif hizmet sunum yöntemleri ile gerçekleşmektedir. Bu alternatif hizmet sunum yöntemleri; İhale, Yap-İşlet-Devret, Müşterek Emanet, Ruhsat(İzin), İltizam, İmtiyaz ve Emanet Yöntemleri olup, aşağıda belirtilmiştir.

1.1.5.1. İhale Yöntemi

İhale, birden fazla isteklinin, vermiş olduğu tekliflerden en uygun olana işin verilerek yapımın sağlanmasıdır (Çiçek, 2009: 6). İhale yöntemi ile yapılacak yatırımlarda ve hizmet satın almalarda açık ihale usulü, belli istekliler arasında ihale usulü, pazarlık usulü olarak uygulanmaktadır.

Açık ihale usulü, yeterli derecede rekabetin sağlanması açısından başarı sağlayan bir usuldür. Bu ihale usulünde, ihalenin ilanının yayınlanmasından sonra, yasaklı olmayan ve koşulları taşıyan tüm gerçek ve tüzel kişiler geçici teminat yatırarak katılabilirler (Özek, 2019: 6).

Açık ihale usulü 4734 sayılı Kanununun 19. Maddesinde “bütün isteklilerin teklif verebildiği usul” olarak tanımlanmış olup, yeterli koşullara ve kriterlere sahip olan yasaklı olmayan şeklinde bir anlamı içermektedir. Açık ihale usulü, ihale usulleri arasında temel usul olarak belirlenmiş, ihale ilanındaki koşulları sağlayanların başvurduğu ihalede şeffaflık ve rekabetin etkin bir şekilde sağlandığı ihale usulüdür (Yalazay, 2010: 11).

Belli istekliler arasında ihale usulünde, ihaleyi yapacak kurum ve kuruluşlar, ihaleye katılma talebi olan istekliler arasından ön yeterlilik koşullarını taşıyan isteklileri belirlemektedir. Ön yeterlilikte belirlenmiş olan isteklilere 40 günlük süre tanınarak, tekliflerini hazırlamaları bildirilir ve en yüksek puanı almış en az beş firma sonraki süreçte ihaleye davet edilir. İhaleye davet edilecek istekli sayısı beşi bulmadığı takdirde ihale iptal edilir. İhaleye davet edilmiş isteklilerin de en az beş tanesi teklif vermek durumundadır. İhalede teklif veren istekli sayısı da 3 ten az ise ihale yine iptal edilir (Özek, 2019: 6-7).

4737 sayılı Kanununun 20. Maddesinde belli istekliler arasında ihale usulünün uygulamasını bazı koşullara bağlamış olup, yapım, hizmet, mal alım ihalelerinde işin uzmanlık ve ileri derecede teknoloji gerektirmesi nedeniyle, yaklaşık maliyeti eşik değerin yarısını aşan yapım işi ihaleleri belli istekliler arasında ihale usulünün uygulanacağını belirtmiştir (Yalazay, 2010: 11-12).

Pazarlık usulü KİK'in 4. Maddesinde, kanunda belirtilen hallerde kullanılabilen ve idare tarafından ihaleye konu işin teknik kısmı ile gerçekleştirme yöntemlerini ve belirli hallerde de fiyatları isteklilerle görüşüp, paylaşmış olduğu usul olarak belirtilmiştir. Pazarlık usulü kanunda belirtilen koşulların varlığı halinde uygulanmaktadır. 4734 sayılı Kanununun 251. Maddesinde belirtilen koşulların varlığı halinde pazarlık usulü uygulanmaktadır. Pazarlık usulünün belirtildiği koşulların var olması halinde de idare, temel ihale usulü olan açık ihale usulünü uygulayabilmektedir. Ancak koşullar ve zaman bakımından idare inisiyatif ve takdir kullanmaktadır. Pazarlık usulünde, en az üç istekli davet edilip, ilk tekliflerini vermeleri istenir. Daha sonra ihale kararına esas son yazılı teklifler alınarak, iki aşamalı pazarlık usulü tamamlanır ve ihale buna göre sonuçlandırılır. Üç aşamalı pazarlık usulünde ise buna ilave olarak ilk aşamada ihale şartname ve dokümanında belirtilmiş koşullara göre yeterliliği belirlenmiş istekliler için teknik detayları ile gerçekleştirme yöntemlerini içeren ancak fiyat içermeyen ilk teklifler alınır. Bu koşulları karşılayacak isteklilerden ilk fiyat teklifleri ve son olarak da yazılı teklifler alınır (Yalazay, 2010: 14-15).

1.1.5.2. Yap İşlet Devret Yöntemi

YİD (Yap İşlet Devret) Modeli uygulamasının dünyadaki ilk örneği 19. yüzyılda yapımı tamamlanmış olan Süveyş Kanalı¹'dir. Türkiye'de 1980'li yıllardan sonra

¹ Süveyş Kanalı, II. Ramses'in MÖ. 1350 yılında Kızıldeniz-Süveyş arasında açtırmış olduğu kanal olarak bilinmektedir. Zamanla tahrip edilen ve kapanan kanal II. Ptolemaos tarafından MÖ. 332-330 yıllarında tamir edilmiştir. Zamanla kapanmış olan kanal, 640 yılında Hz. Ömer'in emriyle Amr bin As tarafından temizlenerek tekrar kullanıma açılmıştır. 770 yılında Abbasi Halifesi Cafer Ali Mensur tarafından Mekke, Medine ve Mısır aleyhine kapalı tutulmuştur. II. Selim Dönemi'nde, Sokullu Mehmet Paşa tarafından Akdeniz ile Kızıl Deniz'in bağlanması için çalışmalar başlatılmış ancak sonuç alınamamıştır. Napolyon 1798 yılında Mısır Seferi'nde kanalı açma talimatı vermiş, ancak yenilgiyle Fransa'ya döndüğü için kanalı açamamıştır. 1847 yılında Akdeniz ile Kızıldeniz arasında

neoliberal akım yükselmiş, finansal küreselleşme yaşanmaya başlamıştır (Karabaş, 2018: 28). YİD Modelinin uygulamasının Türkiye'deki serüveni ise alt yapı finansmanlarını gerçekleştirme modeli olarak ortaya çıkmıştır. Türkiye'de YİD Modeli 3396 sayılı "Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun" 1994 yılında yürürlüğe girmiştir (Yerlikaya, 2013: 528).

Duran, YİD Modelinin, kamusal mal ve hizmetin yapımı veya üretimin, kuruluşunun, işletiminin ve finansmanının özel hukuk kişi ve kişilerinin sorumluluğunda olmak üzere, belirlenmiş sürenin bitiminde, borçsuz olarak kamuya devredilmesini kapsayan idari bir sistemdir. YİD Modeline genellikle günümüzde havaalanları, limanlar, köprüler ve otoyol yapımında başvurulmaktadır. Polatken, YİD' modelini, devletin kamu hizmetinin yapılması ve işletilmesini, sözleşme kapsamında belirli süreliğine, sahip olunan rant hakkını, yapılacak yatırım karşılığında, özel hukuk kişi veya kişilerine devretmesidir şeklinde belirtmiştir (Karabaş, 2018: 28-31).

YİD Modeli kamu hizmetinin, kamu kurum ve kuruluşları ile diğer ulusal veya uluslararası özel hukuk kişileri arasında yapılan sözleşme kapsamında, maliyetlerin tamamının özel kişilerce karşılandığı, tesisin özel teşebbüsçe belirli süre işletildiği, süre sonunda tesisin işler ve borçsuz olarak kamu kurum ve kuruluşuna devrini öngören, kamu yatırım ve finansmanıdır. YİD Modeli için ulusal veya uluslararası yabancı şirketlerin girişi olmalıdır. YİD Modelinde yabancı şirketler ile yerli şirketler ortaklık kurduğunda, fayda sağlamış olmaktadır. Çünkü ulusal şirketler, ülkenin ekonomisini, hukuk yapısını, denetim sistemini ve diğer işleyişleri bilmektedirler. Ortak girişim şirketi gerçekleştiren yatırım ile üretilen mal ve

seviye farkının olmadığına anlaşılmasıyla, Süveyş Kanalı ile ilgili önceki tüm çalışmalardan destek sağlayan Ferdinand de Lesseps, 1854 yılında Mısır Valisi olan Said Paşa ile var olan dostluğunu da kullanarak, diplomatik engellerin çözülmesini sağlamaya çalışmıştır. Diplomatik ve ekonomik nedenlerle Osmanlı Devleti'nin karşı çıkmasına rağmen, 30 Kasım 1854 tarihinde, Mehmet Said Paşa tarafından Ferdinand Lesseps'e Süveyş Kanalı'nı açma imtiyazı verilmiştir. Buna göre Süveyş Kanalı'nı inşa edecek uluslararası "The Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez" adında şirket kurulacak, 99 yıl işletilmesi sonrasında, Mısır'a devredilecektir. 1858 de şirketin kurulmasıyla 1859 yılında inşaata başlanılmış ve 1876 yılında tamamlanmıştır. Osmanlı Devleti'nin çöküş dönemine denk gelen Süveyş Kanalı'nın açılması, daha çok Fransa ve İngiltere'nin ticari faaliyetlerinde kısa bir deniz yolu olarak tercih edilerek, kullanılmaya başlanılmıştır (Çınar, 2008: 55-58, 63, 67-68, 70-76).

hizmetler, YİD Modeli sözleşmesi kapsamında pazarlanmaktadır. YİD Modeliyle enerji, ulaştırma, tarım, içme suyu ve kanalizasyon, sağlık, turizm, genel idare ve madencilik alanında hizmet ve yatırım üretilmektedir (Fırat Kalkınma Ajansı Araştırma Raporları, 2016: 10-13).

YİD Modeli kapsamında, idare tarafından özel hukuk kişisi lehine, idari taşınmaz üzerinde irtifak kurulması, kamulaştırma yapılması, yatırımların 3996 Kanuna göre ilan edilmesi, Hazine garantilerinin sağlanması, katkı payı ile desteklenme sağlanması, yatırım iş ve işlemlerin damga vergisi ve harçlardan muaf tutulması, 4734 sayılı KİK'e tabi olmaksızın müşavirlik hizmetinin alınması, 6288 sayılı Kanunla YİD Modeli kapsamındaki yatırım ve hizmetlere sağlanan KDV indirimleri olarak belirtilebilir (Yerlikaya, 2013: 531-533).

1.1.5.3. Müşterek Emanet Yöntemi

Müşterek emanet yöntemi, idare tarafından yaptırılan yatırım veya hizmetin, özel hukuk kişileri tarafından işletmesinin sağlanmasıdır. Yatırım veya hizmetin işletmesini gören özel kişi, giderlerini hizmetten yararlanarlardan alınan ücretlerden karşılamakta olup, giderlerin karşılanmasından sonra arta kalan ve kazanca dönüşen kısmın olması halinde ise idare ile paylaşmaktadır. Müşterek emanet yönteminde idare tarafından hizmet kurulmakta, yürütülmesi ise hizmetten faydalanan kişilerden alınan ücret karşılığında özel hukuk kişisince yerine getirilmektedir. Müşterek emanet yöntemi, Osmanlı Devleti Dönemi'nde sahil fenerlerinin işletilmesinde kullanılmış olup, günümüzde artık kullanılmamaktadır (Karamustafaoğlu, 2002: 13).

1.1.5.4. Ruhsat (İzin) Yöntemi

Alternatif hizmet sunum yöntemlerinden ruhsat(izin) yöntemi, bir işin yapılabilmesi için gereken koşulların sağlanmasından sonra, yetkili idare ve makamca verilen yapma iznidir. Ruhsat yöntemi sözleşme olmayıp, tek taraflı bir işlemdir. Özel kişinin talebi ve idarenin iradesiyle oluşan bir izin yöntemidir. Alternatif hizmet sunum yöntemlerinin diğerlerinde olduğu gibi sözleşme özelliği bulunmayıp, idare ile özel kişi arasında da sözleşme yapılmamaktadır. Ruhsat usulü ile gerçekleştirilen kamu

hizmetinin yetki ve sorumluluğu idarede olup, idare ise özel kişinin hizmeti yerine getirmesi sürecinde kapsamlı inceleme ve denetleme yetkisine sahip kamu hizmetinden yararlananlardan, özel şahsın alacağı ücreti idarenin belirlediği koşullar çerçevesinde belirlenmiş olma zorunluluğu bulunmaktadır (Erol, 2010: 351-354).

1.1.5.5. İltizam Yöntemi

İltizam yöntemi, vergilerin aynı tahsil edildiği dönemlerde kullanılmış olan usuldür. İltizam yönteminde devlet, vergileri toplama yetkisini, götürü olarak belirlenmiş bir bedel karşılığında, mültezim adı verilen üçüncü kişilere anlaşma ile verilmektedir. İltizam yöntemi ile toplanacak olan vergiler, bölge bölge artırmaya çıkarılarak, en yüksek vergiyi toplamayı teklif eden şahıs veya firmalara bırakılmaktadır. Hammer, İltizam yönteminin Fatih Sultan Mehmet Dönemi'nde uygulanmış olduğunu belirtmektedir. İltizam yönteminde, mültezimlerin halktan daha fazla vergi almak için baskı ve şiddete başvurmaları ve idarenin de esaslı gelir kaynaklarından mahrum kalması gibi olumsuzlukları bulunmaktaydı. İltizam yönteminde önceleri vergi toplamaya aracılık etme görevi, 1695 tarihinde Hattı Humayun ile de vergi toplama görevi ayanlara verilmiştir. Sonraları da baskı ve şiddet gibi aynı sorunlar devam ettiğinden ve vergi toplamanın ticarete dönüşmesi nedenlerinden dolayı, 1839'da ve 1856'da iltizam usulü kaldırılmak istenmiş olmasına rağmen başarı sağlanamamıştır. Bu sistem Osmanlı Devleti'nden sonra kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde bir süre devam etmiş olup, 1925 yılında çıkarılan 552 sayılı Aşar Vergisi Kanunu ile uygulamadan kaldırılmıştır (Aktan, 1991: 73-77).

1.1.5.6. İmtiyaz Yöntemi

İmtiyaz, Türk Hukuku'nda yetki veya salahiyet anlamına gelmektedir. Yani imtiyaz kanundan veya sözleşmeden kaynaklanan hukuki iktidar olarak anlaşılmaktadır. İmtiyaz yöntemiyle yerine getirilecek hizmet bedelinin, kamu hizmetinden faydalanacak kişilerden tahsil edilmesi gerekmektedir. İmtiyaz sözleşmeleri, her yönden eksiksiz ve mükemmel idari bir sözleşmedir. İmtiyaz sözleşmesi, kamunun sağlayacağı hizmetlerin tamamının giderlerini kendisi

karşılması gerekmekte olup, karşılığında da bazı menfaatleri elde ederek, özel hukuk şahısları tarafından yerine getirilmesi olarak bilinmektedir (Can, 2014: 383-384).

İmtiyaz usulü, devletin yapacağı yatırım ve sunacağı hizmetin, idare ile anonim şirket arasında yapılan idari sözleşme gereğince, kuruluşu dahil, kar, zarar anlaşması yapılan özel hukuk kişisine ait, kamu hizmetinden yararlananlardan belirli ücretlerin alınarak gerçekleştirilmesi usulüdür. Bu usulde idarenin imtiyaz sözleşmesinde belirtilen denetim, yaptırım uygulama, sözleşmede tek taraflı olarak değişiklik yapma, özel hukuk kişinin karşılaşacağı zararı karşılamak koşuluyla sözleşmeyi feshetme ile imtiyazı satın alma gibi yetkileri de vardır. İmtiyaz usulünde, kamu hizmetini yerine getirecek özel hukuk kişisi bu alanda tekel konumundadır. İdare, kamu hizmetini görecekt özel hukuk kişinin teknik yeterliliği ile tecrübe ve ekonomik yeterliliğinin var olması nedeniyle, önemli görmesi üzerine tercih etmiş olduğundan, özel hukuk kişisi kamu hizmetini bizzat yerine getirmek zorundadır (Karabaş, 2018: 24-25).

1.1.5.7. Emanet Yöntemi

Emanet yöntemi, kamu hizmet ve yatırımlarının doğrudan doğruya ve tamamen kamu tarafından gerçekleştirilmesidir. Bu yatırımların gerçekleştirilmesinde uygulanan emanet yöntemi gereğince, kamu kurum ve kuruluşları ile kamu tüzel kişilerinin kendi araç, gereç, personel ve öz kaynakları kullanılmaktadır. Yani emanet yöntemi, tamamen devlet veya kamu tüzel kişilerinin faaliyetleriyle gerçekleştirildiğinden, yatırım ve hizmet maliyeti de devlet ve kamu tarafından karşılanmaktadır. Emanet usulünde, kamu hizmetiyle tüm işlemler tek taraflı idari işlemlerdir (Karabaş, 2018: 22).

Emanet yönteminin tüm iş ve işlemleri, idari işlem kapsamında kaldığı için, davaya konu bir durum olması halinde, davaların görülmesi İdare Mahkemesi, Bölge İdare Mahkemesi ve Danıştay'da gerçekleşecek, kararlar da bur mahkemelerde verilmiş olacaktır.

1.1.5.8. Özelleştirme

Alternatif hizmet sunum yöntemlerinden olan özelleştirmeyi diğer hizmet sunum yöntemlerinden ayıran durum, yeni bir yatırım hizmeti gerçekleştirilmemektedir. Yani özelleştirilen kamu işletmesi, müessesesi veya KİT'in aktif bir faaliyeti hali hazırda bulunmaktadır. Ancak, devlet mülkiyetinde bulunan işletmenin, verimli işletilmemesi, etkinliği sağlayamaması, hantallık göstermesi ve yük oluşturması, kar amacı gütmemesi, hizmetlerin verimsizliği sorunları ile ekonomik, mali, sosyal ve siyasal amaçlardan dolayı özelleştirme yapılmaktadır. Kısmen veya tamamen özelleştirilen kamu işletmelerini, özelleştirme sürecinin yasal boyutunun tamamlanmasından sonra, özel hukuk şahısları tarafından işletilmektedir.

Özelleştirme, Türkiye'de ilk kez 1983 yılında kullanılmak, kamuoyunda anlamsal olarak tanınmaya ve tanımlamaya gerek duyulmuştur. Özelleştirme kamunun mülkiyetindeki iş ile yetkilerin özel kesime devredilmesidir. Özelleştirme, vatandaşlarla, toplumun ihtiyaçlarının karşılanması ve hizmetlerin yerine getirilmesinde sadece devletten beklentinin olması yerine, rekabetçi ortamın sağlanarak, özel kesimin varlığının hissedilmesi çerçevesinde değerlendirilmektir (Demir, 2019: 15). Özelleştirme, kamunun kendi mülkiyetinde bulunan iktisadi işletme ve müesseselerin, mülkiyet ve işletmesinin özel hukuk şahıslarına devretmesine denir Kamuya ait herhangi bir faaliyet ya da hizmet unsurunun özel sektöre devredilmesi de özelleştirme olarak değerlendirilmektedir (Sarıkamış, 2005: 9)

Özelleştirme, kamu kesimine ait olan ticari, sınai, teşebbüsler ile varlıkların tamamının veya bir kısmının, mülkiyetinin, yönetiminin özel şahıslar ile kuruluşlara devredilmesi işlemidir. Başka bir tanıma göre ise özelleştirme, devletin asıl görevleri kapsamındaki adalet ve güvenliğin sağlanması, hizmetlerle, harcamaların yerine getirilmesi ile özel sektörce yerine getirilmeyecek altyapı yatırım hizmetlerine yönelmesi, ekonominin de piyasa ve pazar mekanizmaları tarafından yönlendirilerek, faaliyetlerini yerine getirmesini kapsamaktadır (Kurt, 2018: 44).

Özelleştirme, devletin var olan ve faaliyet gösteren işletmesinin, ekonomik, mali, sosyal ve siyasal amaçlar doğrultusunda, mülkiyetinin özel hukuk şahıslarına

devretmesi şeklinde gerçekleştirilmektedir. Özelleştirmeyi diğer alternatif hizmet sunum yöntemlerinden ayıran en önemli unsur, var olan bir işletme veya kuruluşun çalışır durumda olmasıdır. Yani hizmet sunumunun, etkin, verimli olması ile ekonomik, mali ve sosyal amaçlar gereğince bu yöntem tercih edilmektedir.

Devletin mülkiyeti altında bulunan işletmelerin, hiçbir kar amacı gütmeyen faaliyet göstermesi ve devlete yük haline gelmesi nedeniyle, oluşan hantal yapıyı ortadan kaldırmak için ekonomik amaçlarla özelleştirmeler yapılmış bulunmaktadır. Kamu elinde bulunan işletmelerin, özel sektör işletmeleriyle rekabet oluşturamaması ve eksik rekabetin olumsuz yansımalarının bulunması da özelleştirmenin ekonomik amaçlarına neden olmaktadır. Özelleştirmede devletin fiyat belirlemesi yerine, özel sektörün fiyatlandırması olacağı için, piyasadaki fiyatlandırma giderleri aşağı düşecek, enflasyona karşı bir tutum olacağından, ekonominin istikrarlı büyümesine fayda bulunacağına düşünülmesi özelleştirmenin ekonomik amacı kapsamındadır. Ekonomik yapının etkinliğini, verimliliğini artırmak, piyasa ekonomisi ile sermaye piyasasını geliştirerek, güçlü kılmak, yabancı sermayeyi ülkeye çekmek ve döviz gelirlerinin artışını sağlamak belirtilebilir (Yalnız, 2017: 8-10)

Özelleştirmeyle, piyasaya hisse senedi satılmakta ve sermaye piyasasında arz sunumu sağlanmış olmaktadır. Tasarrufların yatırıma dönüştürülmesi için sermaye piyasasında çıkarılan hisse senetlerinin satılmış olur ve büyümeye pozitif katkı sağlamış olur. Özelleştirme yapılması, bireylerin gelir ve refah dağılımına olumlu etmektedir. Özelleştirmeye örnek olarak, British Telecom'un hisselerinin bir kısmının taksitler halinde satılmış olmasının olumlu yansıması, hisse alımında iki milyon sayıya ulaşmayı ve sermayenin tabana yayılmasını sağlamıştır. Özelleştirmeyle, gelir dağılımında iyileşme sağlandığı gibi işletme verimliliğinin artışıyla elde edilen karın düşük gelir gruplarına aktarılması sağlanmaktadır. Yapılan özelleştirmelerle kamu alanı daralacak olup, piyasalar ve ekonomi canlanacak, verimlilikle birlikte etkinlik de sağlanmış olacaktır. Özelleştirmeyle, piyasada rekabet ve işletme üretimleri artacak, verimlilik ve üretkenlikte artış sağlanacaktır. Devlet tekellerinin oluşturduğu kısıtlama ve müdahalelerle azalan rekabet, etkinsizlik ve verimsizlik gibi ortaya çıkan sorunlardan kurtulmak için özelleştirme yapılarak rekabet ortamının sağlanması amaçlanmaktadır. Özelleştirmeyle devletin yönetim yükü azalacak, işletmelerde

verimlilik artacak, üretim kalitesi ile ürün çeşitliliğinde artış sağlanacaktır (Kurt, 2018: 52-56).

Devletler, yaptıkları harcamaları bazı kaynaklardan sağlamak durumundadırlar. Bu kaynaklardan en önemli olanı vergi gelirleridir. Toplanan vergilerin gerçekleştirilen harcamaları karşılayamamaları durumunda borçlanmaya gidilmekle birlikte, her zaman borçlanma koşulları sağlanamamaktadır. Bu durumlarda devletler özelleştirme yaparak, kaynak sağlama yoluna gidebilmektedirler. Vergilerin yetersiz olması ve borçlanmadaki sorunlar nedeniyle özelleştirme yapılarak devlet harcamaları için gelir sağlanmaktadır. Devletlerin özelleştirmedeki mali amaçları esasen gelir sağlamak, KİT'lerin borç yükünü ortadan kaldırmak ve bu borçtan kurtulmak ile vergilerin yapısında değişiklik sağlamaktır. Özelleştirme öncesinde KİT'lerin fiyat belirleyerek dolaylı yoldan vergi alma politikasının yerine, özelleştirilen kuruluşların kar etmeleri süresi boyunca gelir ve kurumlar vergilerinin tahsil edilmesi de mali amaçlar kapsamındadır (Yalnız, Gezgin, 2017: 10).

Özelleştirme yapıldığı için kamunun dış kaynak ihtiyacı azalmış olacaktır. KİT'lerin yöneticilerine siyasi baskı olmayacak, maliyetlere uygun olan birim fiyatlar belirleneceği için de dış finansmana ihtiyaç duyulmayacaktır. KİT'lerin özelleştirilmesi sonucunda elde edilen gelirler ile kaynak sıkıntısı çeken hazine rahatlamış olacaktır. Özelleştirilme öncesinde, KİT bütçelerindeki açıklar, sübvansiyonlar ve borçlanma yoluyla kapatıldığında, genel bütçeye yük olmakta, ürettikleri ürünlerin fiyatlarının artmasına neden olmakta ve KİT'in ürün fiyatı zamları da enflasyonun yükselmesine neden olmaktadır. Bu olumsuzlukların önüne geçmek üzere mali amaçlarla özelleştirme yapılmaktadır (Kurt, 2018: 41).

Özelleştirmeye satılan KİT'lerin hisse senetleri yöneticilerine, çalışanlarına ve halka satılmakta olup, sermayenin mülkiyetinin de tabana yayılması sağlanmış olmaktadır. Bu durum ülke ekonomisine pozitif katkı sağlamaktadır. KİT'ler yüksek maliyet, düşük verimlilikte çalıştırılmış olduğu için gerek ekonomi gerekse sanayi alanında olumsuzluklar ortaya çıkmaktadır. Devletin özelleştirmeye temel işlevlerine aktaracağı kaynakları, bu gibi alanlara aktarmasının ve oluşan yükün önüne geçilmiş olacaktır (Kurt, 2018: 42).

Toplumdaki gelişmişlik düzeylerine bağlı olarak, gelir dağılımlarında eşitsizlikler olmaktadır. Gelir dağılımındaki eşitsizlik ve adaletsizliğin önüne geçebilmek için sosyal amaçlar doğrultusunda özelleştirme yapılmaktadır. Özelleştirmeyle sağlanan gelirlerin, toplumun tümüne yönelik yatırım ve hizmet amaçlı kullanılması, dengeli ve eşit dağılımının yapılması koşullarında, özelleştirme sosyal amaçla gerçekleşmiş olacaktır. Özelleştirmede, geliri az olan personel, memur ve diğer çalışanlarla, halkın satın alabileceği oran ve miktarlarda satış gerçekleştirilmiş olması halinde sosyal amaçlı satış sağlanmış olmaktadır. Özelleştirmeden sağlanan gelir ile yapılan satışların sosyal adaleti sağlayacak düzeyde gerçekleşmesi halinde özelleştirmenin sosyal amacı sağlanmış olacaktır (Cebe, 2015: 7).

Liberal anlayışa göre, özel mülk ve girişimin ön planda tutulması, devletin piyasalardaki müdahalesinin azaltılması, asgariye düşürülmesi ile ekonomik özgürlüğün gerçekleştirilmesi, özelleştirmenin siyasal amacını ortaya koymaktadır. Özelleştirme sonrasında vatandaş rahatlatılacak vergi indirimlerinin yapılması, devlete güveni artıracak, özelleştirmelere olan bakış açısında olumlu sonuçlar ortaya koyacaktır. Böylece hükümete güven artmış olacak, siyasette istikrar, ekonomide de canlılık sağlanmış olacaktır. Gerçekleştirilen özelleştirme sonucunda toplumsal, sosyal, siyasal amaçlar devlet tarafından yerine getirilmiş olmaktadır. Özelleştirmeyle, devletin asli görevleri olan, eğitim, sağlık, güvenlik ve savunmaya odaklanmış olunacak, bireylerin özel mülkiyete sahip olmaları politik anlamda demokratikleşme sağlanmış olacaktır. Özelleştirmeyle sağlanan kaynakların adil dağılımı olduğunda, toplumsal refah da sağlanmış olacaktır (Yalnız, 2017: 11-12).

1.1.6. Kamu Politikası Aktörleri

Kamu politikasını anlamak ve irdeleyebilmek için kamu politikası sürecinin her aşamasında görev alan ve bu sürece katkıda bulunan aktörlerin bilinmesinde yarar görülmektedir. Kamu politikası aktörleri resmi olan, resmi olmayan ve uluslararası aktörler olarak ayrıma tabi tutulmaktadır. Resmi aktörler adından da anlaşıldığı gibi devletin bünyesinde yer alan yasama, yürütme, yargı ve bürokrasi olup, resmi olmayan aktörler ise siyasi partiler, bireyler, baskı grupları, medyadır (Karadeniz, 2016: 61).

Kamu politikası aktörlerinin üçüncü kısmında ise uluslararası kuruluşlar yer almaktadır.

Anderson da devletlerin kamu politikasının oluşumunun her aşamasında resmi ve gayri resmi aktörler şeklinde ayırım yaparak, yasal yetkiye sahip olanların yasama, yürütme, yargı olduğunu, yasal yetkiye sahip olmayan aktörlerin ise siyasi partiler, bireyler ve çıkar grupları olarak sınıflandırma yapmıştır (Fırat, 2016: 48).

1.1.6.1. Resmi Aktörler

Kamusal aktörler olarak da bilinen resmi aktörler, devletle organik anlamda bağ oluşturan kurumlardan meydana gelmektedir. Resmi aktörlerin en önemli özelliği, kamu politikasının oluşturulmasında devletin verdiği otoriteyi kullanmaktadırlar. Resmi aktörler yasama, yürütme, yargı ve bürokrasiden oluşmaktadır (Köktaş, 2015: 29).

1.1.6.1.1. Yasama

Devletlerin kamu politikalarını oluşturma süreci, öncelikli olacak politikaların belirlenerek oluşturulmasını, uygulamayı gösteren ve yasal dayanağını oluşturan kanunların mecliste kabul edilmesini ve Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmesini kapsamaktadır. Kamu politikasını oluşturan ve yasalaşma süreci devletlerin sosyo-kültürel ve toplumsal gelişmelere, ekonomi ve siyasi yapısına, demokratik bir ülke olup olmamasına göre usul ve esasta değişiklikler gösterebilmektedir. Kamu politikalarının oluşum sürecinin nasıl olacağı, devletlerin kanun ve Anayasalarıyla belirlenmiştir. Kamu politikasının oluşturulma sürecinde karar almada bulunanların başında, demokratik koşullarda ve halkın seçmiş olduğu kişiler bulunmaktadır. Bu bağlamda halkın seçtiği ve halkı temsil edenlerin bulunduğu yasama organı, kamu politikalarının oluşturulmasında ve işleyişinde önemli aktörlerden biridir (Akman, 2015: 74).

Türkiye’de yasama yetkisi, Anayasanın 7. Maddesi gereğince Türk Milleti adına TBMM(Türkiye Büyük Millet Meclisi) ye aittir. Bununla birlikte yürütmenin de KHK(Kanun Hükmünde Kararname), tüzük ve yönetmelik çıkarma gibi düzenleyici

işlemleri bulunmaktadır. Ancak bu yetki, yasama faaliyetinin genellik, aslilik ve devredilemezlik ilkelerini sınırlandıracak şekilde, ikincil ve bazı koşullarda bazı koşullara tabi olduğu bilinmelidir (Karadeniz, 2016: 63).

Kamu politikası oluşturulmasındaki resmi aktörlerden olan yasama, demokratik devlet rejimlerinde halkın seçtiği, halkın temsilcilerinden oluşmaktadır. Ülkelerin yasama organı olan meclis ya tek ya da çift meclisten oluşur. Kamu politikalarının oluşturulmasında yasama organı, her türlü kanunun oluşma ve yasalaşmasında merkezi bir noktadadır. Çünkü kamu politikalarının yapımı ve yasalaşması, Yasama Organında gerçekleşmektedir (Köktaş, 2015: 27). Yürütme kısmında da belirtilmiş olduğu gibi Cumhurbaşkanlığı Sistemi'ne geçiş için gerçekleştirilen Anayasa değişikliğinde yasama yetkisi olan milletvekili sayısı 550' den 600'e çıkarılmış, seçmen yaşı da 25'ten 18'e düşürülmüştür. Bununla birlikte seçimlerin 2007 yılında dört yılda bir yapılacağı ibaresi, beş yılda bir yapılacak şeklinde değiştirilmiştir (Turan, 2018: 48).

1.1.6.1.2. Yürütme

Kamu politikası resmi aktörlerinden olan yürütme, kamu politikasını uygulama görevini üstlenmekte, yetki ve görevleri idari yapı vasıtasıyla yerine getirmektedir. Yürütme organının idari ve siyasal olarak hükümet etme görevleri bulunmaktadır. Türkiye'de yürütme organı kamu politikasının oluşmasında önemli olmakla birlikte, geçmiş dönemlerde askeri baskı ve bürokratik engeller kamu politikası üzerinde baskın çıkarak etkili olduğu görülmüştür (Fırat, 2016: 51-52).

Yürütme organı, parlamenter ve yarı başkanlıkla yönetilen ülkelerde Cumhurbaşkanı, başbakan ve bakanlardan oluşmaktadır. Bununla birlikte, başkanlık sisteminin olduğu rejimlerde ise yürütme başkan ve bakanlardan oluşmaktadır. Yürütmenin oluşumundaki bakanlıkların sayısı ve yetkileri ülkeden ülkeye farklılıklar göstermekte olup, kamu politikası sürecinde kolektif sorumlulukları bulunmaktadır (Köktaş, 2015: 29).

Kamu politikası aktörlerinden yürütme, ülkenin kamu politikasının gerçekleştirilmesi sürecinde en etkin ve önemli aktörlerdendir. Yürütme görevini yerine getiren hükümet, kamu politikalarının oluşumunda ve uygulamasında devletin

beyni özelliğini taşıdığından, kamu politikası sürecinde önemi de büyüktür. Yürütme organının hükümet işlevi ile resmi yürütme olarak adlandırılan olağan hizmetlerinin yerine getirilmesi işlevidir (Karadeniz, 2016: 61-62).

Türkiye’de yürütme organı Cumhurbaşkanı, Başbakan ve Bakanlardan oluşmaktayken, 16 Nisan 2017 tarihindeki referandumla gerçekleştirilen Anayasa değişikliği sonrasında, 24 Haziran 2018 tarihinde resmi ve fiili olarak Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemine geçilmiştir. Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemine geçilmeden, önceki sistemin son Bakanlar Kurulunda alınan 703 sayılı KHK ile kapsamlı değişiklik olmuştur. Yeni sistemin oluşturulmasına ilk olarak Cumhurbaşkanlığı kararnamesiyle başlanmıştır (Turan, 2018: 48).

1.1.6.1.3. Yargı

Yargı organı, kamu politikalarının oluşum ve uygulamasında Yasama ve Yürütme üzerinde hukuki denetim yaparak resmi aktör görevini yerine getirmektedir. Hukuka uygun olmayan kamu politikalarının oluşum ve uygulaması yargı tarafından iptal edilebilmektedir. Bazı durumlarda önemli politika kararları da yargı organları tarafından alınmaktadır. Yüksek yargı, devlet ile vatandaş arasındaki ilişkiler, genel seçim unsurları, özelleştirme ve savunma politikaları, eğitimin niteliği gibi unsurları içeren politikalarda önemli bir aktör olarak yer almaktadır (Köktaş, 2015: 30).

Kuvvetler ayrılığı gereğince yasama, yürütme ve yargı arasında denge bulunmakta olup, birbirlerine üstünlükleri bulunmamaktadır. Ancak uygulamalarda ise konularına göre ve dönem dönem bu denge durumu değişebilmektedir. Yargının kamu politikaları sürecinde yasama ve yürütme üzerinde denetimi söz konusudur. Kamu politikasının oluşturulmasında, yasama organı tarafından çıkarılan yasalar ile yürütme organı tarafından çıkarılan KHK, tüzük, yönetmelikler ile oluşturulan ve düzenlenen kamu politikalarının yargı tarafından iptal edilmiş olması halinde yürürlüğe girmemektedir. Bunun için kamu politikalarının oluşturulmasından uygulamasına kadar resmi aktör olan yargının önemi büyüktür. Türkiye’de kamu politikalarının oluşum ve uygulamasında resmi aktör görevi üslenen yargı organları, Anayasa Mahkemesi, Danıştay, Bölge İdare Mahkemeleri ve İdare Mahkemeleridir (Akman, 2015: 89). Yargı organının en önemli özelliği ve aktör rolü, yasama ve

yürütme organlarınca oluşturulan kamu politikalarının, yasalara aykırı olması ve hak ihlallerine sebebiyet vermesi durumunda, hukuk devleti gereğince iptal edilmekte olması ve yürürlüğe girmesinin önüne geçilmesidir (Fırat, 2016: 50).

1.1.6.1.4. Bürokrasi

Bürokrasi genel itibarıyla, devletin kamu politikalarını uygulayan, yürütmeyi tamamlayan önemli bir unsurdur. Kamu politikalarının oluşumunda ve üretilmesinde Cumhurbaşkanı, Bakanlar Kurulu daha etkin rol oynamaktayken, kamu bürokrasi, bürokratlar ve yöneticiler ise politikaların uygulama aşamasında etkinlik oluşturmaktadır. Bürokrasi, bürokratlar ve yöneticiler kamu politikalarının uygulama aşamalarında daha etkin rol oynamakta olsalar da oluşum sürecinde de önemli fonksiyonu yerine getirmektedir. Bürokrasi ve bürokratlar kamu politikalarının belirli bir evreye gelmesinde önemli bir yeri olduğu açıktır. Bürokrasi ve bürokratların çalıştıkları alanlarda kamunun uzmanı olduklarından, seçimle göreve gelenler bürokrasiye bağlı kalmak durumunda olmaktadır. Ancak her halükarda bürokrasi, bürokratlar ve yöneticiler olanların da uzman ve bilgi sahibi olsalar da son karar aşamasında daima hükümete bağlı çalışmak zorundadırlar (Karadeniz, 2016: 62-63).

Bürokrasi, bürokratlar ve yöneticiler de siyasal sistemi oluşturan yapının ve icraatlarının bir parçasıdır. Esasen bürokrasi, bürokratlar ve yöneticiler devlet yapısının örgütlenmiş kısmında yer almış olsa da kamu politikalarının uygulanma sürecinde etkin rol oynayan geniş kapsamlı bir görevi yerine getirmektedir. Woodrow Wilson siyasetle bürokrasinin farklı durum ve konular olduğunu belirtmiştir. Siyasetin önemli görevi kamu politikası kararı almak, bürokrasi, bürokrat ve yöneticilerin görevi de alınan bu kararı uygulamaktır (Köktaş, 2015: 30).

1.1.6.2. Resmi Olmayan Aktörler

Kamu politikalarının oluşum ve uygulama sürecinin tamamında devlet ile vatandaş ve toplum arasında bir bağ oluşmaktadır. Kamu politikalarının üretilmesinde karar verme ve uygulama resmi aktörler kapsamında kalmış olsa da resmi olmayan aktörler de bu politikaların yönünü belirleme noktasında aktif rol almaktadır.

Demokrasinin var olduğu ÷lkelerde kamu politikalarının yönlendirilmesinde resmi olmayan aktörlerin talepleri doğrultusunda baskı oluşturarak etkide bulunmaktadır (Fırat, 2016: 52-53).

1.1.6.2.1. Siyasi Partiler

Siyasi partiler demokrasilerin olduğu siyasal alanların önemli unsurlarıdır. Siyasi partilerin gelişmesine esas teşkil eden örnekler 19. yüzyılda Avrupa'da ve Amerika'da bulunmaktadır. Türkiye'de siyasi partilerin temelini Osmanlı'dan devralınan parlamenter geleneğe dayanmaktadır. Buna bağılı olarak 1876 yılındaki Kanun-i Esasi Türkiye'nin ilk yazılı anayasası sayılmaktadır. Rejim değişikliği sonrasında Türkiye'nin kurulmasıyla oluşan siyasi partiler Osmanlı geleneğine dayanmaktadır (Göktürk, 2016/2: 246, 263). Türkiye'de siyasi partiler tek partili ve çok partili dönemler olarak kamu politikalarında rol oynamıştır.

Resmi olmayan aktörlerden siyasi partiyi Türköne, seçmenlerin desteğini elde edebilmek için devletin yönetimini ele alıp, bunu devam ettirmek, politika belirleyerek bunları uygulamak amacıyla, süreklilik gösteren siyasi topluluk olarak açıklamaktadır. Siyasi partilerin asıl hedefi iktidarı ele geçirmek, iktidarı kullanmak ve seçmenlerine hitap etmektir. Siyasi partiler demokrasinin ve siyasi yaşamın önemli ve etkin faktörleri olarak aktör görevini yerine getirmektedir. Siyasi partiler ÷lkenin kamu politikalarının oluşum ve uygulama sürecinde etkin rol alabilmesi için seçmenlerin tercihini kazanarak, iktidar olma koşulu bulunmaktadır. Çünkü muhalefet partileri ancak iyi muhalefet etmiş olmaları halinde kamu politikalarına etki ederek yönlendirmede rol alabilmektedir (Karadeniz, 2016: 65-66).

1.1.6.2.2. Seçmenler

Kamu politikası sürecinde resmi olmayan aktörler arasında bulunan ve görevini yerine getiren seçmenler, aktör olarak buradaki gücü ve etkisi oy kullanmalarından kaynaklanmaktadır. Vatandaşların seçmen olarak oy kullanarak kamu politikasını etkilediği ve aktör görevini yerine getirdiği sistem doğrudan demokrasilerde daha etkindir. Ancak günümüzde seçmen sayısının artmış olmasından dolayı temsili

demokrasi uygulandığı için bireyler, seçmenler ve vatandaşlar kamu politikasına doğrudan değil, dolaylı etki etmektedir. Vatandaş ve seçmenlerin kamu politikasını etkileme şeklinin bir diğeri de idarenin eylem ve işlemlerine mahkemelerde dava açma hakkının olmasıdır. Böylece vatandaşlar ve bireyler dava açarak kamu politikasının yanlış, hatalı veya uygun olmaması durumunda dava yoluyla iptal edilmesi halinde kamu politikasına etki etmiş bulunmaktadır (Karadeniz, 2016: 72).

1.1.6.2.3. Baskı Grupları

Günümüzde bireyler talep ve isteklerinin iktidara iletilmesi için bir bağ kurmaları gerekmektedir. Ancak kişilerin taleplerini iktidara doğrudan iletmeye olanağı pek bulunmamaktadır. Bu nedenle iktidara ulaşma yolunun gruplar halinde hareket etmekten geçtiği bilinmektedir. İktidarı etkilemek, talep ve isteklerin karşılanmasını sağlamak amacıyla örgütlenmiş gruplar bulunmaktadır. Bu gruplar baskı grupları olarak adlandırılmaktadır. Toplumun çeşitli katmanlarında yer alan ve farklı çıkar gruplarını temsil eden baskı ve çıkar grupları olan örgütlü güçler, iktidarın kendi çıkarları doğrultusunda hareket etmeleri gerektiğini ortaya çıkarmaktadırlar. Meslek kuruluşları, dernek ve sendikalar çıkarları amacıyla iktidara baskı yaparak kamu politikasına olumlu veya olumsuz etki etmektedirler. Tullock, politikanın faydalarını elde etmek için gerçekleştirilen çalışma ve mücadeleler genelde kolektiftir. Bu nedenle politikanın yönünü, arzını ve talebini etkileyen güç baskı gruplarıdır. Seçmenlerin gruplar halinde hareket etmeleri sonucunda, iktidar üzerinde daha fazla baskı oluşturarak sonuca varmaya olumlu katkı sağlayacaktır (Akman, 2015: 122-124).

Baskı grupları toplumsal sorunların ve ihtiyaçların, bireylerin taleplerinin iktidara ulaştırılmasında ve devlet olarak gereğinin yapılmasında öncülük etmesi baskı gruplarının önemini ortaya koymaktadır. Baskı gruplarının üyelerinin sayısı ve aktif rol oynamaları, kamu politikasına etki etmesinde önemli rol üstlenmektedir. Baskı gruplarının üye sayısı kadar üyelerin maddi gücünde önem arz etmektedir. Baskı ve çıkar grupları iyi organize olması, etkin rol oynama halinde, kamu politikası sürecinde önemli etki oluşturmaktadır. Seçmenlerden birey olarak etkileri, baskı ve çıkar gruplarının oluşturacağı etkiyle kıyaslanamayacağı ortadadır. Bu nedenle kamu

politikasını baskı ve çıkar gruplarının olumlu ve olumsuz etkilemesi daha fazla olup, aktör görevi üstlenmektedir (Karadeniz, 2016: 69-70).

1.1.6.2.4. Medya

Kitlesele haberleşme, her türlü yazılı, görsel, internet haberleşmesi, gibi unsurların tamamı medya olarak anılmaktadır. Medya kitlelerin ve toplumun görüşlerini yönlendirmede etki gösteren önemli bir iletişim alanıdır. Kamu politikasının oluşumunda medya etkin rol oynayarak, vatandaşların bilgi sahibi olmasını sağlamakta, hükümet üzerinde etki etme olanağına sahiptir. İktidar da kamu politikalarının tanıtılmasında, benimsenmesinde ve başarılı olmasında etki sağlamak adına, medyadan dönem dönem destek almıştır. Yani medya, hem kitleleri bilgilendirerek kamu politikasının oluşum ve uygulama sürecinde etkin rol oynamakta hem de iktidarın politikalarını halka tanıtarak, iktidara destek sağlamaktadır (Akman, 2015: 107-114)

Dye, medyanın önemine ilişkin olarak, kamu politikasının oluşum sürecinde etkin rol oynayan aktörler ile iktidar ve sosyal gruplar arasında güç dengesini kurarak, ortak bir paydada uzlaşma ortamı sağladığını ileri sürmektedir. Medya ülkelerin siyasi kültürü doğrultusunda rol almaktadır. Bazen hükümete karşı kitlelerin yanında bazen de hükümetle birlikte hareket etmektedir. Çevik, Türkiye’de devlet yönetimi ve bürokrasinin durumu gereğince, kamu politikasının oluşmasında etkin rolün devlete ait olduğunu belirtmektedir. Medyanın kamu politikasını etkileme rolünün çıkarlardan oluştuğunu belirtmektedir (Fırat, 2016: 60-61).

1.1.6.3. Uluslararası Aktörler

Kamu politikalarının gerçekleştirilmesinde ve uygulamalarında genel itibariyle resmi olan ve resmi olmayan aktörler daha etkin olmasıyla birlikte, küreselleşme sürecinin gelişmesi ve sonucu olarak uluslararası aktörler de günümüzde kamu politikaları üzerinde önemli rol oynamaktadırlar. Küreselleşme günümüzde devletlerin birbirine bağlı ve daha çok etkileşim içinde olmasına fırsat oluşturmaktadır. Bununla birlikte toplumlar ve devletler için sorun olan konuların, küresel ölçekte çözüm

üretilecek olması da devletlerin örgütlenmelerini ve uluslararası kuruluşlarda birleşmelerini sağlamıştır. Uluslararası kuruluşlara üye devletler bazı alanlarda tek başlarına karar verememekte olup, karar sürecinde sınırlandırmalarla karşılaşmaktadırlar. Devletlerin ekonomi, sosyal güvenlik, sağlık, eğitim ve dış politikalar gibi alanlardaki kamu politikalarında, uluslararası kuruluşlar çok önemli ve etkin bir aktör olarak yer almaktadır (Fırat, 2016: 61).

Dünya ülkeleri içerisindeki küçük olanlardan bir tanesinin dahi ekonomik gelişimindeki olumsuzluk ve dengesizlik, o ülkenin dışındaki diğer ülkeleri de etkilemektedir. Mesela, 2014 yılında Rus Rublesi'nin Amerikan Doları karşısında değerinin düşmesi, Türk ihracat firmalarını zarar ettirmiştir. OPEC'in 1973 yılında Arap Ülkeleri ile İsrail arasındaki savaşta, petrol fiyatını %130 artırmış olması sonucunda ABD ile AB'ye olan petrol akışını durdurması da uluslararası örgütlerin küresel anlamda ne kadar çok etkili olacağını ortaya koymaktadır. Uluslararası kuruluşların, üye olmayan diğer ülkeler üzerindeki etkisinin, devletlerin kamu politikası kararları alması sürecinde kendini gösterdiği anlaşılmaktadır. Devletler kamu politikası kararı alırken, politikanın önemlilik düzeyine göre uluslararası örgütlerden ve kuruluşlardan gelebilecek tepkileri de dikkate almak durumundadır (Karadeniz, 2016: 68). Bu ise uluslararası aktörlerin, ülkenin kamu politikasına yön vermesinde, karar almasında ne kadar etkili olduğunu ortaya koymaktadır.

21. yüzyılda gelinen noktada, devletlerin fiziki sınırların sorun olmaktan çıkması, teknolojinin gelişmesi, tüm işlemlerin elektronik sistem üzerinden yapılıyor olması gibi unsurlar, ülke ekonomilerinin birbirleriyle etkileşim ve bağlantılı durumda olmasını sağlamıştır. Bu durum devlet politikalarının uygulanmasında etkisini göstermektedir. Ekonomik bağlantıların ve etkileşimin oluşturduğu küresellik boyutu müdahale etmeyi olanaklı kılmaktadır. Uluslararası örgütler, kurum ve kuruluşlar ile diğer mekanizmalar, olumsuz yaklaşımları ve uygun bulmadıkları politikalar için devletler üzerinde baskı oluşturmakta ve kamu politikalarının yönünün tayininde etkide bulunmaktadırlar (İpek, Şataf, 2013/2 49).

Ülkelerin kamu politikalarının oluşum ve uygulamalarının kendi tercihleri dışında ve uluslararası kuruluşlarca etki altına alındığı görülmektedir. Uluslararası örgüt olan ve ulus üstü konumunda bulunan Avrupa Birliği, Dünya Bankası, IMF,

NATO, Birleşmiş Milletler gibi kuruluşlar ve küresel düzeydeki firmalar da kamu politikalarını belirli oranlarda etkilemektedir. Kamu politikası kararı alacak ülkeler, bu tür uluslararası aktörlerin de beklentilerine uygun karar almak zorunluluğunu bilmektedirler (Aslan, Demirhan, 2016: 60).

1.2 Ulaşım Hizmetleri

İnsanların birey veya topluluklar halinde ulaşım sağlaması, yüklerini taşıması, araçların gidebileceği yolların olması gerekmektedir. Bu ulaşım hizmet olanaklarını devlet ve devleti oluşturan kurum ve kuruluşlar yerine getirmektedir. Kamu olarak ulaşım hizmetlerinin yerine getirilmesi, ulaşımın sağlandığı eski dönemlerde zorluklarla karşılaşılmaktayken, zamanla gelişen olanaklarla daha fazla ve sistemli ulaşım hizmetleri sunulmaktadır. Günümüzde hükümetler kamu politikası olarak ulaşım hizmetlerine önem vermeye başlamış olup, ulusal ve uluslararası alanda gerekli ulaşım yatırım hizmetleri farklı alanlarda sağlanmaktadır.

1.2.1. Ulaşımın Tanımı

Ulaşım insanların veya eşyaların belirli bir yerden başka bir yere hareket etmesidir. Ulaşım bir üretim faaliyeti sayılmaktadır. Çünkü iktisat bilimi, insan fikir ve malların belirli bir yerden başka bir yere taşınmasında gerçekleşen hizmetler sürecinin üretim olduğunu ortaya koymaktadır (Baytar, 2014: 6). Ulaşım, insanlar ile eşyalara yer, zaman, faydası sağlayan hizmet olup, sosyal, ekonomik, kültürel faaliyetlerin gerçekleşmesi için de önemli bir araçtır (Karaman, 2002: 3).

Ulaşım, insanların, hayvanların, eşyaların ve gerçekleştirilen hizmetlerin çeşitli araç gereç ve vasıtalarla bir yer veya kara üzerinden başka bir yer veya kara üzerine taşınması, aktarılması faaliyetidir. Yani ulaşım faaliyetinde mekân ve zamanda farklılık ve değişim gerçekleşmektedir. Ulaşım sistemi kapsamında taşınan veya aktarılanlar, artık önceki yer, mekân ve zamandan ayrılıp, başka bir yer, zaman ve mekânda yer almaktadırlar. Kısaca ulaşım, sosyal ve ekonomik koşullar gereğince yerin, mekânın ve zamanın değişmesine olanak veren sistemdir. Ulaşım amaçlar

doğrultusunda insanları, yük ve eşyaların belirli mekânlar arasında yer değiştirmesi olayıdır (Akbulut, 2016: 340).

1.2.2. Ulaşımın Önemi

Ulaşım, birey ve toplumların yaşantılarındaki ihtiyacı tamamlayan bir unsur ve oluşum haline gelmiştir. Tekerleğin icat edilmesi, geliştirilmesi, bireysel ve toplumsal ulaşım ihtiyaçlarında kullanılması, insanlık adına önemli kazanımlardır. Ulaşım bireyler, firmalar, ekonomiler ve devletler için önem arz etmektedir. Günümüzde ulaşım olmadan herhangi bir faaliyet, işlem veya herhangi bir gelişme sağlanamamaktadır. Bu nedenle gelişme ve ilerlemeyi her alanda sağlayabilmek için ulaşım hizmetleri alanında da gelişmelerin tamamlanmış olması gerekmektedir. Çeşitli alan veya sektörlerde kazanımlar sağlamak için ulaşımın önemi çok fazladır. Ulaşım kaynaklarının kullanılması, değerlendirilmesi, mal akışı ile sosyo-ekonomik girdiler, yerleşim alanlarının tesisi ve gelişimi, sektörel istihdam oluşumu gibi nedenlerden dolayı büyük önem arz etmektedir (Deniz, 2016: 137).

1.2.2.1. Ulaşımın Bireyler ve Toplum Yönünden Önemi

Ulaşım birey ve toplumların yaşamlarının her evresinde ihtiyaç duyulan önemli bir unsurdur. Bireyler ulaşım araçlarının sağladığı hizmetler sayesinde insanlar işe gitmekte, mal ve hizmetleri taşımakta, seyahat etmekte, kültürler arası etkileşim ve sosyalleşme faaliyetlerinde bulunabilmektedirler. Bireylerin bir yerden başka bir yere gitmesi yolcu taşımacılığı kapsamında kalmakla birlikte, eşyalarının taşınması da yük taşınması kapsamındadır. Yani ulaşım yolcu ve yük taşınması bakımından birey için hayati önem oluşturmaktadır. Toplumların sosyo-kültürel açıdan gelişmesi kaynaşması, farklı topluluklarla tanışması gibi süreçlerinde ulaşım olanaklarıyla gerçekleştirildiği görülmektedir. Bireylerin ve toplumların yaşam koşullarının iyileşmesi, modernleşmeyle birlikte farklı ve daha elverişli olanaklara kavuşması da ulaşım ile elde edilebilen kazanımlardır. Birey ve toplumların ulaşım ile sağlanan olanaklardan yararlanarak kullanılabilmesi için elde ettikleri gelirin belirli bir payını bu yönde harcaması gerekmektedir. Bu nedenle ulaşım sisteminin ve yüksek ulaşım olanaklarından yararlanılabilmesi birey için çok önemli olmakla birlikte, bireyin

bütçesiyle orantılıdır. Kullanılan ulaşım araçlarının yoğunluk oluşturması da bireylerin tercihlerine bağlıdır. Bireylerin ulaşımdan beklentisi, ekonomik olarak en uygun, hızlı ve emniyetli olarak ulaşım sağlamaktır. Bu beklentiler doğrultusunda ulaşım olanaklarının elde edilmesi ve bireylerin ihtiyacına cevap vermiş olması ulaşımı önemli kılmaktadır (MMO, 2009: 1-2).

Ulaşım esasen insanların, mal ve hizmetlerin bir yerden başka bir yere nakliyesi ve aktarılması olarak sınırlı bir görünüm arz etse de esasen çok daha fazla bir sonuç ortaya koymaktadır. İnsanların ulaşımıyla, geleneksel ziyaretler, turistik faaliyetler, iş seyahatleri, kültürel kaynaşma ve gelişme gibi sosyo-kültürel, sosyo-ekonomik olanaklar ortaya çıkmaktadır (Karabulut, 1978:163).

1.2.2.2. Ulaşımın Özel Kesim Yönünden Önemi

Mal ve hizmetlerin aktarımı da lojistik ve nakliye gibi faaliyetlerle birlikte ülke ekonomisinin büyüme ve gelişmesine olanak sağlamaktadır. İşsizlerin farklı bölgelere ulaşımı ve bu bölgelerde var olan iş olanaklarından yararlanmasıyla istihdam sağlanmaktadır. Mal ve hizmetlerin farklı bölge ve piyasalara nakliyesi ile arz talep dengesi oluşmakta, piyasa işlerliği oluşmaktadır. Piyasada üretilen mal ve hizmetler piyasa koşullarında alıcı ve satıcı bulmasıyla lojistik ve ulaşım sektörü sayesinde nihai amaca ulaşılmış olmaktadır. Böylece ekonomik dengeler sağlanmakta ve gelişme için gerekli unsurlar oluşturulmaktadır (Karabulut, 1978:163).

Ulaşım sektörünün gelişmesiyle, üretilen mal ve hizmetler, piyasa arz ve talebinin etkin rol oynadığı ve alım-satımının yapılacağı piyasalara kolayca ulaştırabilecektir. Ulaşım sayesinde, özel kesim ülkedeki yeraltı ve yerüstü kaynaklarını çıkardıktan sonra, en kısa sürede işleneceği ya da piyasaya sürüleceği bölgelere sevk etme olanağına kavuşmaktadır. Ulaşım sektörü, firmaların daha çok nakliye, lojistik ve aktarma faaliyeti gerçekleştirme olanağı sağlamakta olup, daha çok üretim yapılması yönünde teşvik sağlamaktadır. Ulaşımın gelişmesi ve etkin bir ulaşım sisteminin gerçekleşmesi sayesinde, firmaların yolcu ve yük taşıma faaliyetleri için hedeflenen politikalar ve limitlerin gerçekleştirilmesinde büyük faydalar sağlayacaktır. Ulaşım sektörünün iyi işlemesi ve standartların yükselmesiyle birlikte mekân ve zaman bakımından ulaşım maliyetleri düşeceğinden, kârın artması söz

konusu olacaktır. Bu nedenle ulaşım, özel kesim için üretim sürecinden tüketim sürecine kadar, gerçekleşen ulaşım faaliyetlerinin sistemli, güvenli, ekonomik ve hızlı olması sebepleri ve maliyet-kar denklemini dikkate alan bir sisteme olanak sağlamasından dolayı önem arz etmektedir. Ulaşım sektör ve sistemlerindeki ilerleme ve gelişmelerin elde edilmesiyle birlikte, ticari faaliyetler daha kolay gerçekleştirilmektedir. Piyasalarda faaliyet gösteren özel kesim ulaşımın gelişmesiyle kazançlarını artırmakta, maliyetler de düşmektedir. Özel kesim daha çok üretim yaparak ulaşımın da elvermesiyle piyasalara daha çok mal ve hizmet sunmaktadırlar. Var olan ulaşım sistemlerinin ileri seviyelere getirilmesi hem üretici durumundaki özel kesime hem de tüketici konumundaki şahıs, özel kesim ve devletlere fayda ve faydalar sağlamaktadır. Ulaşımın gelişmesiyle, ulaşım birim maliyetlerin düşmesi, hızlı ulaşım olanağı, tonaj miktarının artması, güvenli ulaşım sağlanması gibi önemli noktalarda pozitif dışsallıklar elde edilmektedir (Erdoğan, 2016:197).

İnsanların ulaşımının sağlanması ile mal ve hizmetlerin ihtiyaç duyulan bölgelere aktarılması sonucunda işgücü, mal ve hizmet arzı ile talebi dengeye gelmektedir. Böylece ülke ekonomisinde etkin piyasa koşulları sağlanmış olur. Bu ise ülke ekonomisinin büyüme ve gelişmesine olanak sağlayan koşulların oluşmasına olanak tanımaktadır. Ulaşım olanaklarının fazla olması, şehir ve yerleşim alanlarında önemli derecede fayda sağlamakta ve kolaylıklar oluşturmaktadır (Akbulut, 2016: 340).

1.2.2.3 Ulaşımın Kamu Kesimi Yönünden Önemi

Ulaşım kamu kesiminin gelişmesinde önemli rol oynamaktadır. Kamu kesimi ulaşım ağının gelişmesi, ülke içinde ve dışındaki sektörlerde gelişmeye olanak tanımakta ve kamu kesimine güvenlik alanlarında büyük katkılar sunmaktadır. Gelişmiş demiryolu ulaşım ağıyla, karayolu ulaşımının olmadığı ya da mevsimsel olanaksızlıklar nedeni ile ulaşımın kısıtlandığı dönemlerde, demir yolu ulaşımı sağlanmaktadır. Uluslararası yük taşımalarında limanlar ve deniz ulaşımının gelişme göstermesiyle, istenilen hammaddelerin ithalatı veya ihracatı sağlanabilmektedir. Hava ulaşımının gelişmesiyle, istenilen seviye ve oranda yolcu ve yük taşınması sağlanmakta, turizm yatırımlarının artırılması olanağını ortaya çıkarmaktadır. Ülke

savunması da gelişmiş bir ulaşım ile etkin ve verimli olmakta, hedeflenen zaman ve standartlarda kamu kesimine pozitif fayda sağlamaktadır. Güvenlik açısından araç gereç, teçhizat, nakliye ve kargo alanında ulaşımın sağlanabilmesi de gelişmiş ulaşım sistemleriyle ilgilidir. Ulaşım kamu kesimine yönelik bölgeler arasındaki kalkınmışlık farkını gidermekte, şehir merkezi sınırları dışındaki yerleşim yerlerinin ve köy halkının dışarı açılmasını sağlamakta, köy ve şehir bütünlüğünü oluşturmada, kamu sisteminin işleyişi bakımından da önemli unsurları barındırmaktadır (Kurt, 2010: 21).

Yolcu ve yük taşımalarında ulaşım sektörleri kara, deniz, hava, demir yolları ulaşımı önem arz etmekte olup, boru hatları da petrol ile gaz aktarımı ve taşınmasının sağlanması açısından önemlidir. Çünkü belirtilen ulaşım sektörleri ülke ekonomisi için gerekli ve önemli olmakla birlikte, ülkenin politikaları ve güvenliği bakımından da stratejik önem oluşturmaktadır. Ulaşım ülke ekonomisi içerisinde de son derece önemli olup, ülkeyi ayakta tutan ekonomik unsurlar ile piyasa arz ve talebinin karşı karşıya gelmesini sağlamaktadır. Ülkede üretim artmasıyla birlikte taşımacılık sektörü daha bir önem kazanmıştır. Ulaşım sektörü ve sisteminin gelişmiş olması, toptan olarak bir köy, kasaba, ilçe, il, bölge ve ülkenin sosyo-ekonomik gelişme ve gelişmesini, demografik yapısını, kültürel etkileşimini etkilemektedir. Ulaşım alanında devletin görevi, vatandaşların ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılamak olduğundan, ulaşım sektörleri alanında en iyi sistemleri geliştirmek, kullanmak ve bu yönde hizmet vermek devletlerin amaçlarını oluşturmaktadır. Bu ise ulaşımı devletler adına önemli kılmaktadır (Makine Mühendisleri Odası, 2009, 1-2).

Ulaşım alanındaki fiziki değişimler ile teknolojik gelişmeler ülkelerin gelişmesine olumlu anlamda fayda sağlamakta, katkı sunmaktadır. Ulaşım alanında teknolojik ilerleme sağlayan ülkeler ekonomilerinde topluca gelişmeye kavuşmaktadır. Ulaşımın gelişmesiyle, ülke içerisinde ekonomik mal ve hizmetlerin dolaşımında artış sağlanmakta, dolaşımdaki artış insanların ve diğer mal ve hizmetlerin ihtiyaç duyulan yerlere zamanında ulaşmayı sağlamaktadır. Ulaşımın en büyük katkısı, mekân ve zaman bakımından olanakların yetersiz olduğu farklı bölgelere takviye ve destek sağlamasıdır. Yani ulaşım ile birlikte, ülke içerisinde ve dışında kaynak ve olanakların fazla bulunduğu bölgelerden, az olan bölgelere transfer yapılmış olması sonucunda, ülkede sosyal, kültürel ve ekonomik faydalar

oluşturulmaktadır. Ayrıca, ulaşım sektör ve sistemlerinin etkin kullanılmış olmasıyla var olan olanakların kullanılmasına ve paylaşılmasına olanak sağlanmaktadır. Ulaşım sektörünün iyileşmesi piyasanın işleyişini hızlandırmaktadır (Akbulut, 2016: 340).

Ulaşım, ülkelerin sosyo-ekonomik, siyasi, iktisadi ve diğer alanlarda gelişmesinde önemli bir etkidir. Üst standartlara gelerek gelişme gösteren ulaşım sistemi, ülke ekonomisinin iyileşmesinde, gelişmesinde, savunmasında, farklı kültürlerin etkileşiminde önemli fonksiyon üslenmektedir (Karabulut, 1978:163). Bu nedenledir ki aynı dönemlerde, tarihteki imparatorluklar ile günümüzdeki büyük devletlerin ulaşım olanaklarının diğer devletlere nazaran daha ileri seviyede olduğu görülmektedir. Bununla birlikte geçmiş dönemlerdeki takas usulünden günümüzdeki ticaret sistemlerine geçişin sağlanması, küreselleşme sürecinin yaşanması, farklı ülke kültürlerinin uyum ve kaynaşması olanakları da ulaşım sistemlerinin gelişmesiyle ortaya çıkmıştır (Karadeniz, 2014: 15).

1.2.3. Ulaşımın Fonksiyonları

Ulaşım, genel itibariyle ülke içerisinde faaliyet gösteren tüm sektörlerde iç içe bulunmaktadır. Tüm sektörlerle iç içe ve birlikte oluşum göstermesi sebebiyle, ülke ekonomisinin olmazsa olmaz unsuru ve itici gücü özelliğindedir. Çünkü ulaşım olmazsa üretilen ürünlerle, mal ve hizmetler, daha çok fayda sağlayacak olan ihtiyaç duyulan bölgelere aktarılması mümkün olmayacaktır. Ulaşım sektörleri, yapılan ulaşım hizmetleri ve ülkenin iç ve dış ticaretindeki artışın sağladığı faydalarla gelişim göstermektedir. Ticaretin artmasıyla piyasalardaki arz ve talep dengesinin sağlanabilmesi için ulaşımın da aynı yönde ve hızda artması gerekmektedir. Yani ülkenin ticaret hacmi ve oranı artış gösterdiğinde buna eş zamanlı olarak iç ve dış ulaşım sektörlerinde de ilerleme sağlanması kaçınılmazdır. Aksi takdirde üretilen mal ve hizmetler ile yeraltı ve yerüstü kaynakların işlenerek arzın az olduğu, talebin fazla olduğu noktalara sevk edilmesi mümkün olmaz (Erdoğan, 2016: 189). Ulaşımın ekonomik, sosyal ve siyasal olarak üç fonksiyonu bulunmaktadır.

1.2.3.1. Ulaşımın Ekonomik Fonksiyonu

Ulaşımın ekonomik fonksiyon olarak değerlendirilmesinde, önemli olan unsur, ekonomi ve piyasalarda üretilen mal ve hizmetlerle, üretim fonksiyonları arasındaki etkileşim ile bağlantı sağlanmaktadır. Mal ve hizmetlerin üretimleri sürecinde ortaya çıkan faydanın oluşması ile var olan koşullarda da fayda oluşturmaya etki eden ulaşım sektörüdür. Bu nedenle ulaşımın ekonomik fonksiyonu önemli bir unsurdur (Meçik, 2012: 22-23).

Ulaşım sektörlerinin sağladığı hizmetlerin gerçekleşmemesi durumunda ekonomi ve ekonomiyi ayakta tutacak pazarlarda olmazdı. Bunun içindir ki ulaşım hizmetleri olmadan üretim azalış gösterecektir. Ulaşımın yeterli kapasite ve standartta olması, üretimi haliyle de ekonomik koşulların iyileşmesini sağlayacaktır. Ulaşım hizmetlerinin ekonomik fonksiyonu, birçok alanda önemli ve vazgeçilmez bir etken durum oluşturmaktadır (Aslan, Meriç, 2009: 5).

Ulaşım, ülke ekonomisinde ara hizmet olarak yer almakta olup, üretilen mal ve hizmetlerin arz ve talebinin karşı karşıya gelecek olduğu piyasalara aktarılması fonksiyonunu yerine getirmektedir. Bununla birlikte insanların da bir yerden başka bir yere ulaşımının gerçekleşmesinde oluşacak ticari işleyiş ve faaliyetler nedeniyle de ekonomik fonksiyon etkin bir unsurdur. (Erdoğan, 2016:190).

Ulaşımın belirtilen ekonomik fonksiyonu, mekân ve zaman fonksiyonu şeklinde gerçekleşmektedir.

1.2.3.1.1. Ulaşımın Mekân Fonksiyonu

Ulaşım hizmetleriyle, hammaddelerin, yarı mamul ve mamul maddelerin çıkarıldığı veya işlendiği alanlardan, arz ve talebin karşılaşacağı alanlara iletilmesiyle, mekân değişikliği ulaşım ile sağlanmış olmaktadır. Toplam arz ile toplam talebin karşılaşması ve uyumu sonucunda kaynaklar etkin ve verimli değerlendirilmiş ve israftan kaçınılmış olacak, üretimin artması sağlanarak, ekonomik gelişme olanakları ortaya çıkacaktır (Aslan, Meriç, 2009: 5).

Ülkede üretilen mal ve hizmetler ile yeraltı ve yerüstü kaynak arzının fazla olduğu yerden, arzın az olduğu ya da hiç olmadığı yere taşınması, işlemi ulaşımın mekân fonksiyonunu ifade etmektedir. Ayrıca mekân fonksiyonu insanların da bir yerden başka bir yere seyahat, iş gibi çeşitli amaçlar doğrultusunda ulaşım yapmalarını ifade etmektedir.

1.2.3.1.2. Ulaşımın Zaman Fonksiyonu

Ulaşım olanaklarının artmasıyla, üretilen mal ve hizmetlerin piyasa ve pazarlara belirli bir sürede ulaşım sağlanması büyük önem taşımaktadır. Hammadde, yarı mamul, mamul malların yer değiştirmesi, ihtiyaç duyulan bölgelere zamanında ulaşım sağlanması, zaman fonksiyonunu ön plana çıkarmaktadır. Üretim faktörlerinin, üretim alanları ile pazarlara zamanında ulaşım sağlanması halinde, sistemli olarak faaliyetler gerçekleşmiş olacaktır. Tüm bu olanakların yerine gelmesi unsuru da ulaşımın zaman fonksiyonunu oluşturmaktadır (Aslan, Meriç, 2009: 5).

Zaman fonksiyonu, ulaşım kapsamındaki tüm unsurların, ulaşacakları yere belirli süre içerisinde varmasını konu edinmektedir. Yani insanların, mal ve hizmetlerin bulunduğu yerden, başka bir yere istenilen zamanda ulaşımının gerçekleştirilmesini kapsamaktadır. Bu nedenle zaman fonksiyonu, ülke ekonomisinin işleyişi kapsamında gerçekleşen ulaşım faaliyetlerinin planlanan sürede sonuçlanmasının sağlanmasında önemlidir.

1.2.3.1.2. Ulaşımın Sosyal Fonksiyonu

İnsanların, aileleri, akrabaları, iş hayatındakiler, çevresindekiler ve diğer kesimlerle irtibat kurması, iletişim sağlanması için ulaşım ihtiyacı bulunmaktadır. Bu ulaşım ihtiyacının karşılanabilmesi için ulaşım sektörlerinin sağladığı hizmetler, ulaşımın sosyal fonksiyonunu oluşturmaktadır. Çünkü ulaşım hizmetlerinin sağlanmasıyla, bireyler ve toplumlar etkileşim ve kaynaşma sağlayacak, geleneklerle, örf ve adetlerde yakınlaşmalar olacak, birbirleriyle temas kurulacaktır. Ulaşımın birlikte, ülkedeki nüfus dağılımında dengeleme, şehirlerden kırsal bölgelere seyahat

etme, yük ve yolcu taşıma faaliyetlerinin gerçekleşmesiyle de sosyal faaliyetlerin oluşmasına olanak tanınmış olmaktadır (Aslan, Meriç, 2009: 6).

İnsanlar ulaşım hizmetleri olanaklarıyla, eş, dost, akrabalarını ziyaret etmekte, eğitim amaçlı, il içi, il dışı veya yurt dışına gidebilmekte, hane halkları ve firmaların ürettikleri ürünleri pazarlara ulaştırarak, farklı piyasa koşullarında satma olanağı bulmaktadırlar. Belirtilen tüm bu unsurlar ulaşımın sosyal fonksiyonunu oluşturmaktadır. Yani ulaşım, bireyler, toplumlar, milletler arası etkileşimi artırmakta, farklı kültürlere sahip insanların bir araya gelmelerini sağlayarak, kaynaşmalarına pozitif etki oluşturarak, sosyal fonksiyonu ortaya çıkarmaktadır. Ulaşım hizmetleri sosyal fonksiyon kapsamında, şehirlerde yaşayan insanların iş, seyahat, ticaret ve diğer amaçlar doğrultusunda bir araya gelmelerinde, buluşmalarında önemli bir görevi yerine getirmektedir. Ulaşımın gerçekleşmesiyle birlikte ortaya çıkan olumlu sonuçlar toplumlar arasındaki her türlü bağı etkilemektedir. Ulaşım olanaklarının gelişmesiyle, insanlar ülke içinde ve dışında eğitim, seyahat ve iş amaçlı yolculuklar yapabilmekte, bireyler ve toplumlar arası etkileşim ve kaynaşma sağlayabilmektedir. Ulaşımın gelişmesiyle köylerde veya şehir dışında yaşayan insanların yolculuk etmeleri, ürettikleri ürünleri satabilecekleri pazarlara götürebilme olanağı bulunmaktadır (Erdoğan, 2016:191). Ulaşım hizmetlerinin sağladığı olanaklar, sosyal fonksiyonun etkin ve verimli gerçekleşmesine katkı sunmakta ve bu fonksiyonun önemini daha fazla artırmaktadır.

1.2.3.3. Ulaşımın Siyasal Fonksiyonu

Ulaşım hizmetlerinin, siyasal fonksiyonu, devletin siyasi varlığının ve gücünün etkisini artırmak, siyasi birliğini ve beraberliğini oluşturmak, vatandaşlarıyla olan bağı güçlendirmek ve daha iyi seviyeye gelmesi için merkezi yönetim ve yerel yönetimlerin ulaşım hizmetlerine olan ihtiyaçlarının karşılanması gerekmektedir. Devletin, hükümetin, kamu kurum ve kuruluşlarının, vatandaşların köyüne, kasabasına, ilçesine ve şehrine ulaşım sağlayabilmesi, onlarla konuşup sorunlarına çözüm arayabilmesi için ulaşım sağlanma zorunluluğu bulunmaktadır. Ulaşım olanaklarının bu anlamda sağlanmasıyla birlikte, ulaşımın siyasal fonksiyonu gerçekleşmiş olmaktadır (Aslan, Meriç, 2009: 6).

Ulaşım, ülkenin kurum ve kuruluşları ile diğer organlarının oluşturduğu yasal yapısında, birlik ve beraberliğin oluşturulmasında, yönetiminde, sevk ve idaresinde büyük bir öneme sahiptir. Bununla birlikte ülkeyi oluşturan iller ve bölgeler arasında ulaşım ağının gelişmesi hem merkezileşme anlamında hem de gelişme farklılığını giderme ve siyasi bütünlüğü oluşturma anlamında büyük bir görevi yerine getirmiş bulunmaktadır. Ulaşımın siyasi fonksiyonu aynı zamanda üretim kaynaklarının yönetimi sevk ve idaresi, ilgili birimlerin amacı doğrultusunda kullanılmasıyla bağlantılı olarak ortaya çıkan savunma ve güvenlidir. Ulusal savunma anında ulaşım ile ilgili bütün olanakları kullanabilme, savunmanın ve askeri faaliyetlerin gerçekleşeceği alanlara her türlü ulaşımın yapılabilmesi de ulaşımın siyasi fonksiyonu kapsamındadır. Bazı ülkeler uygulayacağı politikalar veya gelecekte olabilecek farklı gelişmeler doğrultusunda, önceden ulaşım alanında yatırım ve çalışmalar yapmaktadır. Bu yatırım ve çalışmalar sonucunda geliştirmiş olduğu ulaşım sistemlerini siyasi amaçlarını gerçekleştirmede kullanmaktadır. Almanya'nın ulaşım alanında demiryollarını ve gemiciliği Birinci Dünya Savaşı öncesi iyi bir seviyeye getirmiş olması, ulaşımın siyasi fonksiyonu kapsamında değerlendirilecek bir örnektir. Burada planlanan veya öngörülen politikalar doğrultusunda ulaşımın geliştirilmesi ve kullanılması söz konusudur (Erdoğan, 2016:192).

1.3. Kamu Politikası Olarak Ulaşım Hizmetleri

Ulaşım hizmetleri ulusal veya uluslararası alanlarda yer almakta olup, insanların ulaşımı ve eşyaların taşınmasında çok önemli bir unsurdur. İktidarlar ulaşım hizmetlerinin iç ve dış politikaya bağlı olarak ya da ihtiyaçların gerektirdiği yönde yatırım yapmak, yenilik ve gelişmeler sağlamak için kamu politikası oluşturarak, uygulamaktadırlar. Günümüzde, insan sağlığına duyarlı, canlılara zarar vermeyen, ülke ekonomisine doğrudan veya dolaylı katkı sağlayan, çevreye duyarlı, arazilerin tahribatını önleyecek ulaşım hizmetleri gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır. Kamu politikası olarak, ulaşım hizmetleri değerlendirilirken, sürdürülebilir ulaşım hizmetleri politikası, toplu taşıma ulaşım hizmetleri politikası, ulaşım hizmetlerinde enerji tasarrufu politikası, kentlerde yeşil ulaşım politikası şeklinde ele alınarak belirtilebilir.

1.3.1. Kamu Politikası Olarak Sürdürülebilir Ulaşım Hizmetleri

Ulaşım sistem ve sektörleri ulusal ve uluslararası ekonominin önemli bir unsuru ve tamamlayıcısıdır. Ulaşım sektörü ekonomik gelişmeyi büyük oranda etkilediği gibi kendisi de bu gelişmelerden de önemli derecede etkilenmektedir. Sürdürülebilir ulaşım günümüzde ve gelecekte, insanların sağlığını ve eko sistemin dengesini, ekonomi alanında gelişmeyi, sosyal adaletin korunmasını ve gelişmesini sağlamak suretiyle ihtiyaç duyulan tüm faaliyetlerin yerine getirilmesini içermektedir.

Kanada Ulaştırma Bakanlığı, ulaştırma faaliyetlerinin karar, süreç ve mekanizmasında çevreyle ilgi faktörler ile sosyal, ekonomik faktörlerin de dikkate alınmasının sürdürülebilir ulaşımı ifade ettiğini belirtmektedir. Schipper, sürdürülebilir ulaşımı, ulaşımdan faydalananların oluşturduğu sosyal maliyetlerin tamamının kendilerince ödendiği ulaşım sistemi olarak belirtmektedir. Winnipeg Üniversitesi, sürdürülebilir ulaşım merkezine göre ise bireyler ile toplumların ulaşım ihtiyaçları güvenli olarak karşılanmakta, nesilden nesile, adelet ve insan sağlığından taviz verilmeyen, maliyet ile işletme bakımından, ekonomiyi olumlu yönde etkileyen, etkin, emisyon ve atıklarla yenilenemez kaynakların azaltıldığı, yenilenebilir kaynakların verimli kullanıldığı, gürültünün ve arazi tahribatının en aza düşürülmüş olduğu sistem olarak ifade etmektedir (Cirit, 2014: 9-11).

Sürdürülebilir ulaşım, çevreye zararı olmayan, kendini yenileyebilen, ekonomik olarak tutarlılık ve istikrarlılık gösteren, sosyal anlamda adaletli olan, siyasi anlamda sorumlu ve hesap verebilme olanağına sahip bulunması gerekmektedir. Bununla birlikte, var olan ulaşım altyapı yatırımlarının kullanımının en etkin ve verimli gerçekleştirilmesine olanak sağlamaktadır (Çelik, 2014: 705-706).

Sürdürülebilir ulaşım, her ne kadar var olan kaynakların tükenmesi ile havanın kirlenmesi üzerinden hareket ediliyor olsa da günümüzde artık çok geniş bir bakış açısıyla, sosyal, ekonomik, çevresel gibi faktörlerle değerlendirilmeye tabi tutulmaktadır. Bu nedenle, sürdürülebilir ulaşım sistemlerinin gerçekleştirilmesi için tüm unsurların aynı önemlilikte ele alınması ve tek amaç doğrultusunda da değerlendirilmiş olması gerekmektedir (Cirit, 2014: 12-13). Kamu politikası olarak, ulaşım sektör ve sistemlerinin yolcu ve yük taşıma sürecinde, ulaşım hizmeti

sağlanmış olmasıyla, uzun vadede sürekliliği sağlayan, olumsuzlukları yok edecek veya en aza indirecek politikaların hayata geçirilmek istenildiği görülmektedir.

Tablo 1: Sürdürülebilir Ulaşımın Amaç ve Hedefleri

Ekonomik Hedefler	
Hareketlilikte Etkinlik	İnsanlarla ile eşyaların uygun, ekonomik ve hızla taşınmasını sağlamak
Ekonomik Gelişme	Ekonomide istihdamın, üretimin, gelir artışının sağlanması, vergi gelirlerinde artış ve verimlilik sağlanması
İşletmede Etkinlik	Tüm ulaşım sistem ve sektörlerin bulunduğu tesislerin etkin olarak işletilmesinin sağlanması
Sosyal Hedefler	
Sosyal eşitlik(Adalet)	Ulaşımdan kaynaklanan yararlı ve zararlı durumların dengeli dağılımı ile artan gelirlerde orantı sağlayacak şekilde ücretlendirme
İnsan sağlığı ve güvenliği	Ulaşım güvenliği ile birey ve toplumun güvenliğinin artırılması
Ödenebilir ücret düzeyi	Temel ulaşım ihtiyacının, hanehalkının bütçesine uygun ve ödeyebileceği seviyede tutulması
Toplumsal bağlılık	Toplumu oluşturan bireyler arasındaki diyalogu, etkileşimi geliştirmek, kaliteli seviyeye gelmesini sağlamak
Kültürel koruma	Toplumun değer verdiği ve sanatsal değeri olan eserler ile toplumsal faaliyetlerin korunması
Çevresel hedefler	
Kirliliğin azaltılması	Hava kirliliğinin, gürültü kirliliğinin, su kirliliğinin azaltılması
Kaynakların korunması	Petrol, doğalgaz ve diğer madenlerin sonlu olduğunu, kıt ve yetersiz olması sebebiyle, tüketiminin düşük seviyelerde olmasını ve etkin kullanımı sağlamak,
Açık alanların korunması	Tarımsal alanların, doğal ve kültürel parkların ve doğal yaşam alanlarının korunmasını sağlama
Bio-çeşitliliğin korunması	Doğada bulunan tüm hayvanların ve diğer canlıların yaşam alanlarına dokunmamak, yaşamlarına zarar vermemek

Kaynak: Cirit, 2014: 13

Tablo 1’de görüleceği üzere, çevresel, sosyal ve ekonomik hedefler doğrultusunda, hükümetler çalışmalar yapmakta ve ülkenin kamu politikası kapsamındaki uygulamalar yerine getirmiş bulunmaktadır. Uygulanacak olan bu kamu politika hedefleri insanların sağlığı, ulaşımı, ekonominin gelişmesi, çevresel zararların önüne geçmeye yönelik girişimler, uzun vadede ulusal veya uluslararası alanda fayda oluşturacak çözümler olarak ortaya çıkmaktadır. Görüleceği üzere kamu politikası olarak gerçekleştirilen uygulamalar, ülkelerin iç politika ve ekonomilerine katkı sağladığı gibi aynı zamanda uluslararası alandaki görev ve sorumluluklarını yerine getirmekte ve bu alanlarda da kazanımlar sağlamaktadırlar.

1.3.2. Kamu Politikası Olarak Ulaşımında Toplu Taşıma Hizmetleri

Sanayi Devrimi’nden sonra, dünyadaki büyük kentlerin, en önemli sorunlarından biri ulaşım olmuştur. Bu büyük kentlerdeki sorunu gidermek için etkin, ulaşım kolaylığı sağlayan, sağlıklı ve ekonomik ulaşım sektör ve sisteminin kurulması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu nedendir ki gelişmiş ülkeler kentsel ulaşım sorunlarını çözüme kavuşturmak, sağlıklı ve verimli yolcu taşıma hizmeti sağlamak, toplu taşıma ulaşımının gelişmesi için ulaşım sektör ve sistemleri çalışmaları yapmışlardır. Toplu taşıma hizmetleri sunmağa yönelik, bu alandaki çalışmalardan, 1819 yılında ilk buharlı geminin Atlas Okyanusu’nu geçmesi, 1825’de ilk buharlı trenin İngiltere’de, 1863’de ilk yeraltı treninin Londra’da, 1867’de ise New York’ta demiryolu hattında deneme faaliyetleri gerçekleştirmişlerdir. 1879’da Siemens’in Berlin’de elektrikli lokomotifini icat etmesi gibi çalışmalar, toplu taşıma alanında sağlanan ilk gelişmelerdendir (Saatçioğlu, Yaşarlar, 2012: 120-121).

Toplu taşıma hizmetleri, taşıma türüne, araçların ve alt yapının kime ait olduğuna, yolculuğun süresine, ulaşım ücretinin ödenme şekline, servis temin edenlerin yasal konumuna bağlı olmadan, tüm halka hizmet veren, kullanıma açık olan, işletim periyodları, sabit durak ve güzergâhları, ilk ve son durağı ile sürekliliği olan ulaşım hizmetleridir. Toplu taşımada, ulaşım faaliyetlerinin büyük oranda belediyeler tarafından yapılıyor olması, belediyelerin yönetimlerine yönelik, bir performans olmakta, gelecek dönemlerde de bu yönetimlerin var olabilmelerini ve devamlılığının sağlayabilmelerinde önemli rol oynamaktadır (Güner vd., 2017: 130).

Toplu ulaşım hizmetleri, karayolu, demiryolu, denizyolu olarak üç ulaşım sektöründe hizmet vermektedir. Kamunun toplu taşıma hizmeti verdiği ulaşım araçları otobüs, trolleybüs, metrobüs olarak belirtilebilir. Otobüsler toplu taşımada yaygın olarak kullanılmakla birlikte, demiryolu ulaşımının yaygınlaşmasından sonra, otobüsler besleyici ve destek olarak çalıştırılmıştır. Trolleybüslerin, otobüsler kadar kullanım olanak ve özelliği olmadığından, Türkiye’de kullanımdan kaldırılmıştır. Dünyada ulaşımında yaygın olarak kullanılan Bus Rapid Transit(BRT) yüksek standart standartta ulaşım sağlayan bir araçtır (Saatçioğlu, Yaşarlar, 2012: 121-122). Bu ulaşım aracı, Türkiye’de ilk kez İstanbul’da Metrobüs ismiyle kullanılmaktadır. Esasen havayollarında da toplu ulaşım hizmeti gerçekleştirilmiş olmakla birlikte, bu ulaşım hizmetinden yararlanan yolcuların ve taşınan yüklerin her gün ve süreklilik arz eden, özelliği olmadığından ve belediyenin havayolu toplu taşıma hizmeti şeklinde bir ulaşım olmadığı için, toplu ulaşım kapsamında değerlendirilmemektedir.

Toplu ulaşım hizmetlerinden demiryolu ulaşımı, banliyö trenleri, tramvay ve metro olup, son dönemlerde yüksek hızlı tren ve hızlı tren olarak ulaşımında yerini alan raylı ulaşım sektör ve sistemleri şeklinde çeşitlendirilmiştir. Dünyadaki büyük ve kalabalık kent sayısında artış olmasıyla birlikte, insanlar farklı kentlerden ve yakın mesafedeki ülkelerden, bu büyük kentlerde çalışmak, alışveriş yapmak, eğitim amaçlı olmak üzere, demiryolları olanaklarını kullanarak, ulaşım ihtiyaçlarını karşılamışlardır. Toplu taşıma aracı olan tramvayın hızlı ulaşım olanağı ve taşıma kapasitesi sınırlı olup, diğer demiryolu ulaşım araçları kadar da verimli ulaşım sağlamamıştır. Kamu politikası olarak, büyük kentlerin birbirleriyle veya şehir içindeki hizmet alanlarıyla bağlantısı, otobüs, tramvay, metro, vapur gibi toplu ulaşım ve taşıma sektör ve sistemleriyle birleştirildiğinde genişleme alanları ortaya çıkacaktır. Kamu politikası olarak deniz ulaşım hizmetlerinin iyileştirilmesi ve etkin kullanılması için toplu taşımının vapurlarla sağlanmış olması da büyük önem arz etmektedir. Denizyolu toplu ulaşım araçları arasında vapurlar, deniz otobüsleri bulunmaktadır. Bununla birlikte az sayıdaki yolcular için ulaşım olanakları sağlayan deniz taksileri, deniz uçakları da bulunmakta olup, toplu taşıma işlevini tam olarak yerine getirmediğinden, toplu ulaşım kapsamında değerlendirilmemektedir. Denizyolu ulaşımına olanak sağlayan kentlerdeki yolcu sayısının fazla olması ve ulaşımındaki

yoğunluğu karşılaması için ağırlıklı olarak vapurlar ve deniz otobüsleri kullanılmaktadır. Kamu politikası olarak deniz ulaşımının etkinliğini sağlamak ve alternatif ulaşım araçları ve yöntemleri geliştirmek için deniz altından tüp geçit projeleri de hayata geçirilmiştir (Saatçioğlu, Yaşarlar, 2012: 122-123).

Toplu ulaşım, Türkiye’de özel sektör tarafından, 1970’li yıllara kadar karlılık ön planda tutularak işletilmiştir. Bununla birlikte, 1950’li yıllardan sonra hanehalkı gelirinin artması ve otomobil kullanımının yaygınlaşmasıyla, toplu ulaşım kullananların sayısı azalmış ve özel sektör büyük oranda geri çekilmiş, toplu ulaşım hizmeti kamu kesimine kalmıştır. Kamu politikası olarak, toplu ulaşım hizmetlerinin yerine getirilmesinde büyük oranda faaliyet gösteren kamu kesimi, kamu hizmeti yapma, performans sağlama koşullarını ön plana çıkarmıştır. Son yıllarda toplu taşıma hizmetlerinde kapasite, konfor, güvenlik, hızlı ulaşım özelliklerine sahip olan, şehir içi ve şehirlerarası toplu ulaşım hizmetleri sunulmaya başlanmıştır. Trafik yoğunluğunu azaltmak, vatandaşın ulaşım ihtiyacını karşılamak, hızlı, güvenli ve konforlu toplu ulaşım olanağı sağlamak için kamu politikası uygulamaları gerçekleştirilmektedir (Güner, vd., 2017: 128-129).

Belirtilenler göstermektedir ki toplu ulaşım hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde, kamu politikası uygulamaları, ulaşım sektör ve sistemlerindeki ihtiyacı karşılamak, yeterli hizmet standardına, kapasiteye, ekonomik gelişmelere olanak sağlamak, yolcu ve yük taşıma olanağını yerine getirmek, şehir içi ve şehirlerarası trafik yoğunluğunu azaltmak, yaşam standartlarını artırmak gibi unsurlar olarak belirtilebilir.

1.3.3. Kamu Politikası Olarak Ulaşımında Enerji Tasarrufu Hizmetleri

Günümüzde devletlerin siyasi, ekonomik, askeri alanlarda varlığını etkin bir şekilde devam ettirebilmeleri ve ekonomik gelişmelerini sağlamaları için enerji kaynaklarına sahip olmaları, sahip değillerse bunu sağlamak için uluslararası siyasi ve ticari girişimde bulunmaları gerektiği bilinmektedir. Enerjinin bu kadar önemli olduğu durumda, en çok enerji tüketen sektörlerden olan ulaşım sektörü için kamu politikaları uygulanarak tasarruf sağlamaya çalışıldığı bilinmektedir.

Ulaşım hizmetleri, yolcu ve yük taşıma olanağı sağlayan ancak enerji tüketimini artıran bir unsurdur. Ulaşım sektör ve sistemlerinde enerji tüketiminin artmasına neden

olan faktörler, ulaşımda kullanılan araç sayısının artması, kentlerin genişlemesi, toplu taşımadaki yetersizlikler veya bireysel araç kullanımının yaygın olması, ulaşımda kullanılan araçların yakıt tüketimlerinin fazla olması, araçların kontrolsüzce işletilmesi, enerji tüketimini azaltıcı sistemlerin bulunmaması olup, bu faktörler enerji tüketimini artırmakta ve verimsiz sonuçlar oluşturmaktadır. Kentler genel itibariyle yaşam olanakları, ekonomik faaliyetler, sosyal aktiviteler bakımından enerji tüketimi bulunmaktadır. Bu kentlere örnek olarak, Londra’da tüketilen enerjinin %28’i ulaşımda harcanmakta olup, bunun da %50’lik kısmı arabalarda, %11’lik kısmı endüstride harcanmaktadır. Çok fonksiyonlu, değişik özellik ve duruma sahip binlerce bağımsız karar verenlerin bulunduğu bir yerde, arabaların harcadığı enerjinin azaltılarak, verimli ve etkin kullanımının sağlanması mikro ve makro ölçeklerde uygulanacak politikalara bağlıdır (Yetişkul, Şenbil, 2010: 185-187).

Dünya genelinde, enerji üretiminin %87’lik kısmı fosil yakıtlardan, % 6’lık kısmı yenilenebilir enerji² kaynaklarından, %7’lik kısmı da nükleer enerjilerden karşılanmaktadır. Enerji kaynaklarının az olması, rezervlerinin gün geçtikçe azalmasına sorununa ilave olarak, küresel ısınma sonucundaki sera etkisi³ ile iklim değişiklikleri gibi unsurlar da ulusal ve uluslararası enerji politikalarının oluşmasına neden olmaktadır. Konuya örnek olarak ABD ele alındığında, petrol kullanımının %67,8’lik kısmı ulaşımda tüketilmektedir. ABD, enerji tüketimine kaynak sağlamak için 1947’den itibaren Orta Doğu Petrolleri üzerinde nüfuz sahibi olup, bu bölgedeki petrolleri kullanarak, enerji açığını kapatmak, ekonomisini ayakta tutarak devamlılığını sağlamak için bu yönde politikalar uygulamaktadır. Konuya ilişkin başka bir örnek olarak Türkiye’de ise enerji tüketiminin %70’i ithal edilmektedir. Bunun içindir ki enerji alanında büyük oranda dışa bağımlı olan Türkiye’nin petrol

² Yenilenebilir Enerji: Doğal kaynakların kullanımıyla elde edilen ve kendisini sürekli olarak yenileme olanağına sahip enerji kaynağıdır. Güneş, rüzgar, hidrolik, jeotermal, biyokütle, hidrojen yenilenebilir enerji kaynaklarıdır. Yenilenebilir enerjiyle, yerli enerji kaynaklarıyla, enerji ihtiyaçları karşılanmakta, dışa bağımlılık azalmaktadır (Karagöl, Kavaz, 2017: 7-8).

³ Sera Etkisi: Atmosferde bulunan gazlar, Dünya’dan uzaya yayılan uzun dalga boylu ışığı soğurur ve tekrar yeniden yayar. Işığı soğurup ve yayan gazlar sera gazları olarak adlandırılmaktadır. Bu sera gazları, Dünya’dan uzaya yayılan ısının, diğer bir deyişle kızılötesi ışığın bir miktarını geri yansıtmakta ve Dünya’nın ısınmasına neden olmaktadır. Bu olayın gerçekleşmesine sera etkisi denir (Ocak, 2015, bilimgenç.tubitak.gov.tr)

fiyatlarını takip etmek ve buna göre politika üretmek durumundadır. Bununla birlikte Türkiye'nin enerji tüketim miktarı, 2010 yılında 171,3 milyon ton eşdeğer petrole, 2020 yılında ise 298,4 milyon eşdeğeri petrole ulaşması beklenmektedir (Bayraç, 2009: 117-118, 122, 134).

Ulaşımında enerji tasarrufu veya verimliliği doğrudan ya da dolaylı olarak sağlanabilmektedir. Doğrudan tasarruf veya verimliliğin kapsamında araçların enerji tüketimlerinin iyileştirilmesi bulunmaktadır. Aracın enerji tüketimini etkileyen, verimlilikte etkinlik sağlayan aracın tipi, yaşı, ağırlığı, motor hacmi gibi unsurlardan herhangi biri veya birkaçındaki iyileştirmeler enerji tasarrufu sağlamaktadır. Dolaylı yollarla iyileştirmede ise araçları kapsayan koşulların değiştirilmesi olanağı bulunmaktadır. Organizasyon, sevk ve idare gibi yönetimdeki değişiklik ve düzenlemelerle, kamu ulaşımında deregülasyon⁴ yapılmış olması verimlilik sağlamaktadır. Bununla birlikte, ulaşımında kullanılan yolların bakım çalışmalarının program dahilinde ve düzenli yapılması, trafik koşulları ile yol ölçü standartlarının yakalanması ve yol geometrilerinde iyileşme sağlanması, toplu taşıma araçları için işaretli yolların yapılması, duraklar arasındaki mesafenin uygun ayarlanması gibi unsurlar, ulaşımında enerji tasarrufu ve verimliliğini artıran dolaylı yollardandır (Yetişkul, Şenbil, 2010/1: 189). Türkiye, Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda enerjinin her aşamada en verimli ve tasarruflu olarak kullanılmasının gerektiği belirtilmiştir (Kaplan, 2011: 167). Enerji tasarrufunu sağlamaya yönelik doğrudan veya dolaylı önlemler kamu tarafından sağlanarak, ulaşım hizmetlerinde enerji tasarrufuna ilişkin kamu politikası oluşturulmaktadır.

Türkiye'de onuncu kalkınma planında; elde edilmiş olan enerjinin istikrarlı, koşulları yüksek, düşük maliyetli sunumu, enerji sağlama noktasında çeşitlilik, temelli yenilenebilir ile yerli enerji kaynaklarını üst seviyede değerlendiren, nükleer alanda gelişen teknolojinin elektrik üretiminde kullanılması, ekonomik yoğunluk oluşturan

⁴ Deregülasyon: Kamu kesiminin uyguladığı düzenlemelerin azaltılması veya tamamen ortadan kaldırılması, sektör gücünün tamamen özel sektöre devredilmesi veya özel sektörle paylaşılmasına yönelik yapılacak olan yasal düzenlemelerdir (Arslan, 2017: 2). Deregülasyon serbestleştirme anlamında kullanılmakta olup, özelleştirme anlamında da kullanılmaktadır.

enerjiyi azaltmak, israfı önlemek, çevreye olan olumsuz etkileri azaltan, uluslararası alanda enerji faaliyetlerinde güçlü kılan enerji sistemini yakalamayı amaçlamaktadır (TC. Kalkınma Bakanlığı, 10. Kalkınma Planı, 2013: 103-104).

1.3.4. Kamu Politikası Olarak Kentlerde Yeşil Ulaşım (Greenways) Hizmetleri

Arazinin kullanım türüne göre ve karayollarının geçtiği güzergâhlarda toprak vasfı önemli ölçüde bozulmalara neden olmuştur. Motorlu araçların egzoz gazları da hava kirliliğine sebep olmakta ve ulaşım sektörünün çevreye olan olumsuz dışsal etkisi oluşmaktadır. Yaya yolları ile bisiklet kullanımına olanak sağlayan yolların yetersizliği de çevreye olumsuz etki oluşturmaktadır. Bununla birlikte karayollarının ve motorlu taşıt sayısının artması, ulaşım araçlarının oluşturduğu gürültü ve hava kirliliği, fosil kaynaklı enerjilerin tükenme riskini ortaya çıkaran sebeplerden dolayı, ulaşımın çeşidi, fonksiyonu, etkinliği gibi faktörler yeni bir değerlendirmeye neden olmuştur (Kaplan, 2011: 161).

Plansız şehirleşmeden kaynaklı yolların dar ve yetersiz olması sonucunda, trafik yoğunluğu olmakta ve olumsuzluklar oluşturmaktadır. Bunun gibi olumsuzluklar nedeniyle ulaşım eğilimleri sürdürülemez duruma gelmiştir. Otomobile bağımlılığın fazla olması, yolcu başına en fazla enerji tüketen ve hava kirliliğine neden olan araç sayısının fazla olması gibi unsurlar da olumsuz sonuçlar oluşturmaktadır (Gültaş, Yücel, 2015: 76-77).

Yeşil ulaşım⁵, günümüzde her türlü ulaşım faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde, araçlarla, diğer unsurların çevre için oluşturduğu ve zararlı olan her türlü faktörün yok edilmesini, sürdürülebilir enerjinin sağlanabilmesini, ulaşım faaliyetlerinde doğru alt yapının sağlanmasını ve maliyetlerin düşürülerek ulaşım gerçekleştirilmesini kapsamaktadır. Yeşil ulaşım örnek olarak, solar sistemi elektrikli araçlar, bisiklet ve yolları ile yaya ulaşımı ve güneş enerjisi platformları belirtilebilir. Yeşil ulaşım uygulamaları arasında, otomobil kullanımı yerine toplu taşımanın tercih edilmesi,

⁵ Yeşil Ulaşım: Ulaşım faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde, çevreye zararlı olan her türlü faktörün yok edilerek, sürdürülebilir enerjiyle birlikte, doğru alt yapı ve düşük maliyetler ile yapılan ulaşım (Gültaş, 2017: 77).

çevreye zarar vermeyen yakıtlı araçların kullanılması, bisiklet kullanımının teşvik edilmesi, araçlara gürültü giderici aparatların takılması, geri dönüşümde kullanılabilen biletlerin tercih edilmesi, personelin eğitilmesi, toplumun bilinçlendirilmesi, yeşil faaliyetlerin tavsiye ve teşvik edilmesi sayılabilir (Gültaş, 2017: 77).

AB Enerji ve İklim Paketi⁶, sera gazı salınımının %20 oranında azaltılmasını, 2020 yılı için hedef belirlemiştir. Günümüzde enerji verimliliği sağlamak ve düşük karbonlu hareketlilik için, ulaşım zorunluluğu ile fosil kaynaklı enerjinin kullanımını azaltmaya yönelik, “temiz enerji”⁷ tercih edilmektedir. Ulaşım-çevre bağlantısı kapsamında Cardiff Zirvesi toplanmıştır. Artık mekânsal planlama önlemleri çerçevesinde kentsel yayılmanın yerine akıllı büyüme⁸ (Smart Growth) tercih edilmektedir. Bu çerçevede yapılan planlamada, trafikten ayrı ve güvenli bisiklet ulaşımına yönelik yollar, taşıtlardan arındırılmış parklar ve meydanlar, yeraltı ulaşım ve otoparkları, yolculuk süresinin azaltılması, toplu taşımanın tercih edilmesi önerilmiştir

Demiryolu ulaşım olanaklarındaki bir birimlik artışın, 2,203 katında olumlu bir etki, diğer sektörlerle yansımaktadır. Bunun için maliyet, enerji tüketimi, arazi kullanımı, çevresel olumlu etkilerinin de dikkate alınarak, demiryollarına yönelik

⁶ AB Enerji ve İklim Paketi: AB enerji alanında sürdürülebilir bir politika oluşturmak için iklim değişikliği ile mücadele çalışmaları gerçekleştirmesini içermektedir. Avrupa Komisyonu enerji ve iklim değişikliği paketi hazırlayarak, 2007 yılında onaylanmıştır. Bu pakette, sera gazı emisyonlarının 2020 yılına kadar %20 oranında azaltılması, yenilenebilir enerji arzının da %20’ye çıkarılması, biyoyakıt kullanımının ulaşımda yaygınlaştırılarak en az %10’a çıkarılması, birincil enerjide %20 oranında tasarrufun sağlanmasını içermektedir. AB’nin enerji ve iklim paketindeki 2050 yılı hedefi ise 1990’lı yıllara nazaran, sera gazı emisyonlarının %80-95 oranlarının altına düşürmek bulunmaktadır (T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı, 2014: 3,4).

⁷ Temiz Enerji: Güneş, jeotermal, dalga, rüzgar gibi doğada bulunan, sürekli tekrarlanan doğal süreçlerden yararlanılarak elde edilen yenilenebilir enerjinin bir türüdür. Fosil enerji kaynakları sınırlı miktarda olmasına, kendini yenileyememesine rağmen, temiz enerji kaynakları tükenmeden, kendisini sürekli yenileyebilmektedir (<https://www.incitas.com.tr/bilgi-merkezi/blog/temiz-enerji-nedir>).

⁸ Akıllı Büyüme (Smart Growth): 1990’lı yıllardan itibaren kentlerin kontrolsüz ve çarpık yayılması sonucunda gerçekleşmiş olan büyüme ve genişlemelerin oluşturduğu olumsuzluk ve sorunlar için çözüm önerileri geliştirilmeye çalışılmıştır. Bu çözüm öneri kapsamında da “Yeni Şehircilik” akımı benimsenmiştir. Akıllı büyüme de yeni şehircilik ile yeni bölgeselcilik çerçevesinde ifade edilmektedir. Çevreci gruplar, akıllı büyümeyi, çevrenin ve suyun kaliteli olması, kaynakların ve açık alanların korunabilmesi olarak ifade etmiştir. Plancılar ile kamu yöneticileri ise akıllı büyümeyi, kentlerin sunduğu altyapı yatırımlarında maliyetin düşürülerek, eski ve atıl olan alanların aktif hale getirilmesi, hizmete sunulması açısından oluşan fırsat olarak tanımlamışlardır. Bu açıklamalar ışığında akıllı büyüme, kentsel yayılma ve kontrolsüz genişlemenin negatif etkilerini kontrol altına alan, gelecek dönemlerdeki büyümeler için çeşitli olanak ve yolların kullanılmasını sağlayan, sürdürülebilir gelişme için stratejiler barındıran yaklaşımdır (Serdaroğlu, 2011: 67, 69).

dünya genelinde politikalara hız verilmiştir. Türkiye’de Dokuzuncu Kalkınma Planı’nda, kamu politikası olarak, AB’ye uyum kapsamında sürdürülebilir kent içi ulaşımına ilişkin, yaya, bisiklet ulaşımı ve toplu taşımaya öncelik verilmesine karar verilmiştir (Kaplan, 2011: 163-164, 167).



2. BÖLÜM

TÜRKİYE'DE ULAŞIM HİZMETLERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Ulaşım, insanların var olmasından itibaren, yaşamlarını sürdürme çabaları sonucunda ortaya çıkmıştır. İlk başlarda insanlar, yaya olarak ulaşım sağlamaktayken, zaman içerisinde deneyimler ve çalışmalar sonucunda gelişme sağlamışlardır. İhtiyaçların ve yaşam koşullarının değişmesi, olanakların artması ulaşım hizmetlerinde gelişme sağlamıştır. Ekonomik gelişme ve piyasaların sunduğu ulaşım olanaklarıyla ulaşım sektörünün her geçen gün yenilik ve olanaklara kavuşması, insanların ulaşım ihtiyaçlarının karşılanması gibi durumlar ulaşımı her dönem önemli kılmaktadır.

2.1. Osmanlı Devleti Tarihinde Ulaşım

Osmanlı Devleti tarihinde ulaşım, karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu olarak faaliyette bulunmuş olup, alt başlıklar olarak belirtilmektedir.

2.1.1. Osmanlı Devleti'nde Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi

Osmanlı Devleti'nde ulaşım genel olarak hayvan sırtında, at arabaları, iki ve dört tekerlekli kağnılarla sağlanmıştır. Dört tekerlek üzerinde, üstü kapalı ve koltukları olan faytonların devreye girmesi ulaşımı daha konforlu hale getirmiştir. Savaşlarda araç gereç ve mühimmatların savaş alanlarına taşınması kağnı ve atlarla sağlanmıştır. Atlı ulaşımın hız ve sürat bakımından faydalı olması, ülke sınırlarının geniş olması nedenleriyle, savaşa hazırlık ve savaş esnasında her türlü ulaşım olanağı atlı ulaşım ile sağlanmıştır (Fidannaz, 2017, 215-216).

Osmanlı Devleti sınırları içerisinde ulaşım, düz ovalar, engebeli arazi ve dereler üzerinden gerçekleşmiştir. Ulaşımın aksamaması, ticaretin gelişmesi, askeri seferlerde

kolaylık ve başarı sağlamak için zorlu geçitler, dereler ve çaylar üzerinde köprüler yapılmıştır. Osmanlı Devleti sınırlarının genişlemesi, denizlere ulaşması, ticaret yollarının geçiş güzergâhı üzerinde bulunması nedenleriyle ulaşım, karayolu atlı ulaşım, kervanlar ve denizyolu araçlarıyla sağlanmıştır. Osmanlı Devleti sınırları Bizans topraklarına dayanmış, 1453 yılında İstanbul'un, 1517 yılında Mısır'ın fethiyle de sınırlar genişlemiş olup, Anadolu, Asya, Avrupa ve Afrika'ya uzanan bir devlet olmuştur. Osmanlı Devleti'nde ulaşımın sağlanması ve ticaretin yapılması için üç ana yol yapılmıştır. Birincisi, "Üsküdar'dan başlayıp, Halep ve Şam'a ulaşan Hac yoludur. İkincisi, Üsküdar'dan başlayıp Tokat, Sivas, Harput, Diyarbakır, Musul ve Kerkük üzerinden Bağdat ve Basra'ya uzanan Bağdat-Basra yoludur. Üçüncüsü ise Merzifon'dan başlayıp Kars ve Tebriz'e" uzanan yoldur. Osmanlı Devleti'nde yollar üzerinde çok sayıda hanlar ve kervansaraylar yapılmış, konaklama amacıyla hizmete sunulmuştur. Hanlar genel itibariyle yerleşim yerlerine yakın bölgelerde kurulmuştur. Kervansaraylar ise ulaşım yolları üzerinde ve yerleşim yerleri dışında yolcuların konaklama, barınmaları ve ulaşımında kullanılan hayvanların dinlenmesi, doyurulmasında faaliyet göstermişlerdir (Halaçoğlu, 1998: 165).

Tablo 2: 15. ve 16. Yüzyıllarda Osmanlı'da Yapılan Hanlar.

Han Adı	Hanın Bulunduğu Yer	Hanın Yapım Tarihi ve Yaptıran Kişi
Sulu Han	Ankara (Ergenç,1973)	1511 yılında Hasan PAŞA yaptırmıştır.
İpek Han	Bursa (Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, 1983, Bağbancı, 2005)	1415-1521 tarihlerinde yaptırılmıştır.
Koza Han	Bursa (Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, 1983)	1491 yılında II: Beyazıt yaptırmıştır.
Çöplüce Han	İzmir'in Tire ilçesi (Armağan, 2003)	1429 yılında Halil YAKŞI Bey yaptırmıştır.
Kutu Han	İzmir'in Tire ilçesi (Armağan, 2003)	1429 yılında Halil YAKŞI Bey yaptırmıştır.
Çengel Han	Ankara (Ersoy, 1999)	1522-1523 yıllarında Rüstem PAŞA yaptırmıştır.
Öküz Han (Kurşunlu Han)	Aydın'ın Kuşadası ilçesi (Akar, 2009)	1618 yılında Sadrazam Öküz Mehmet PAŞA yaptırmıştır.

Kaynak: Atalan, 2016: 217-218

Tablo 2'de görüldüğü üzere Osmanlı Devleti'nde ulaşım yolları üzerinde, ulaşım olanaklarını kolaylaştırmak, uzun süren yolculuklarda aktarma ve dinlenme olanağı sağlamak, yolcuların ve hayvanların ihtiyaçlarını gidermek üzere hanlar yapılarak

ulaşım faaliyetine katkıda bulunulmuştur. Tablo 2’de görüldüğü gibi ulaşım yolları üzerinde hanlar ve Selçuklular döneminden kalan, bakım ve onarımları Osmanlı Devleti tarafından yapılarak her türlü ulaşımda kullanılan kervansaraylar da bulunmaktadır. Kervansaraylar, kervanların konaklamasına, hayvanların ve insanların dinlenmesine, seyahat ve ticari amaçlı yolculuklara her türlü güvenlik olanağı sağlamıştır. Böylece her türlü ulaşım araçları desteklenmiş, güvenli ulaşım koşulları devlet tarafından sağlanmıştır.

Osmanlı Devleti Padişahı Fatih Sultan Mehmet’in 1453 yılında İstanbul’u fethetmesiyle, Osmanlı Devleti Asya-Avrupa arasında bir köprü durumuna gelmiş olup, jeopolitik konumu da Çin-Orta Asya-Anadolu-Avrupa kıtası güzergâhı üzerinden geöen İpek yolu ile Hindistan-İran-İrak-Suriye’den Akdeniz limanlarına ulaşan Baharat Yolu’nun geöiş güzergâhında kalmıştır. İpek ve Baharat yolları üzerinden ulaşımın geröekleştirilmesi Osmanlı Devleti’ne ekonomik ve siyasi kazanımlar sağlamıştır. Ancak İpek ve Baharat yolları üzerinde kervanlarla geröekleştirilen ulaşım faaliyetlerinin Osmanlı Devleti ekonomisine sağladığı kazanımlar, coğrafi keşifler sonucunda yeni ticaret yollarının bulunmasıyla 15. yüzyıl sonlarından itibaren önemini kaybetmiştir. Osmanlı Devleti’nin genişleyen sınırları iöerisinde yönetiminin sağlanabilmesi, yeni fetihlerin geröekleştirilmesi, ticari faaliyetlerin yapılabilmesi, merkez ve taşranın geöiminin sağlanabilmesi iöin etkin bir yol sistemine ihtiyaö duyulduğı anlaşılmıştır. Bu yeni ulaşım ihtiyaölarının ortaya öıkmasıyla, öлке iöerisinde ulaşım ve idari haberleşme amacıyla menzil haneler ve limanlar tespit edilmiştir (öetin, 2014, 349).

2.1.2. Osmanlı Devleti’nde Denizyolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi

Osmanlı Devleti kuruluşundan itibaren kara birlikleriyle savaşlara girmiş, kazanılan zaferler kara ulaşımıyla geröekleştirilmiştir. Yani askeri, ticari ve erişim amaçlı yapılan tüm ulaşım faaliyetleri kara ulaşımı şeklinindedir. Ancak 14. yüzyılın ortalarına doğru Karesi Oğulları Beyliğı’ni kendi topraklarına katan Osmanlı Devleti, 1348 yılında Karesi Oğullarının denize sınır olması nedeniyle denizle tanışmıştır. Osmanlı Devleti’nin denizlere ulaşan sınırları nedeniyle artık seferlerde deniz ulaşımı da kullanılmaya başlanmıştır. Osmanlı Devleti’nin Bizans topraklarına yapmış olduğı

seferler artmış ve kapsamlı seferler düzenlenmeye başlanmıştır. Deniz ulaşımı askeri seferler noktasında Osmanlı Devleti'nin elini güçlendirmiş olmakla birlikte, Karesi Beyliği donanmasının kapasitesi sınırlı olup, denizler üzerinde her türlü sefer veya ulaşım noktasında da yetersiz olmuştur (Uzunçarşılı, 1988: 389-390). Orhan Bey döneminde, Osmanlı Devleti'nin sınırlarının genişlemesi ve büyümesi hız kazanmıştır. Karamürsel Bey tarafından Karamürsel'de ilk denizcilik üssü kurulmuş olup, İzmit'in fethinin 1337 yılında gerçekleşmesiyle, deniz birlikleri İzmit'e taşınarak, merkez burası olmuştur (İnalçık, 2002: 53).

II. Murat Dönemi'nde Osmanlı Devleti donanması Karadeniz'e hâkimiyet kurmuş ve Trabzon Rum İmparatorluğu'nu vergiye bağlamasıyla, Karadeniz'de deniz ulaşımı Osmanlı hâkimiyetine geçmiştir. İstanbul'un kuşatılması ve Bizans hâkimiyetine son verilmesinin zor olduğunu bilen II. Fatih, deniz ulaşımı konusunu ön planda tutmuştur (Uzunçarşılı, 1988: 392-393). Fatih Sultan Mehmet, deniz ulaşımına verdiği önem sayesinde İstanbul'u 1453 yılında fethederek, Bizans imparatorluğuna son vermiş, boğazlarda hâkimiyet sağlanmış, denizlerde Avrupa ile mücadele edecek duruma gelmiştir (Fidannaz, 2017: 217). Böylece, Asya ile Avrupa arasındaki deniz ulaşımını engelleri ortadan kalkmıştır.

II. Mehmet'in 1461'de Trabzon Rum İmparatorluğu'na son vermesiyle Karadeniz hâkimiyeti tam olarak sağlanmıştır. Ege adalarının da Hamza Bey tarafından alınmasıyla, İtalya'nın güneyinde kalan sahillere kadar deniz ulaşımı ve seferleri düzenlenmeye başlanmıştır. Deniz ulaşımı daha güçlü ve daha etkin bir sürece girmiş, sonuçta ise Osmanlı Devleti Ege Denizi'nde ve Akdeniz'de vergi vermekten kurtulmuş olup, İstanbul'un fethiyle de daha kapsamlı ve bağımsız olarak deniz ulaşımını ve ticaretini sağlamaya başlamıştır. II. Mehmet tarafından Eğriboz ve çevresindeki adalar da Venedikliler 'den alınınca deniz ulaşımı daha da güçlenmiştir. 1476 yılında Kırım fethedilince Karadeniz'deki deniz ulaşım alanı da genişlemiş, gerek batıya gerekse Balkanlara olan deniz ulaşımı güzergâhları çoğalmıştır. Karadeniz üzerinden geçen İpek ticaret yolu da Osmanlı Devleti tarafından kontrol altına alınmıştır. Böylece 15. yüzyılda Osmanlı Devleti denizcilikte ve deniz ulaşımında iyi bir seviyeye gelmiş olup, Ege, Karadeniz, Akdeniz, Marmara ve boğazlarda her türlü deniz ulaşımında söz sahibi olmuştur. Ticaret yollarının kesiştiği

bu deniz ulaşım yolları Osmanlı Devleti'ne stratejik önem kazandırmakla birlikte ticaret ve ekonomisine de büyük fayda sağlamıştır (Fidannaz, 2017: 218-220). 15. yüzyıl başlarında Yavuz Sultan Selim tarafından Mısır'a düzenlenen sefer sonucunda 1512'de Mısır fethedilmiş, Hindistan'dan başlayıp Akdeniz'e ulaşan Baharat ticaret yolu kontrol altına alınmıştır. Mısır'ın fethedilmiş olması Akdeniz'deki deniz ulaşımı ve ticareti açısından Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomisine önemli ölçüde canlılık kazandırmıştır (Bakkaloğlu, İncekara, 2017: 57).

Deniz ulaşımı Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan 17. yüzyıla kadar kadirga adı verilen kürekli gemilerle sağlanmıştır. 19. yüzyılın yarısına kadar ise kalyon adı verilen yelkenli gemilerle deniz ulaşımı sağlanmıştır. 19. yüzyılın yarısından sonra devletin yıkılma dönemine kadar da buharlı gemiler deniz ulaşımında kullanılmıştır (Boston, 2004: 67). Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz ulaşımına genel bakış açısı, beylikten boyluğa ve devletten imparatorluk sürecine kadar üç kıtaya hâkim olma nedenleri olup, deniz ulaşımı ticaret yollarının hâkimiyet altına alınmasını destekleyen sivil denizcilikle, askeri deniz ulaşımı geliştirilerek destek sağlanmaya çalışılmıştır. Osmanlı Devleti'nin deniz ulaşımına önem vermiş olduğu, Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz, Tuna boyları, Ege Denizi'nde ulaşım, ticari ve askeri faaliyetlerde bulunması açıkça göstermektedir (Kerimoğlu, 2010: 2).

19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin deniz ulaşımı ve ticaretinde, yabancı tüccarlar ile yine bu tüccarların vatandaşı oldukları ülkeler tarafından faaliyette bulunulmuştur. Avrupalı tüccarlar deniz ulaşım ve ticaretinde örgütlenmeye giderek, 1901 yılında İstanbul'da "*Chambre Des Maritimes de Navigation Etrangers*" (*Dış Ticaret Şirketleri Deniz Ticaret Odası*) kurmuşlardır. Avrupalı tüccarlar tarafından 1913 yılında yine deniz ticareti alanında örgütlenme amacıyla İDTO'yu (İzmir Deniz Ticaret Odası) açmışlardır. (Yıldız, 2014: 22). 19. yüzyılın sonları ile 20. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti sınırlarının daralmaya başlamasıyla, Almanya ile İngiltere arasındaki ticari rekabet, Osmanlı topraklarında bulunan hammaddelere olan ilgileri artmıştır (Ekinci, 2006:73-96). Deniz ulaşımındaki etkinliği azalma göstermiştir.

Tablo 3. 19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Limanlarındaki Ticaret Hacmi.

Limanelar/ Kuruş(000)	1840'lı yılların başlarındaki ihracat	1840'lı yılların başlarındaki ithalat	1873-1877 dönemindeki ihracat	1873-1877 dönemindeki ithalat	1900'lü yıllardaki ihracat	1900'lü yıllardaki ithalat
İzmir	800	1250	3700	4300	2700	4000
Trabzon	200	100	600	300	500	500
Samsun	150	150	400	300	500	700
İstanbul	2000	5000	10000	5000	7400	2800
Selanik	125	125	1500	1600	2500	1400

Kaynak: Topuz, 2009: 115

Tablodan 3'ten de anlaşıldığı gibi, Osmanlı Devleti'nin deniz ulaşımında önemli yeri bulunan limanların başında İstanbul Limanı gelmekte olup, ihracat ve ithalat bakımından 1840'ların başında ve 1873-1877 döneminde birinci sırada bulunmaktadır. Yine bu dönemde İstanbul Limanını İzmir limanı takip etmektedir. 1900'lü yıllarda ise deniz ulaşımıyla sağlanan ithalat ve ihracatta İzmir Limanı birinci sıraya yerleşmiş olup, diğer limanlara göre daha fazla işlem görmüştür (Kasaba, 1993: 55). Aynı dönemlerde Trabzon Limanı ile Samsun Limanlarında gerçekleştirilen ithalat ve ihracat açısından, İzmir ve İstanbul limanlarına göre daha düşük seviyede kaldığı görülmektedir. 1873 yılından itibaren Selanik Limanındaki ithalat ve ihracatta kayda değer ilerlemeler olduğu görülmektedir (Topuz, 2009: 116).

Tablo 4. 1897 Yılı Osmanlı Devleti'nin Deniz Ulaşımı Limanlarında
Osmanlı Sancağı Taşıyan Gemilerin ve Kayıkların Sayısı

Deniz Ulaşımı Türü	İstanbul	Taşra	Toplam
Yelkenli Gemiler	25521	17289	42.810
Vapurlar	1044	2003	3.047
Römorkör	3	-	3
İstimbót	6	-	6
Kayık	1630	-	1630
Sandal	1319	-	1319
Diğer	945	-	945
Toplam	30468	19292	49760

Kaynak: TOPUZ, 2009: 119

Tablo 4’te görüldüğü üzere, Osmanlı Devleti’nin deniz ulaşımındaki yelkenli gemi sayısı, diğer ulaşım araçlarına göre çok fazladır. İstanbul Limanı’nda bulunan yelkenli sayısı, taşradaki yelkenli sayısının toplamından fazladır. Vapurların sayısı, yelkenli sayısı ile kıyaslandığında çok küçük bir orana denk gelmektedir.

Osmanlı deniz ulaşımında 20. yüzyılın başlarından itibaren yelkenli gemilere rağmen buharlı gemilerin sayısı artış göstermiş olup, ancak yine de yelkenli gemilerin sayısı çok fazla olup, buharlı gemiler bu sayıyı yakalayamamıştır. 1914 yılında, deniz ulaşımında Osmanlı Devleti’nin bayrağı altında taşınan tonajın yaklaşık 2/3 ünü yelkenliler taşımaktadır (Yıldız, 2014: 23).

2.1.3. Osmanlı Devleti’nde Demiryolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi

Osmanlı Devleti’nin son dönemlerinde demiryolu ulaşımı benimsenmiş, çalışmalar yapılmaya gayret gösterilmiştir. Devletin var olan ancak yetersiz ekonomik kaynaklarını telafi etmek ve diğer pazarlara ulaşma sağlamak üzere, demir yolu çalışmaları sürdürülmeye çalışılmıştır. Bununla birlikte Osmanlı Devleti üzerinde ekonomik ve siyasi etki sağlama amacıyla, dış ülkeler de demir yolu ulaşımı için kredi temin ederek, demir yollarının yapılmasına ve işletmesine başlamışlardır (Avcı, 2005: 2). Osmanlı Devleti’nin demiryolu ulaşımına son dönemlerde önem ve öncelik verilmesinde, ordunun güç ve kapasitesinin artırılmak istenmesi, devletin tek bir merkezden yönetiminin sağlanması yönündeki düşünce ve ekonomi ile sistem kontrolünün sağlanması nedenleri sayılabilir. Demiryolu ulaşımının gelişmesi sayesinde ülkenin iç ve kıyı kesimleri arasındaki kopukluk giderilerek, bağlantı kurulacak, her açıdan koordinasyon sağlanmış olacaktır (Şen, 2001: 97).

Osmanlı Devleti’nin, batılı devletlere göre bazı önemli alanlarda geri kalmasının sebeplerinden biri de ulaşım sağlayacak yolların yetersiz olmasıdır. Osmanlı Devleti’nin ekonomisinin gelişmesi, diğer ülke ekonomilerine karşı ayakta durabilmesi, askeri alanda başarılı olabilmesi ile ülke savunması için gerekli ve yeterli ulaşım yolları yoktu. Devletin bu geri kalmışlığını ortadan kaldırmak amacıyla yeraltı ve yerüstü kaynaklarını çıkararak işletilmesi ile üretilen ürün ve malların limanlara ulaştırılarak tüketim bölgelerine gönderilmesini sağlamak amacıyla yollara büyük ihtiyaç duyulmuştur (Blaistel, 1979: 118). Osmanlı Devleti’nin, savaş alanlarına

zamanında gidilememesi, gerekli askeri malzemelerin taşınamaması, ülke içerisindeki kargaşa ve isyanların bastırmak için yeterli ulaşım yolları bulunmaması gibi sorunlar yaşanmış ve müdahalede geç kalınmıştır (Yıldırım, 2002: 312). Bu nedenle, Tanzimat Dönemi'nde Osmanlı Devleti'nin ulaşımında kullanacağı yollar ve imar çalışmalarının yapılmasına yönelik “*Yol ve Köprüler Nizamnamesi*” çıkarılmıştır (Tütengil, 1961: 17).

19. yüzyılın ortalarından itibaren demiryolu ulaşımı alanında yatırımlar yapmak, gerekli hatların kurulumunu sağlayarak, işletmek için çok sayıda yabancı girişimci dönemin padişahından farklı ve ayrıcalık içeren taleplerde bulunmuşlardır. Demir yolu ulaşımı için görüşmeler sonrasında uygun olan bazı girişimcilerin talepleri uygulamaya konulmuştur (Özdemir, 2001: 10-11). Demiryollarının yapım görüşmeleri sonucunda, Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu yapım işi İngiliz firmasına verilmiştir. İngiliz firması Osmanlı topraklarının Avrupa yakasında kalan Köstence ile Cenovada arasında kalan kısım üzerindeki demir yolu çalışmalarına 1856 yılında başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin Anadolu toprakları üzerinde kalan İzmir ile Aydın arası demiryolu hattının yapım çalışmalarına bir İngiliz firması olan İngiliz Railway Company (ORC) tarafından, 1856 yılında başlanılmıştır. Osmanlı Devleti demiryollarına verdiği önemi artırdığı için ulaşım ve imar çalışmalarının tek elden idaresi amacıyla Nafia Nezareti 1865 yılında kurulmuştur (Yıldırım, 2002: 313).

İngilizler tarafından yapılan ve Anadolu'da ilk demir yolu özelliği taşıyan Aydın ile İzmir arasındaki demiryolu uzunluğu 130 km olup, 1866 yılında tamamlanmıştır. Osmanlı Devleti tarafından demir yolu yapım işinin diğer bir hattı olarak, İzmir ile Turgutlu ve Afyon Hattı ile Manisa ve Bandırma Hattı'nın yaklaşık 98 km'lik kısmı 1865 yılında bitirilerek faaliyete geçmiştir. Osmanlı Devleti tarafından 1869 yılında Baron Hirsche Şark Demiryolları'nın 2000 km'sinin yapımı için imtiyaz verilmiş olup, milli sınırlar içinde kalan İstanbul ile Edirne arası ve Kırklareli ile Alpullu arasındaki kısım 1888 yılında tamamlanarak faaliyete başlamıştır. Böylece İstanbul'un Avrupa'ya demir yoluyla bağlantısı sağlanmıştır. Anadolu'da demiryollarının yapımı ve inşasının devlet olanaklarıyla yapılması kararlaştırılarak, 1871 yılında Haydarpaşa ile İzmit arasındaki hattın yapım çalışmalarına başlanmıştır. Bu hat 91 km olarak 1873 yılında tamamlanmıştır. Osmanlı Devleti'nin ekonomik olanaklarının yetersiz olması

nedeniyle, Anadolu üzerinde demiryolu yapımına devam edilememiş, Anadolu Demir yolları, Bağdat Demiryolu ile Cenup Demiryolu yapımı Almanlar tarafından sağlanmıştır (Çağlıyan, 2013: 468).

Padişah Abdülaziz döneminde Osmanlı toprakları ile Avrupa arasındaki demir yolu bağlantısının sağlanması amacıyla Belçikalı Banker Baron de Hirsch anlaşma yapılarak, 2000 km demir yolu yapımı karşılığında 99 yıllık imtiyaz hakkı verilmiştir (Sayar, 1978: 217). II. Abdülhamit Dönemi'nde Duyunu Umumiye'nin kurulmasıyla birlikte demiryolları yapımı devlet politikası olarak devam etmiştir. Anadolu demiryolları için 1888 yılında, Bağdat ve Yafa Kudüs demiryolları için 1889 yılında, Selanik ile Manastır arası ve Beyrut ile Şam arası demiryolları için 1892 yılında yabancı şirketlere imtiyaz verilmiştir (Yıldırım, 2002: 314).

Demir yollarının yapımının tamamlanması sonucunda ülkenin iç kısımlarındaki ovalarda yetişen tarım ürünleri limanlara ulaştırılmış, ithal edilen mal ve hizmetlerin de ülkenin iç kesimlerine aktarılması sağlanmıştır. Demiryolu ulaşımının sağlanması için anlaşma sağlanan İngiltere, Almanya ve Fransa'nın çalışmaları sonucunda Anadolu'nun batı bölgesinde demiryolu ağı kurulmuştur (Özdemir, 2001: 10-11). Osmanlı Devleti toprakları üzerinde imtiyaz vererek demiryolu ulaşım sisteminin gerçekleştirilmesi için hazırlanan projelerden en önemli olanı Bağdat Demiryolu Hattı Projesi'dir. Bağdat Demiryolu Hattı'nı diğer demiryolu hatlarından ayıran önemli özellik, Anadolu'nun ortasından geçerek Musul ve Bağdat'tan sonra da Basra Körfezi'ne ulaşacak olmasıdır. Bağdat Hattı, Almanya ile İngiltere arasında da ekonomik ve siyasi rekabeti artırmıştır (Yıldırım, 2002: 314). İngilizler, Osmanlı Devleti sınırlarında demiryolu yapımında ekonomik çıkarlarla, siyasi çıkarları ön planda tutmuştur. Almanlar ise Anadolu ile Bağdat arası demiryolu hattının yapımında sadece ekonomik olarak çalışma göstermiş olmaları Osmanlı Devleti'nin güvenini elde etmişlerdir (Çetin, 1995: 4).

Osmanlı Devleti son dönemlerinde ülke sınırları içerisinde uzun bir demir yolu projesini hayata geçirmek istemiş olup, bu proje II. Abdülhamit tarafından Bağdat'tan sonra Mekke'ye kadar uzanacak olan Hicaz Demiryolu Projesi olarak adlandırılmaktadır. II. Abdülhamit Han'ın Hicaz Demiryolu Projesi'yle, Müslümanlara kolaylık sağlamak, Dünyadaki Müslümanların güven ve gönülünü

kazanmak, halifeliği birleştirici unsur olarak ayakta tutmak ve yabancı ülkelere karşı güvenliğin sağlanması amaçlarının gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. İstanbul'dan Mekke'ye hac yolculuğu develer sırtında üç ay sürmekte olup, bu uzun yolculuğun kısılacığından dolayı, Hicaz demir yollarının yapılacak olması Dünya Müslümanlarınca sevinçle karşılanmış, büyük dayanışma göstererek yardımlar toplamışlardır (Tütüncü, 2015: 4).

II. Abdülhamit, Hicaz demiryollarının yapımının tamamen Müslüman halkın yardımlarıyla gerçekleştirilmesine ve yapımında da Müslümanların çalışmasına önem vermiştir. Hicaz demiryolunun en önemli yönlerinden birisi de Süveyş Kanalı'ndan başka bir ulaşım güzergâhını oluşturmasıdır. Hicaz demiryolunu diğer demir yollarından ayıran nokta devletin kendi iç kaynakları ile yapılmış olmasıdır. Hicaz Demiryolları tamamlandıktan sonra Birinci Dünya Savaşı'na kadar kullanılmıştır. Hicaz demiryolu uzunluğu 1917 yılı sonunda 1766 km ye ulaşmıştır (Yıldız, 2004: 200).

Tablo 5. Osmanlı Devleti'nde 1856 ile 1922 Yılları Arasında Yapılan Demiryolları

Yapılan Demiryolu Hattı	Hattın Çeşidi	Demiryolu Hat Uzunluğu (km)
Rumeli Demiryolları	Normal hat	2383
Anadolu-Bağdat Demiryolları	Normal hat	2424
İzmir-Kasaba ve uzantısı Demiryolları	Normal hat	695
İzmir-Aydın ve şubeleri Demiryolları	Normal hat	610
Şam-Hama ve uzantısı	Normal hat	498
Yafa-Kudüs Demiryolu	Normal hat	86
Bursa-Mudanya Demiryolu	Dar hat	42
Ankara-Yahşihan Demiryolu	Dar hat	80

Kaynak: Bayezid, 2017: 1

Tablo 5'te Osmanlı Devleti, demiryolu ulaşımına önem vererek, ulaşımında yolcu ve yük taşıma kolaylığı sağlamak ve seyahat yapma olanağı oluşturmak için 19. yüzyılın ortalarından itibaren demiryolu hattı çalışmaları gerçekleştirmiştir. Ayrıca 19. yüzyılda demiryolu hatlarının yapılması, Osmanlı Devleti'nin askeri, siyasi ve ticari alanlarda faydalara sağlamak, olumsuz koşullarla mücadelede zaman kazanmak amacıyla yapılmış olduğu anlaşılmaktadır.

2.1.4. Osmanlı Devleti'nde Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi

Osmanlı Dönemi'nde havayolu henüz gelişmiş olmadığından, ulaşım alanında havayolu kullanılmamıştır. Havayolu henüz gelişmemiş olmakla birlikte, 17. yüzyılda Osmanlı bilim adamlarından Hazerfen Ahmet Çelebi ile aynı dönemde yaşayan Hasan Çelebi tarafından uçuş teknikleri geliştirilerek, denemeler gerçekleştirilmiştir. Dördüncü Murat Dönemi'ne denk gelen 1632 yılında, bilgin, mucit, ilim sahibi ünvanında Hazerfen Ahmet Çelebi, ilk uçuşu gerçekleştiren kişi olarak tarihe geçmiştir. Ahmet Çelebi'nin özel uğraş ve çabalarla yaptığı kartal kanadı şeklindeki sistem ile Galata Kulesi'nden ve yaklaşık 87-98 m. yükseklikten uçuş denemesiyle 3358 m mesafeyi geçmiştir. Ahmet Çelebi'nin 1632 yılındaki kanatlı uçuşunu İngiliz Matematikçi John Wilkins, 1638 de yayınladığı "Yeni Bir Dünyanın Keşfi"⁹ adlı eserinde bahsetmiştir (Çolak, 2017: 197).

Dünya tarihinde uçmaya ilişkin herhangi bir deneme ve gelişme olmadığı dönemde kanatlı uçuş denemesini gerçekleştiren Hazerfen Ahmet Çelebi'nin adı ilk uçan Türk olarak anılmıştır. 17. yüzyılda Ahmet Çelebi ile aynı dönemde yaşayan Hasan Çelebi ise basit hava roketi icat etmiş olup, 1633 yılında gerçekleştirdiği deneme ile 300 m. yüksekliğe kadar çıkarak, 20 saniye havada kaldıktan sonra kanatlarla iniş yapmıştır. Avrupa bu alandaki çalışmalarını yaklaşık ikiyüzelli yıl sonra yaptığı bilinmektedir (Çolak, 2017: 197).

Osmanlı Devleti, havayolu ulaşım çalışmaları yirminci yüzyıl başlarında gerçekleştirmiştir. Esasen havacılık alanındaki çalışmaları, 1911-1912 yıllarında gerçekleşen Balkan savaşlarındaki hava saldırıları nedeniyle zorunlu kılınmıştır. Balkan savaşlarının devam etmesi esnasında İtalyan uçakları Osmanlı Devleti'ne havadan saldırı yapmışlardır. Bu durum henüz havacılık alanında ilerleme göstermemiş, Osmanlı Devleti'nde havacılık alanında çalışma başlatılması zorunluluğunu ortaya koymuştur. Bu nedenle, 1912 yılında havacılık alanında

⁹ Yeni Bir Dünya'nın Keşfi: İngiliz bilim adamı ve matematikçi Dr. John Wilkins(1614-1672)'in 1638 yılında "A Discovery of a New World" başlıklı eseri olup, Kanuni Sultan Süleyman Dönemi'nde Türkler tarafından gerçekleştirilen ilk uçuş denemelerinden bahsetmiş olduğu eserdir (Çolak, 2017: 197).

çalışmalar başlatılmış olup, İstanbul Sefaköy’de hangarlar kurulmuştur (Bakırcı, 2012: 343). Birinci Dünya Savaşı’nın patlak vermesiyle Osmanlı Devleti’nin havacılık alanında yapacağı yatırım ve çalışmalar sekteye uğramış ve bu nedenle gelişme sağlanamamıştır.

2.2. Türkiye Tarihinde Ulaşım

Ulaşım, insanların yaşam standartlarının bir göstergesi olup, ulaşım standartlarının artması da bu alanda yapılan ve yapılacak hizmetler sonucunda ortaya çıkmaktadır. Türkiye’nin kuruluşundan önce ve sonra ulaşım önem arz etmiş olup, coğrafi yapısının engebeli olmasına rağmen, sosyo-ekonomik ve politik gelişmelere bağlı olarak, ulaşım alanında yapılan yatırım hizmetleriyle, henüz istenilen seviyeye gelinmemiş olsa da ilerleme sağlanmış olduğu görülmektedir. Ulaşımın Türkiye tarihi içerisinde iki tarihsel dönem ve dört ulaşım çeşidi ile incelenebilir.

2.2.1. Türkiye’de 1923-2000 Yılları Arası Ulaşım Hizmetleri

Avrupa Kıtası’nda ve özellikle İngiltere’de 18. yüzyıl ortalarında başlayan Sanayi Devrimi’yle makineleşme artmış olup, buharlı gemiler ve trenler 18. ve 19. yüzyıla damgasını vurmuştur. Osmanlı Devleti’nde de 1850’li yıllardan itibaren demiryolu çalışmalarına hız verilmiştir. Ancak Birinci Dünya Savaşı’nın başlaması ve Osmanlı Devleti topraklarının büyük bir kısmını kaybetmesi sonrasında ulaşım yatırım ve gelişmeleri sekteye uğramıştır. 1923 yılında kurulan Türkiye, henüz savaştan çıkmış ve yeni kurulmuş olduğundan, üretim, tüketim, ihracat ve ithalat yapmak, ekonomik gelişme sağlamak için ulaşım yolları yapımının zorunlu bir ihtiyaç olduğu kabul edilmiştir. Osmanlı Devleti döneminde yapılan karayolu ve demir yollarının bir kısmı Balkan Savaşları ve Birinci Dünya Savaşı sonrasında yıpranmış ve kullanılamaz duruma gelmiştir. Bununla birlikte Osmanlı Devleti’nin kısıtlı olanaklarla yaptırdığı karayolu ve demir yollarının bir kısmı da Balkan Savaşları ve Birinci Dünya Savaşı’nda elden çıkan topraklar üzerinde kalmıştır (Çolak, 2013: 345).

Türkiye’nin kurulmasıyla ulaşım alanında çalışmalar başlamış ve ulaşım politikası, yolların öncelikle kullanılabilir seviye getirilmesi ve yol uzunluğunu çoğaltmak

olmuştur. Türkiye'nin kuruluşundan itibaren öngörülen ulaşım politikasında öncelik sırasında demir yolları yer almıştır. Ulaşım politikası kapsamında Osmanlı Devleti'nden kalan demir yollarını geliştirmek ve yeni demir yolları inşa ederek ulaşım alanında ilerleme kaydetmek temel amaç olmuştur. Bu hedefleri gerçekleştirmenin yanında bir başka hedef ise Cumhuriyet öncesi dönemde Anadolu ve Rumeli'deki topraklar üzerinde yabancı devlet ve şirketlere demiryolları yapımı için verilmiş olan imtiyazları sonlandırmak gerekiyordu. Tam bağımsız bir Türkiye için yabancıların kontrolünde bulunan demiryolları işletmelerinin tamamının, millileştirilmesi gerekmektedir (Çolak, 2013: 345).

2.2.1.1. Türkiye'de Demiryolu Ulaşımının Tarihsel gelişimi

Cumhuriyetin kurulmasından itibaren, Türkiye'nin güvenlik ve savunmasını, kültürel gelişmesi ile sosyo-ekonomik gelişmesini gerçekleştirmek için iyi bir ulaşım politikasının yürütülmesi gerekmektedir. Bu nedenle ülkenin var olan kıt kaynaklarını en iyi şekilde değerlendirip, Anadolu'nun çeşitli bölgelerine demiryolu ağı ulaşımının sağlanması hedeflenmiştir (İnönü, 1987: 263).

Her yöne ve bölgeye demiryolu yapımının sağlanması amaçlanmış olmakla birlikte, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne 3756 km uzunluğunda demiryolu kalmış, buna ilave olarak, 356 km'lik demiryolu da Rusya'dan geri alınmış topraklar üzerinde bulunmaktaydı. Türkiye'nin toplamda 4112 km uzunluğunda demiryolu bulunmaktaydı (Yıldırım, 2010: 94). Bu demiryolu uzunluğunun 232 km'lik kısmı Sarıkamış ile Erzurum arasındaki dar demiryolu hattıdır. Türkiye sınırlarındaki demiryollarının % 67,5 i Almanlar, %19,8'i Fransızlar ve %12,7'si de İngilizler tarafından yapılmıştır (Çolak, 2013: 351).

Osmanlı Devleti toprakları üzerinde yabancı devletler tarafından yapılan demiryolları, kıyı kesimlerden iç kesimlere doğru olduğundan, emperyalist işgal kuvvetleri ülkenin iç kısımlarına kolayca ilerleyerek Anadolu topraklarını işgal etmişlerdir. İzmir'in Yunanlılar tarafından 1919 yılında işgal edilmesiyle, Kasaba ile Aydın Demiryolları'nın idaresine işgalci devletlerce el konulmuş, Fransızlar Suriye'de bulunan Bağdat demiryoluna el koymuş, Hicaz Demiryolu'na ise Sevr Antlaşması'nın 360. Maddesi göre İngilizler ile Fransızlar el koymuştur (Avcı, 2014: 42).

TBMM'nin 1920 yılında açılmasından sonra hükümet kararıyla demiryollarına el konulmuş ve Nafia Vekâlet'ine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlanmıştır (Arslan, 2010: 56). İstanbul'un itilaf devletleri tarafından işgal edilmesi sonrasında, Anadolu'daki demiryolu hatları, Milli Hükümet tarafından işletilmeye başlanmıştır (Çolak, 2013: 351). Milli Mücadele Dönemi'nde yabancıların el koyduğu demiryolları, geri alınmış olsa da sorunlar henüz son bulmamıştır. Demiryollarının sevk ve idaresindeki sistemin ve işleten personelin yabancı olması, işletme dilinin Fransızca ve ödemelerin Fransız Frank'ı gerçekleştirilmesi büyük sorun oluşturmuştur. Bu nedenle, Türkler geri alınan demiryollarının işletmesinde, teknik bakımında ve arızalara zamanında müdahalede sorunlar yaşamıştır. Milli mücadele sürecinde, demiryollarının işletilmesinde yaşanan sorunların üstesinden gelinerek, demiryollarından amaçlanan faydanın sağlanması için Hakkı Behiç Bey 1920 yılında demiryollarının ilk genel müdürü olarak görevlendirilmiştir (Avcı, 2014: 43).

Birinci Dünya Savaşı sonrasında Milli Mücadele kapsamında 1923 yılı Lozan Konferansı ile Türkiye Cumhuriyeti'ne devredilen demiryolu uzunluğu toplam 4018 km. olup, dağılımı aşağıdaki tablodaki gibidir (Karabulut, 1997: 167).

Tablo 6. 1923 Yılında Türkiye'ye Devredilen Demir Yollarının Uzunlukları

Demiryolu Hattının adı	Demiryolu Uzunluğu (km)
Anadolu	1032
Bağdat	346
Adana - Fevzi Paşa	140
Mersin- Adana	68
Türk-Rus Hudut Hattı	356
Şark Demiryolları	337
İzmir- Kasaba	703
İzmir- Aydın	610
Fevzi Paşa- Nusaybin	426
Toplam demiryolu hat uzunluğu	4018

Kaynak: Karabulut, 1997: 167

Tablo 6'da görüldüğü üzere Osmanlı Devleti döneminde yapımı gerçekleşmiş olup, Kurtuluş Savaşı sonrası Türkiye sınırlarında kalan demiryolu hattı güzergâhları bulunmaktadır. Türkiye'de var olan ve yeni yapılacak demiryollarının sevk ve idaresi için 23 Mayıs 1927 tarih ve 1043 sayılı Yasayla "Devlet Demiryolları ve Limanları

İdaresi Umumiyesi” kurulmuştur (Pektaş, 2017: 16). Türkiye’nin kurulmasından sonra ise demiryollarının yapımı ve işletilmesinin artık devlet eliyle gerçekleştirileceği 1923 yılında yasaya bağlanmıştır. 1927 ve 1933 yıllarında demiryolu yapım ihaleleri yapılmış, 1933 yılındaki ikinci ihalenin yapımını ve taşeronluğunu da bir Türk firması üstlenilmiştir. Bununla birlikte demiryollarının yapımı ve çalıştırılması devletin milli kuruluşu olan Devlet Demiryollarınca yapılacaktır (Türkiye Mühendislik Haberleri, S.442-443, 2006/2-3: 25).

Demiryolları yapımı için yeterli olanak ve kaynak olmamasına rağmen, ülkenin üretim ve tüketim noktalarına ulaşımın sağlanabilmesi, maden kaynaklarına ulaşarak hammaddelerin işletilecek alanlara taşınması ile ülkenin ekonomik ve siyasi bağımsızlığının sağlanabilmesi için ulaşım olanaklarının temin edilmesi ve oluşturulması gerekmektedir. 1923 yılından 1940’lı yıllara kadar ülkede demiryolu çalışmaları önemle sürdürülmüş olup, İkinci Dünya Savaşı’nın başlamasıyla çalışmalar yavaşlamıştır. Bununla birlikte, 1923 ile 1950 yılların arasında yapımı tamamlanmış demiryolunun 3208 km’si 1940 yılına kadar tamamlanmıştır. Bu çalışmalarda, ülke demiryollarının büyük bir kısmı batı bölgesinde yapılmış olduğundan, İç Anadolu ve Doğu Anadolu’nun merkez ile kıyı kesimlere bağlantısının da sağlanması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda merkez ve Doğu Anadolu’da yapılan demiryollarının bağlantılarının sağlanmasına çalışılmıştır (Türkiye Mühendislik Haberleri, 2006/2-3: 25).

Türkiye’nin sanayileşme ve gelişme girişim ve çabaları doğrultusunda 1932 ve 1936 yıllarında 1. ve 2. Beş Yıllık Planlar hazırlanarak yolcu ulaşımı ile demir, çelik ve makinaların oluşturduğu yüklerin uygun koşullarda taşınmasını sağlamak üzere demiryolu politikasına önem ve öncelik verilerek, çalışmalara hız kazandırılmıştır. Demiryolları yapımında İç Anadolu ile Doğu Anadolu’ya öncelik verilmiş ve demiryollarının ulaşım hatları ve uzunlukları artırılmıştır. Türkiye’nin kurulduğu yıllardaki var olan demiryolu uzunluğu, demiryolu çalışmalarının hız kazanmasıyla 1930 yılına gelindiğinde 5.639 km’ye, 1935 yılı itibarıyla de 6639 km’ye ulaşmıştır. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı’yla demiryollarına önem verildiğinden 1940 yılına gelindiğinde 7381 km uzunluğunda demiryoluna ulaşılmıştır. 1940 yılı ile 1950 yılı arasındaki dönemde tamamlanan demiryolu uzunluğu, önceki yıllara göre daha az

artmıştır. Bunun nedenlerinden biri İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasının ekonomik durgunluğa neden olmasıdır. Bununla birlikte Dünyadaki otomobil üretiminin yaklaşık % 80'lere varan oranını elinde bulunduran ABD, otomobil üretim ve satışını artırma politikası gereğince, Marshall Yardımları¹⁰ kapsamında karayoluna dair projelerini uygulamaya koymuş olmasıdır (Kurt, Yılmaz, 2010: 155).

Türkiye, 1950 yıllarında, ABD'nin Marshall Yardımları'nın da etkisiyle ulaşım politikasında değişikliğe giderek karayolu yapımına yönelmiş olduğundan, bu dönemde demiryolları yapım çalışmaları yavaşlamıştır. Bu nedendir ki 1923-1950 yılları aralığında yıllık olarak 139 km demiryolu yapılmış olup, 1950 yılından sonra ise yıllık yaklaşık olarak 52 km demiryolu yapılmıştır. 1950 yılında toplam 9204 km olan demiryolu, 2001 yılı itibarıyla 10.940 km'ye çıkmıştır. Yani 1950 yılından 20. yüzyılın sonuna kadar Türkiye'de demir yolları toplam 1736 km artış göstermiştir. 1950 yılından sonraki 50 yıl boyunca 1736 km kadar çok fazla olmayacak şekilde demiryolu yapılabilmiş olmasının ana sebebi, ulaşım politikasının değişmiş olmasıyla, demir yoluna nazaran karayoluna da çok önem verilmesidir (Koçkar, 2017: 19-20).

2.2.1.2. Türkiye'de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi

Türkiye'nin kurulmasından itibaren demiryolu yapımına ağırlık verilmiştir. Bunun sebepleri arasında Osmanlı Devleti Dönemi'nde başlayan demiryolu çalışmalarını devam ettirmek ve yeni kurulan Türkiye'nin yeraltı ve yerüstü kaynaklarının üretim, tüketim noktaları ile kıyılara ulaştırılarak ticaret ve gelişme olanaklarını oluşturmaktır. Ayrıca yabancıların elinde bulunan demir yollarının millileştirilmesiyle de demiryolu alanında ilerleme sağlamaktır. Motorlu araç sayısının az olması nedeniyle, karayolu ulaşımı demiryolu ulaşımına göre ikinci planda kalmış ve tamamlayıcı unsur olarak görülmüştür. Bunun sonucunda, Karayolu ulaşımına

¹⁰ Marshall Yardımları: İkinci Dünya Savaşının bitmesi sonrasında, Sovyetler Birliği ile ABD arasındaki mücadelede devam etmiş olup, Avrupa'daki devletleri, Sovyetler Birliğine karşı korumak, ekonomik ve iktisadi egemenliği üzerlerinde kurmak ve dış siyasete yön vermek üzere Amerika tarafından hazırlanmış olan yardım paketidir. İkinci Dünya Savaşı nedeniyle ekonomisi kötü durumdaki ülkeler için 1948-1952 döneminde uygulanan Marshall Planı umut kaynağı olmuştur (Kaya, 2017:1)

yeteri kadar önem verilmemiş ve çalışmalar yeterli düzeyde yapılmamıştır. Osmanlı Devleti'nden kalan, ancak savaşlar nedeniyle yıpranmış ve bozulmuş yolların tamiri yapılarak kullanılması ön plana çıkmış olup, yeni yol yapılması yeterli seviyede gerçekleşmemiştir. Osmanlı Devleti'nden, Anadolu sınırları içerisinde 1923 yılında Türkiye'ye kalan karayolu 18.350 km olup, bunun 4000 km'lik kısmı iyi ve kullanılabilir durumda, 13.900 km'lik kısmı stabilize ve 4450 km'lik kısmı da toprak yol idi (Çetin vd., 2011: 126).

Tablo 7. Türkiye Cumhuriyeti'nde 1924-1937 Arasında Tamiri Yapılan ve Yeniden İnşa Edilen Yollar.

YOLLARIN TAMİRİ VE YENİDEN İNŞASININ YAPILDIĞI YILLAR	Tamiri Yapılmış olan yollar (km)	Yeniden inşa edilerek tamamlanan yollar (km)
1924	233	3
1925	-	-
1926	880	-
1927	467	488
1928	573	335
1929	701	260
1930	577	282
1931	548	282
1932	785	322
1933	669	273
1934	757	225
1935	633	256
1936	623	254
1937	623	320
Toplam	8069	3420

Kaynak: Çolak, 2013: 349

Tablo 7'de 1924 ile 1937 yılları aralığında tamiri yapılarak kullanılan yolların uzunluğunun, yeniden yapılan yolların uzunluğundan daha fazla olduğu görülmektedir. Yeni yapılan yol uzunluğunun az olduğu için eski yolların tamiriyle ulaşım sağlanmaya çalışılmıştır. Çoğunlukla eski yolların tamir edilerek ulaşım sağlanmasında, ülkenin ekonomik gücünün yetersiz olması belirtilebilir.

Tablo 8. Türkiye’de 1923 -1938 Yılları Aralığında Karayolları (km).

Yıllar	Devlet Yolları	Otoyollar	İllerdeki Yollar	Toplam
1923	18.335 km	-	-	18.335
1930	29.636 km	-	-	29.636
1935	39.583 km	-	-	39.583
1938	40.235 km	-	-	40.235
1940	41.532 km	-	-	41.532

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2009: 2

Tablo 8’de 1923’ten sonra yapılan Devlet Yolları uzunluğunun 1940’lı yıllara gelindiğinde iki buçuk kat uzunluğa ulaşılmıştır. İkinci Dünya Savaşı’nın başlamasıyla dünyada ve Türkiye’de ekonomik durgunluk olmuş, Türkiye’nin engebeli coğrafi yapısının da demiryolu ulaşımı için maliyetleri artırması demiryolu yapımını yavaşlatmıştır. Türkiye’nin bölgeler arası bağlantısının sağlanması için engebeli bölgelere yapılacak demiryolu yatırımlarının sağlayacağı fayda ile katlanılacağı maliyetin kıyaslanması sonucunda, yüksek maliyetlerin ortaya çıkacağı kanaati de demir yolları yapımı için olumsuz olmuştur.

Türkiye’nin 1923’de karayolu ulaşımı 13.885 km. olup, 1940 yılına kadar yapılan çalışmalarla 18.231 km. uzunluğuna ulaşmıştır. 1923’den 1940 yılına kadar geçen her yıl yaklaşık 256 km. yol yapılmıştır. 1940 ile 1950 yılları arasında ise yıllık 598 km karayolu yapılarak, toplamda 24.214 km karayolu tamamlanmıştır (Tulumtaş, 2001:121).

Tablo 9. Türkiye’de 1950-2017 Yılları Aralığında Ulaşım Sektöründeki Yolcu ve Yük Taşıma Oranları (%).

Yıllar	Karayolu		Demiryolu		Denizyolu		Havayolu	
	Yük	Yolcu	Yük	Yolcu	Yük	Yolcu	Yük	Yolcu
1950	25	50,3	68,2	42,2	6,8	7,5	0	0
1960	45	72,9	52,9	24,3	2	2	0,1	0,8
1970	75,4	91,4	24,3	7,6	0,2	0,3	0,1	0,7
1980	88	94,7	11,8	4,6	0,1	0,2	0,1	0,5
1990	81,12	96,6	9,8	2,5	8,9	0,1	0,1	0,9
2000	90	96	5,4	2,2	4,4	0	0,2	1,8
2008	91,7	97,9	5,1	1,7	3	0,4	-	-
2017	89,2	88,8	4,3	1,0	6,4	0,59	-	9,6

Kaynak: Koçkar, 2012: 4, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2018, çevreselgostergeler.csb.gov.tr

Tablo 9’da görüldüğü üzere 1950’li yıllarda karayolu yük ve yolcu taşıma oranları birbirine yakın olmakla birlikte, karayolu taşıma oranları daha fazladır.

İlerleyen yıllarda da karayolu yük ve yolcu taşıma oranında sürekli artış olduğu görülmektedir. Buna karşılık demiryolu ve denizyolu taşıma oranlarında azalış olmuştur. Havayolu taşıma oranları da 2000’li yıllardan sonra belirgin artış sağlamıştır. 1950’li yıllardan sonra karayolları çalışmalarına daha fazla ağırlık verildiği görülmektedir. Ulaşım sektörlerindeki yolcu ve yük taşıma oranları, uygulanan kamu politikaları kapsamında değişiklik göstermektedir.

2.2.1.3. Türkiye’de Denizyolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi

Türkiye jeopolitik konumu gereğince Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının kesiştiği noktada yer almaktadır. Ancak, Türkiye, deniz ulaşımı ve limanların işletilmesinde halen istenilen seviyeye gelmemiştir. Osmanlı Devleti’nin Kanuni döneminde, Fransa’ya önceleri sadece bazı haklar olarak tanınan, sonraları ise kapitülasyonlar şeklinde imtiyaza dönüşmüş olmasıyla, Osmanlı Devleti deniz ulaşımında gerileme göstermiştir. Osmanlı Devleti’nin yüzonbin ton olan gemi tonajı, Birinci Dünya Savaşı’nda batmış olup, geriye sadece yirmi beş bin ton kalmıştır (Şendağ, 2007: 40).

Türkiye’nin üç tarafının denizlerle çevrili olması, deniz kıyılarının bulunması, diğer ülkelere denizlerle sınır komşu olması, jeopolitik konumunu daha da önemli hale getirmekte ve deniz ulaşımı potansiyelini artırmaktadır. Türkiye arazisinin engebeli ve dağlık olması sebebiyle karayolu ve demiryolu ulaşımı yapım çalışma maliyetleri yüksek olmaktadır. Ülke içi karayolu ve demiryolu ulaşım çalışmaları her durumda yapılması gereken yatırımlardır. Bununla birlikte deniz ulaşımın gelişmiş olmasıyla ulaşımdaki maliyetler daha az gerçekleşecektir. Ulaşım maliyeti düşük ve gelişmiş olan deniz ulaşımı ülkenin gelişmesine büyük katkı sağlayacaktır. Osmanlı Devleti’nden Türkiye’ye 33 âdeti yolcu gemisi, diğerleri yük gemisi olmak üzere toplam 159 adet gemi kalmıştır (Deniz, 2016:140).

Türkiye’de 1923-1950 döneminde denizcilik alanında ekonomik gelişme sağlamak ve deniz ulaşımı sektöründe ilerleme sağlamak üzere, yasal çalışmalar yapılmıştır. Bunların başında “Osmanlı Seyrû Sefain İdaresi”nin, 1923 yılında Osmanlı yerine Türkiye getirilerek değiştirilmiştir. Buna ilaveten 1926 da Kabotaj Kanunu düzenlenerek yasalaştırılmıştır. Kabotaj Kanunuyla artık Türk Karasuları’nda

denizcilikle ilgili her türlü girişim ve çalışmaları Türk firmaları yerine getirecektir. Denizcilik alanındaki kurumsallaşma 1939'da başlamış, 1951 ve 1983 yıllarındaki değişiklikler sonrası 1985 de "Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü" adını almıştır (Şendağ, 2007: 40).

2.2.1.4. Türkiye’de Havayolu Ulaşımın Tarihsel Gelişimi

Türkiye'nin coğrafi konumu itibarıyla ulaşım güzergâhları üzerinde bulunmasından dolayı, ulaşım alanında yapılan yatırımlar verimli ve etkili sonuçlar ulaştırmıştır. Osmanlı Devleti Dönemi'nde başlayan havacılık çalışmaları, Cumhuriyetin ilanından sonra da devam ettirilmiştir. Yapılan çalışmalar sonucunda 1925 yılında "*Türk Tayyare Cemiyeti*" kurulmuştur. Havacılık alanındaki yenilikler devam ettirilerek, 1933 yılında "*Havayolları Devlet İşletmesi*" kurulmuştur. Böylece var olan askeri uçakların yolcu ve yük taşımaya yönelik çalışma yapılmış, şehirlerarası havayolu ulaşımında kullanılabilir hale getirilmiştir. 1938 yılına gelindiğinde "Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü" ismi altında faaliyette bulunmuş, 1943 yılında da Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde havacılık faaliyetleri devam ettirilmiştir. 1950 yılından sonra, havacılık alanındaki gelişmelerin hızla ilerlemesi sonucunda yoğunluk ve iş kapasitesinin artması nedeniyle 1953 yılında yük ve yolcu taşımacılığı ayrılarak, 1956 yılında "*Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü*"ne devredilmiştir. 1933 yılında sadece İstanbul-Eskişehir-Ankara üzerinden gerçekleştirilen uçuşlar, 1937 yılında İstanbul-İzmir, İstanbul-Ankara, Ankara-Adana hatları üzerinden yapılmıştır. 1943'te de Ankara-Van Hattı üzerinden uçuş yapılmıştır (Çakır, 2012: 343-344).

Havayolu ile ilgili olarak Birinci Dünya Savaşı'ndan, Kurtuluş Savaşı'na kadar askeri uçuşlar gerçekleştirerek, başarılı uçuşlar yapan Vecihi Hürkuş, Cumhuriyetin İlanı sonrasında, İzmir Uçuş Birliği'nde göreve başlamıştır. Küçük bir atölyede 1925 'te Vecihi K-6 uçağını üretmiş olup, uçuş denemesi başarılı gerçekleşmiştir. 1932 de ilk Sivil Uçuş Okulu'nu kurmuştur (Soyer, 2016: 4-5). Türkiye'nin gelişme yönündeki çabalarını destekleyen girişimcilerden biri olan Nuri Demirdağ, ise 1935 de ilk uçak fabrikasını kurmuştur. Ayrıca Sivas'ın Divriği ilçesinde de uçak motor fabrikası ile havacılık alanında Gök Okulu'nu kurmuştur. Türkiye havacılık alanındaki bu

çalışmalarla dönemine göre toparlanma ve gelişme sağlamış, havacılık sektöründe Avrupa’da üçüncü sıraya gelinmiştir. Bu dönemde tamamen yerli üretim olarak Nu/D-38 Türkiye’nin yolcu uçağı üretilmiştir (Yılmaz, 2015: 15).

Türkiye’nin havayolu çalışmaları kapsamında 1933 yılında beş adet uçakla havayolu faaliyetine *Türk Hava Postaları* olarak başlanılmış olup, 1945 yılında alınan 6 uçakla kapasite artırılmıştır. ABD’den 1945 yılında krediyle 33 adet uçak satın alınmış, bu alanda yolcu ve yük taşıma faaliyeti %100 artış göstermiştir. 1947 yılında ilk yurt dışı uçuşu Yunanistan’ın Başkenti Atina’ya yapılmıştır. 1955 yılında THY Anonim Şirketi olarak faaliyetlerini devam ettirmiştir. 1960-1970 döneminde havayolu taşıma kapasite oranında istenilen artış sağlanamamış olmakla birlikte, yurtdışı seferlerinin başlaması ve sayısının artış göstermesi bu dönemde gerçekleşmiştir (Batur, 2008: 79-81). İkinci Dünya Savaşından sonra ABD’nin Marshal Planı’nı, devreye sokması sonucunda, Türkiye’ye uçak ve motor yardımıyla bulunmuş olup, bu durum THY’nin uçak ve motor üretimlerini olumsuz etkilemiştir. Yerli uçak ve motor üretiminin bu şekilde aksamış olması sonucunda, uçak fabrikasının 1952’de, uçak motoru fabrikasının ’da 1954 de MKEK’e (Makine Kimya Endüstrisi Kurumu) devredilmiştir. MKEK’ne devredilmiş olan uçak fabrikasındaki üretim 1959 yılında durdurulmuştur (Soyer, 2016: 5). 1980’li yılların sonuna doğru askeri havaalanlarının sivil ulaşımında da kullanılabileceğine ilişkin protokol 1986 yılında Genel Kurmay Başkanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı arasında imzalanmıştır. Bu dönemdeki havaalanlarına yenileri ilave edilmeden, var olan olanaklarla sistemlerin geliştirilmesine çalışılmıştır (Batur, 2008: 79-81).

Türkiye’de gelişen sistem, teknoloji ve olanaklarla havayolu ulaşımı ilerlemiş, yolcu ve yük taşımacılığında kazanımlar sağlamıştır. Hava ulaşım olanakları ile kapasitenin, ulaşım talebini karşılayabilmesi, rekabet oluşturması ve ülke çıkarlarını göz önünde bulundurması amacıyla, 1983 yılında “Türk Sivil Havacılık Kanunu” kabul edilmiştir. Böylece, Türk Havayolları ile birlikte sivil hava şirketleri de yurt içi bölgesel ve bölgeler arası hava ulaşımı sağlamışlardır. Sivil havacılıkla ilgili yasanın 1983 yılında çıkmasıyla, hava ulaşımında tek olarak faaliyette bulunan THY’nin yanı sıra özel sektör havayolu ulaşım firmaları da faaliyette bulunarak, bu alanda kapasite artışı sağlamıştır. Havayolundaki bu gelişmelerle birlikte havaalanları çoğalmış,

ülkenin her bölgesine havayolu ulaşımı sağlanmıştır. Özel havayolu şirketlerinin iç hatlarda uçuş sağlamasıyla birlikte, artan kapasite ve talep doğrultusunda on dokuz havayolu şirketi faaliyete başlamış, istikrarlı hava ulaşım hizmeti sunan on dört firma ile yola devam edilmiştir. Bununla birlikte 1990'lı yılların ortalarına doğru uçak sayısı 44 adet olup, ileriki yıllarda daha da artış göstermiştir (Bakırcı, 2012: 345).

2.2.2. Türkiye’de 2000-2018 Yılları Arası Ulaşım Hizmetleri

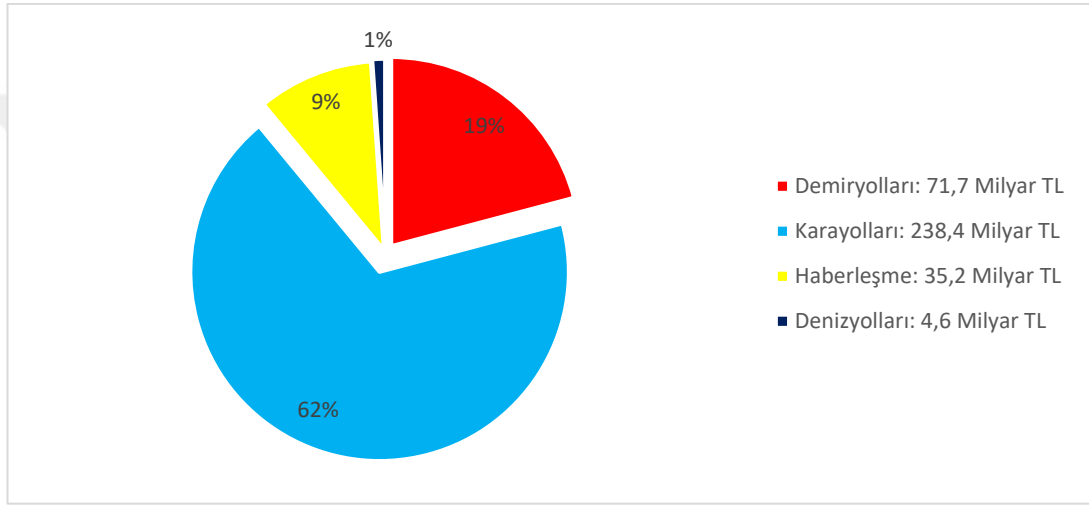
Türkiye’de 2000’li yıllara kadar, siyasi ve ekonomik sebeplerle, ulaşım hizmetlerinin önem sırası değişmiştir. Türkiye’nin yeraltı ve yerüstü kaynaklarına ulaşılması, çıkarılan kaynaklarla, üretilen mal ve hizmetlerin ticaretin yapıldığı piyasalara aktarılması, ihracat limanlarına ulaşımının sağlanması zorunluluğu bulunmaktadır. Bu nedenle ekonominin gelişmesinin sağlanması ile piyasalara işlerlik kazandırılması amacıyla, karayolları ve demiryolları ulaşım ağlarının gelişiminin sağlanması için çalışmalar yapılmıştır. Denizyolu ulaşımında genelde yük taşımacılığı yapılmakla birlikte, kısa mesafelerde yolcu taşımacılığı da yapılmaktadır. Ulaşım alanında diğer sektörlere nazaran daha konforlu ve hızlı ulaşım olanağı sağlayan ancak daha pahalı olan havayolu ulaşımı da artan talebi karşılamak üzere gerekli hizmetler yapılmakta ve standartların yükseltilmesi hedeflenmektedir. Boru hatlarının ise Türkiye için çok büyük stratejik ve ekonomik önemi bulunmaktadır. Türkiye’nin coğrafi konumu itibarıyla ile boru hatlarının geçiş güzergâhında kalması önemli ve büyük olanakların elde edilmesini sağlamış olacaktır.

2.2.2.1 Türkiye’de 2000-2018 Yılları Arası Karayolları Ulaşım Hizmetleri

Türkiye’nin ekonomik olanak ve kapasitesinin elverdiği ölçüde etkin ve verimli yatırımlar yapılarak, karayolu ulaşımı alanında ilerleme sağlanması gerekmektedir. Çünkü karayolu ulaşımının gelişmiş olması ülke ekonomisinin büyümesine, her türlü ulaşım kolaylığıyla da standartların artmasına olanak tanıyacaktır. 21. yüzyılda birey ve toplumların ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak, ülkenin sosyo-ekonomik gelişimini sağlamak, gelişmiş ülkeler seviyesine çıkabilmesi için modern ulaşım teknoloji yatırımları yapılarak, istenilen ve ihtiyaç duyulan karayolu ulaşım hizmetlerinin sağlanması gerekmektedir. 2000 yılı sonrası dönemlerde diğer ulaşım sistemlerinde

olduğu gibi karayolu ulaşım sektörü ve sisteminin geliştirilmesi ile ulaşım yollarının yapılmasında modern teknolojik sistemler kullanılmakta ve günümüz ulaşım sisteminin ihtiyaçları doğrultusunda hizmetler yapılmaktadır. Bunun temel nedeni, karayolu ulaşım hizmetlerinin yapılması sonucunda bireyler, toplumlar ve diğer sivil toplum kuruluşlarının talepleri dikkate alınmış olması ile ülkenin coğrafi yapısı, ulaşım potansiyeli, ulaşım yoğunluğu ve ülke çıkarlarının da gözetiliyor olmasıdır (Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye, 2017: 19).

Şekil 1. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Yatırımlarının Sektörel Dağılımı



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2017

Şekil 1’de görüldüğü üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın 2003 yılından itibaren gerçekleştirdiği hizmetlerde 31.12.2017 tarihi itibariyle ve 2017 fiyatları baz alınarak yapılan değerlendirilmede, ulaşımda en fazla payı karayolları hizmetlerinin aldığı görülmektedir. Bunu demiryolları hizmetleri takip etmekte ve sırasıyla haberleşme hizmetlerini de denizyolları hizmetleri izlemektedir. Bakanlık tarafından Ulaşım alanında yapılan hizmetlerin toplam tutarı 385,4 milyar TL’dir. Türkiye’nin her yerine ulaşım olanağının sağlanması karayollarıyla daha mümkün olduğundan ve karayolları alanındaki yatırımların daha hızlı ve gerçekleştirilebilir olması, bu yönde yatırımlar artış göstermiştir.

2.2.2.1.1. Otoyol Hizmetleri

Türkiye’nin karayollarıyla ulaşım sağlanmasında, otoyolların etkinliğinin çok fazla olmasıyla birlikte, 2000’li yıllara kadar yeterli otoyol uzunluk ve kapasitesine

tam olarak ulaşılabilmif değildir. Otoyolların yeterli oranda yapılmış ve işletmeye açılmış olması ülke ekonomisinin gelişme göstermesine, trafik kazalarının azalmasına, hızlı ulaşım ve erişim sağlanmasına, günümüz ulaşım vasıtalarıyla uyumunun sağlanmasına olanak tanıyacaktır. Ayrıca otoyol uzunluklarının artırılmasıyla zaman bakımından rekabet edebilme olanağı ortaya çıkacak ve sosyo-ekonomik-sosyo-kültürel fırsatların ortaya çıkmasını sağlayacaktır. Günümüzde artık ulaşımda hız, konfor ve güvenlik birinci derecede önem arz etmektedir. Karayolu ulaşımı tercih edilecekse, bunun otoyollarla gerçekleştirilecek olması öncelikli olarak tercih edilmektedir. Çünkü hızlı ulaşım olanakları bölgelerin birbirine bağlanmasını, bu ise kültürlerin kaynaşmasını ve ekonomik gelişmeyi sağlamaktadır. Ayrıca Türkiye'nin gelişmiş ve köprü konumunda olan il ve bölgelerdeki transit geçişlerdeki yoğunluğu azaltması, ulaşımdaki kesintiye ortadan kaldırması, güvenli, hızlı, kontrollü ve konforlu ulaşım olanaklarının sağlanması için otoyol projeleri ve çalışmaları devletin yatırım önceliklerini oluşturmakta ve bu alanda hızla mesafe kat edilmeye çalışılmaktadır.

Türkiye'de otoyolların inşası ile yapım çalışmalarının da farklı güzergâh projelerini kapsayacak Şekilde hayata geçirilmesinde, ülkenin gelişmesini sağlayacak önemli bir unsurun yerine getirilmesi amaçlanmaktadır. İllerin, bölgelerin birbirine güvenli ve konforlu bir Şekilde bağlanması sonucunda ülkenin sosyo-ekonomik gelişmesini sağlamak temel gayedir. Ayrıca evresel faktörler bakımından da il merkezlerindeki trafik yoğunluğu ile nüfusun fazla olduğu kesimlerdeki hava kirliliğini azaltmak ve temelde hızlı ulaşım olanakları gibi etkenlerde otoyolların yapımına olan rağbeti artırmaktadır. 2000'li yıllardan sonra yapılan otoyolların, yolcu taşıma kapasitesini, ticaret ve nakliye olanağını artırarak, gelişmeyi sağlama amaçları kapsamında gerçekleştirilen önemli yatırımlardır. Bununla birlikte ulaşım alanda ihtiyaç karşılamaya yönelik gerekli bir yatırım politikası olarak da ortaya konulmaktadır. Otoyol yapım maliyetleri her ne kadar yüksek olsa da sonuçları bakımında değerlendirildiğinde hızlı, güvenli, konforlu ulaşım sağlama yönünde ve ülke ekonomisinin iyileşme ve gelişme göstermesi bakımından önemli faydalar ve kazanımlar sağladığı görülmektedir.

Tablo: 10. 2001-2019 Yılları Arası Karayolları Ödenek ve Hizmetler

Yıllar	Ödenekler	Yatırım Hizmetleri		Cari Hizmetler	Toplam Ödenek ve Hizmetleri
		Ulaşım Hizmetleri			
		Bütçe Ödenekleri	Kamulaştırma		
2001	Sene başı	573.270.000	25.413.000	399.130.996	997.813.996
	Sene sonu	1.189.715.862	25.413.000	594.927.000	1.810.055.862
	Hizmet	1.162.436.473	19.692.458	579.266.730	1.761.395.661
2002	Sene başı	920.000.000	103.794.000	681.848.000	1.705.642.000
	Sene sonu	1.722.331.604	128.273.027	680.820.726	2.531.425.357
	Hizmet	1.694.081.139	113.373.977	660.582.758	2.468.037.874
2003	Sene başı	1.431.500.000	96.250.000	794.612.000	2.322.362.000
	Sene sonu	1.348.856.075	117.312.684	932.980.696	2.399.149.455
	Hizmet	1.261.791.682	115.426.890	908.984.520	2.286.203.092
2004	Sene başı	1.284.724.000	73.000.000	925.736.000	2.283.460.000
	Sene sonu	2.044.067.846	116.479.823	1.169.692.521	3.330.240.190
	Hizmet	1.952.287.782	115.868.817	1.166.628.825	3.234.785.424
2005	Sene başı	2.347.700.000	79.600.000	1.125.944.000	3.553.244.000
	Sene sonu	2.796.318.225	271.419.583	1.337.087.867	4.404.825.675
	Hizmet	2.758.665.375	268.470.310	1.314.127.337	4.341.263.022
2006	Sene başı	2.600.000.000	95.000.000	1.248.646.000	3.943.646.000
	Sene sonu	3.956.060.289	237.391.551	1.375.643.357	5.569.095.197
	Hizmet	3.883.723.768	236.749.483	1.352.265.324	5.472.738.575
2007	Sene başı	1.777.749.000	78.560.000	1.531.284.000	3.387.593.000
	Sene sonu	3.793.043.013	222.855.406	1.667.568.931	5.683.467.350
	Hizmet	3.753.291.089	222.088.389	1.641.029.361	5.616.408.839
2008	Sene başı	1.648.887.000	92.804.000	1.631.644.000	3.373.335.000
	Sene sonu	6.177.525.619	247.285.355	1.870.383.857	8.295.194.831
	Hizmet	6.111.824.090	246.408.018	1.799.025.656	8.157.257.764
2009	Sene başı	2.312.668.605	121.400.650	1.675.145.400	4.109214.255
	Sene sonu	7.038.458.513	412.635.972	2.084.605.416	9.535.699.901
	Hizmet	7.009.154.939	412.252.146	2.038.869.245	9.460.276.330
2010	Sene başı	2.869.485.000	176.550.000	1.916.051.000	4.962.086.000
	Sene sonu	9.721.281.483	500.732.348	2.527.208.583	12.749.222.414
	Hizmet	9.703.719.948	500.698.623	2.504.320.307	12.708.738.878
2011	Sene başı	3.040.000.000	176.000.000	2.211.382.000	5.427.382.000
	Sene sonu	10.418.297.37	1.639.377.737	2.879.469.974	14.897.145.078
	Hizmet	10.397.422.35	1.636.322.369	2.841.254.175	14.874.998.939

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, İstatistikler, Bütçe Ödenekleri, Harcamaları ve Gelirleri (erişim 07.04.2019).

Tablo 10’da karayollarına yapılan hizmetler ve ödeneklerin miktarı, 2003, 2007 yılları istisna olmak üzere 2001 yılından 2011 yılına kadar sürekli artış göstermiştir.

Tablo: 10.1. 2000-2019 Yılları Arası Karayolları Ödenek ve Hizmetler

Yıllar	Ödenekler	Yatırım Hizmetleri		Cari Hizmetler	Toplam Ödenek ve Hizmetler
		Ulaşım Hizmetleri			
		Bütçe Ödenekleri (Kamulaştırma Hariç)	Kamulaştırma		
2012	Sene başı	3.311.180.000	216.319.000	2.553.859.000	6.081.358.000
	Sene sonu	9.664.008.217	1.335.741.175	3.084.671.630	14.084.421.022
	Hizmet	9.658.576.907	1.335.439.276	3.090.659.309	14.084.675.492
2013	Sene başı	3.481.540.000	223.960.000	3.146.374.000	6.851.874.000
	Sene sonu	10.925.958.789	1.325.477.619	3.097.151.652	15.348.588.060
	Hizmet	10.916.438.402	1.323.985.125	2.987.468.983	15.227.892.510
2014	Sene başı	3.602.890.000	308.040.000	3.112.071.000	7.023.001.000
	Sene sonu	11.133.455.258	2.648.131.009	3.193.693.133	16.975.279.400
	Hizmet	11.125.927.708	2.644.684.423	3.079.140.020	16.849.752.151
2015	Sene başı	3.803.642.000	343.125.000	2.956.804.000	7.103.571.000
	Sene sonu	17.010.779.186	3.111.240.515	2.540.025.294	22.662.044.995
	Hizmet	16.990.712.662	3.094.666.966	2.532.980.131	22.618.359.759
2016	Sene başı	8.334.468.000	999.750.000	2.863.626.000	12.197.844.000
	Sene sonu	14.768.430.091	3.314.569.580	3.162.555.446	21.245.555.117
	Hizmet	4.711.491.385	3.306.996.482	3.153.657.700	11.172.145.567
2017	Sene başı	9.510.842.000	1.233.982.000	4.019.760.000	1.476.458.4000
	Sene sonu	16.146.977.915	4.122.841.969	4.876.065.508	25.145.885.392
	Hizmet	16.002.207.753	4.122.010.554	4.863.684.100	24.987.902.407
2018	Sene başı	9.567.737.000	1.233.963.000	7.114.413.000	17.916.113.000
	Sene sonu	20.822.404.712	4.578.414.725	7.961.868.556	33.362.687.993
	Hizmet	20.685.672.430	4.484.375.122	7.944.691.292	33.134.738.844
2019	Sene başı	6.965.224.000	644.554.000	8.924.568.000	16.534.346.000

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, İstatistikler, Bütçe Ödenekleri, Harcamaları ve Gelirleri (erişim 07.04.2019).

Tablo 10 ve 10.1’de görüldüğü gibi karayollarına yapılan hizmetler ve ödeneklerin miktarı, 2003, 2012, 2016 yılları istisna olmak üzere 2001 yılından 2018 yılına kadar sürekli artış göstermiştir. 2001 yılında 1.761.395.661 TL gerçekleşen Karayolları hizmetleri, 2005 yılında 4.341.263.022 TL’ye, 2010 yılında 12.708.738.878 TL’ye, 2018 yılında ise 33.134.738.844 TL’ye ulaşmıştır. Türkiye’nin

karayollarına yapmış olduğu ulaşım yatırım hizmetlerinin artış göstermiş olması, karayolu ulaşımı politikası önem verildiği ve hizmetlerin yapıldığını göstermektedir. Karayolu ulaşım hizmet ve ödeneklerinin artış göstermesi, bu sektörde yapımı gerçekleştirilen otoban, bölünmüş yol, köprü, tünel gibi çalışmalar için gereken tüm maliyetleri içermektedir. Türkiye’de karayolları çalışmalarına 2001 yılları sonrasında hız verilmiş olduğu görülmektedir. Yani karayollarının ulaşım kapsamındaki hizmetlerinin yıldan yıla artış göstermesi, ulaşım alanında gerçekleştirilen yatırımların artmış olduğunu göstermektedir.

Yapımı devam eden otoyollardan, Gebze’den başlayıp, Orhangazi ve İzmir arası otoyol çalışmaları ile İzmit Körfezinin geçiş kısmı ve bağlantı yol yapım çalışmaları da proje kapsamında devam etmektedir. Bu otoyol çalışması “Yap-İşlet ve Devret Modeli” kapsamında yapılmakta olup, 384 km’lik otoyol inşa edilecek, 49 km uzunluğunda bağlantı yolu inşa edilecektir. Gebze’den başlayıp Orhangazi üzerinden İzmir’e ulaşan otoyolun bağlantı yollarıyla birlikte toplam uzunluğu 433 km’dir. Otoyol üzerinde 36 adet Viyadük bulunmaktadır. Gebze-İzmir arasındaki otoyolun Bursa tarafının yapımı tamamlanarak trafiğe açılmıştır. Bir diğer proje, 3. Boğaz Köprüsünün de dahil olduğu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolunun Odayeri ile Paşaköy Kesimindeki kısmı 148 km uzunluğundadır. Bu otoyol çalışmaları tamamlanmış ve 26 Ağustos 2016 tarihinde ulaşımına açılmıştır. Köprü’nün projesi 8 şeritli karayolu ve 2 şeritli demiryolu olacak şekilde tasarlanmıştır. Köprü 59 m. genişliğiyle dünyada en geniş köprü konumundadır. Kuleler arası 1408 m ana açıklıkta ve üzerinde raylı sistemin olduğu en uzun köprü olup, ayrıca 320 m. yüksekliğe ulaşan kuleleri ile dünyada birinci sırada yerini alan asma köprüdür (Karayolları Genel Müdürlüğü, Otoyol Projeleri, 2019).

3. Boğaz Köprüsünün de dahil olduğu, Kuzey Marmara Otoyolunun Kınalı-Odayeri Kesimindeki ve bağlantı yollarının da dahil olduğu kısmı toplamda 88. km dir. Yap İşlet Devret Modeliyle hayata geçirilecek olan bu proje 2016 yılında 2.710.065.000 TL olarak ihalesi gerçekleştirilmiş ve yapımına bu yatırım bedeli üzerinden başlanmıştır. Bu otoyol yatırımı için 7 yıl 9 ay ve 12 gün olarak ihaleyi alan firma, bunun 3 yılını inşaat aşamasında kullanacak geri kalan süreyi de işletme ve çalıştırma süresi olarak değerlendirecektir. Otoyol güzergahında 3 adet çift yönlü tüplü

tünel ile 9 tane yine çift yönlü viyadük ve 34 adet köprü bulunmaktadır. Yapılacak tünellerin uzunluğu çift yönlü olarak 11.000 m. olup, viyadükler ise yine çift yönlü ve 8000 m'dir. Otoyol projesi çift yönlü olmak üzere 4 er şerit olacak şekilde tasarlanmış ve yapımı da buna uygun olarak gerçekleşmektedir. 3. Boğaz Köprüsünün de dahil olduğu, Kuzey Marmara Otoyolunun Kurtköy- Akyazı Kesimi ve bağlantı yollarının da dahil olduğu kısmı ise toplamda 167 km uzunluğundadır. Bu projenin 122 km'lik kısmı otoyol, diğer 45 km'lik kısmı ise bağlantı yolu olarak projelendirilmiştir. Bu otoyol projesi de Yap İşlet Devret modeli çerçevesinde 2016 yılında ihaleye çıkartılmış ve ihalede verilen 4.487.040.000 TL teklifle ihale edilmiştir. 2016 yılında yapımına başlanan, otoyol yatırımının tamamlanma süresi 6 yıl 9 ay ve 12 gün olup, bunun 3 yılı yatırımın tamamlanma süresidir (Karayolları Genel Müdürlüğü, Otoyol Projeleri, 2019).

Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale ve Savaştepe Otoyolu ile bu kapsamda yer alan Malkara-Çanakkale Otoyolu ve 1915 Çanakkale Köprüsünün de dahil olduğu otoyol uzunluğu, toplamda 101 km olup, bunun 88 km'lik kısmı otoyol ve 13 km'lik kısmı bağlantı yollarından oluşmaktadır. Otoyol yapımının toplam maliyet ve hizmet tutarı 10.354.576.201,85 TL'dir. Otoyol yapım işine 18 Mart 2017 tarihinde başlanılmış ve 2022 yılında tamamlanarak işletmeye açılması planlanmaktadır. Çanakkale Köprüsünün yapımının da içerisinde yer aldığı Malkara ile Çanakkale Otoyol Projesi'nin tamamlanmasıyla, İstanbul'un Çanakkale'ye ve oradan da Kuzey Ege'ye bağlanmasıyla, ulaşımda kolaylık ve hızlı erişim sağlanması planlanmaktadır. 1915 Çanakkale Köprüsünün uzunluğu 2023 m. olup, orta açıklığı ise 770 m. uzunluğundadır. Köprü, dünyada en uzun orta açıklıklı köprü olma özelliğine sahip olup, gidiş geliş yönlü ve üç şeritli olarak yapılmaktadır (Karayolları Genel Müdürlüğü, Otoyol Projeleri, 2019).

Şekil 2. Türkiye’de 2018 Yılı İtibarıyla Hizmete Açık, YİD Modeliyle Yapımı Biten ve Devam Eden Yollar Haritası



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, Otoyollar Haritası, 2019 (erişim, 07.04.2019) .

Şekil 2’de görüldüğü üzere hizmete açık, YİD. Modeli ile yapımı tamamlanan ve yapımı devam eden yollar Marmara bölgesini Akdeniz ve Ege bölgesine bağlayarak, aynı zamanda sanayi ve endüstri bölgelerinin de birbirine bağlamış olmaktadır. Yapımı tamamlanan ve çalışmaların devam ettiği yolların da faaliyete geçmesiyle birlikte, ulaşımaya açık otoyol uzunluğu Marmara, Akdeniz ve Ege Bölgesi’ne ulaşım kolaylığı sağlayacaktır. Ayrıca ihraç edilecek malların liman bölgelerine ulaşımı kolayca sağlanmış olacaktır. Otoyolların tamamlanması ve işletmeye açılmasıyla birlikte, trafik yoğunluğundan kaynaklanan kazalar azalmış olacak ve transit trafik akışı da sağlanmış olacaktır.

Ankara-Niğde otoyol çalışmalarının tamamlanmasıyla birlikte Ege, Karadeniz ve Marmara bölgelerinden Ankara’ya ulaşan yolcu, yük, mal ve hizmetlerin Niğde’ye oradan da Mersin ve Adana’ya ulaşması olanağı sağlanmış olacaktır. Bu ise Ege-Karadeniz-Marmara ve İç Anadolu bölgelerinin Ankara-Niğde otoyolu sayesinde Akdeniz Bölgesi’ne hızlı, güvenli ve konforlu aktarım ve ulaşım kolaylığı sağlayacaktır. Yapımı devam eden Menemen-İzmir ve Çandarlı otoyol uzunluğu da 76 km olup, bunun 51 km’si otoyol ve diğer 25 km’si de bağlantı yollarından

oluşmaktadır. Bu otoyolun yapım ihalesi tamamlanmış ve Yap İşlet Devret Modeli çerçevesinde 2017 yılında yapım çalışmalarına başlanmıştır. Bu otoyol projesi tamamlanmış olduğunda, 7 adet viyadük, 12 adet köprülü kavşak, 20 adet köprü, 8 adet üst geçit, 30 adet alt geçit köprüsü inşa edilmiş olacaktır (Karayolları Genel Müdürlüğü, Otoyol Projeleri, 2019).

Tablo: 11. Yıllara Göre Yapımı Tamamlanmış ve Kullanıma Açılmış Otoyollar (km).

il	Yıl	TR100 İstanbul	TR211 Tokat/İzmit	TR212 Edirne	TR213 Kırklareli	TR221 Balıkesir	TR310 İzmir
	2000	292	44	51	70	0	185
	2001	299	44	51	70	0	185
	2002	301	44	51	70	0	188
	2003	303	44	51	70	0	189
	2004	186	44	51	70	0	189
	2005	186	44	51	70	0	189
	2006	186	44	51	70	0	200
	2007	186	44	51	70	0	200
	2008	186	44	51	70	0	208
	2009	186	44	51	70	0	209
	2010	186	44	51	70	0	209
	2011	186	44	51	70	0	213
	2012	186	44	51	70	0	213
	2013	303	44	51	70	0	213
	2014	303	44	51	70	0	221
	2015	303	44	51	70	0	225
	2016	451	44	51	70	0	247
	2017	451	44	51	70	39	258
	2018	513	44	51	70	70	258

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, istatistikler, otoyol envanter bilgisi (erişim 20.03.2019)

Tablo 11’de İstanbul ve İzmir illerinde otoyol çalışmaları sonucunda, otoyol uzunluğunun diğer illere göre daha fazla arttığı görülmektedir.

Tablo: 11.1. Yıllara Göre Yapımı Tamamlanmış ve Kullanıma Açılmış Otoyollar (km).

Yıllar	İller																
	TRC21	TRC11	TR713	TR633	TR632	TR631	TR622	TR621	TR511	TR425	TR424	TR423	TR422	TR421	TR411	TR331	TR311
	Ş.Urfa	G.Aantep	Niğde	Osmaniye	K. Maraş	Hatay	Mersin	Adana	Ankara	Yalova	Bolu	Düzce	Sakarya	Kocaeli	Bursa	Manisa	Aydın
1674	0	66	0	80	34	40	135	124	198	0	102	41	70	94	0	0	39
1696	0	66	0	80	34	57	142	124	198	0	102	41	70	94	0	0	39
1714	80	66	0	80	34	57	155	124	198	0	102	41	70	94	0	0	39
1753	80	66	0	80	34	78	155	131	198	0	102	41	70	94	0	0	47
1662	80	66	0	80	34	80	155	131	198	0	102	41	70	94	20	0	51
1667	80	66	0	80	34	80	155	136	198	0	102	41	70	94	20	0	51
1908	80	66	0	80	34	80	155	136	198	0	113	53	70	94	65	0	51
1908	80	66	0	80	34	80	155	136	198	0	113	53	70	94	65	0	51
1922	80	66	0	80	34	80	155	136	198	0	113	53	70	94	65	0	51
2036	146	141	77	80	34	80	157	145	198	0	113	53	70	94	65	0	51
2080	146	141	77	80	34	80	157	152	198	0	113	53	70	94	74	0	51
2119	146	148	105	80	34	80	157	152	198	0	113	53	70	94	74	0	51
2127	146	148	115	80	34	80	157	150	198	0	113	53	70	94	74	0	51
2244	146	148	115	80	34	80	157	150	198	0	113	53	70	94	74	0	51
2278	146	148	135	80	34	80	157	150	198	0	113	53	70	94	80	0	51
2282	146	148	135	80	34	80	157	150	198	0	113	53	70	94	80	0	51
2542	146	148	135	80	34	80	157	150	198	33	113	53	70	98	131	0	53
2657	146	148	135	80	34	80	157	150	198	33	113	53	70	98	148	48	53
2842	146	148	135	80	34	80	157	150	200	33	113	53	70	136	148	100	53

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, istatistikler, otoyol envanter bilgisi (erişim: 20.03.2019).

Tablo 11 ve 11.1’de görüldüğü gibi 2000’li yıllarda, Niğde, Bursa, Balıkesir, Manisa’da henüz otoyol bulunmamakta olup, daha sonraki yıllarda otoyol çalışmalarına başlanmış ve yıllara yayılı olarak otoyol çalışmaları tamamlanarak ulaşımına açılmıştır. Otoban yolu yapılmış olan illerimizden 2000’li yıllarda en fazla otoban yol uzunluğuna sahip İstanbul’dur. Otoyol uzunluğu 2000 yılında 292 km iken, 2017 yılında 451 km’ye ulaşmıştır. İzmir Otoyolu 185 km iken 258 km’ye ulaşmıştır. Bursa’da 2000 yılında otoyol henüz yokken 2017 yılında 148 km’ye ulaşmıştır. İl sınırları içerisinde kalan otoyol uzunluğunu ve işletmeye açılan yolları gösteren tablodan, otoyol çalışmalarına hız verildiği, bir kısım otoyol uzunluklarının artırıldığı ve işletmeye açıldığı görülmektedir. Ancak otoyol uzunlukları ve ağının istenilen seviyeye gelmesi henüz tam olarak sağlanmamış olup, tamamlandığında ülke ekonomisi ile büyüme ve gelişmeye önemli katkı sağlayacak ve ekonomik göstergelere olumlu yansıtacaktır.

2.2.2.1.2. Devlet Yolu Hizmetleri

Devlet yolları, yöre, ilçe, il ve bölgeleri birbirlerine bağlayan, belediyelerin görev tanımındaki sorumluluk haricinde kalan, süreklilik gösteren trafiği illere ve ulaşım sektörlerinin bağlantılı olduğu noktalara ulaşımı sağlayan ana karayollarıdır. Devlet yolları karayollarının ana unsuru olup, ulaşımın sağlanmasında gelişmesinde büyük önem ve paya sahiptir. Devlet yolları günümüzde özellikli olan otoyol, köprü ve diğer modern yolların faaliyete geçmesinden önce transit taşımacılıktaki görevini yapmış ve halen bu alanda büyük bir ihtiyacı karşılamaktadır. Devlet yolları geçmiş dönemlerde tek şerit olarak hizmet vermekteyken, güncel durumda ve genel itibariyle çift gidiş-dönüş şeritli yollar şeklinde ulaşım sağlamaktadır. Bazı bölgelerde bölünmüş yol olarak ulaşım sağlanmakta olup, diğer bazı bölgelerde bölünmüş yola geçilememiştir. Ancak genel itibariyle il yollarının çoğunda bölünmüş yol olduğundan, ulaşım sorununun asgariye inmesi için olumlu gelişme sağlanmaktadır. Devlet yolları kendi içerisinde sınıflara ayrılmakta olup, en fazla kullanım özelliği gösteren asfalt betonu ile sathi kaplamadır. Kara ulaşımının gelişmesi için yapılan yatırım hizmetleri tablo 12’de gösterilmiştir.

Tablo 12. 2000 Yılı Sonrası Devlet Yolları Uzunlukları(km).

Yıllar	Asfalt Betonu	Sathi Kaplama	Parke	Stabilize	Toprak	Geçit Vermez	Toplam Uzunluk
2000	5683	24978	52	387	88	209	31397
2001	5853	24872	48	318	71	214	31376
2002	6082	24669	42	302	61	162	31318
2003	6092	24698	39	270	92	167	31358
2004	6158	24698	42	260	86	202	31446
2005	6199	24541	42	254	86	249	31371
2006	6337	24391	43	237	86	241	31335
2007	6538	24205	49	213	106	222	31333
2008	6910	23874	60	157	104	206	31311
2009	7488	23282	66	137	53	245	31271
2010	8758	22146	75	162	47	207	31395
2011	9869	21032	74	114	47	236	31372
2012	11240	19631	73	112	29	290	31375
2013	12502	18364	71	92	29	283	31341
2014	13446	17415	72	67	29	251	31280
2015	14393	16399	71	45	17	288	31213
2016	15576	15077	67	40	0	346	31106
2017	16991	13691	66	36	0	282	31066
2018	17520	13115	58	27	0	301	31021

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, İstatistikler, Devlet ve il yolları envanter bilgisi (erişim 20.03.2019)

Tablo 12’de görüldüğü üzere, 2000 yılından itibaren devlet yolu uzunluğunda sürekli değişkenlik gösteren artış ve azalış görülmektedir. Bu durum karayolları yapım çalışmalarının devam ettiğini, kendi içerisinde değişiklik oluşturduğunu, iller arası, bölgeler arası ve ulaşım sektörleri bağlantı yollarını birbirleriyle entegre yapılması için ulaşım hizmetlerinin gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Devlet yolları kapsamında asfalt yol uzunluğu 2000 yılında 5.683 km iken, yapılan çalışmalar sonucunda 2018 yılında 17.520 km uzunluğa ulaşmıştır. 2000 yılında sathi kaplama¹¹ 24.978 km iken,

¹¹ Sathi kaplama: Trafiğin yoğun olmadığı, trafik hacminin düşük olduğu bölgelerde kullanılmaktadır. Sathi kaplamalar, üst yapının inşaatında ve bakım işinde yaygın kullanılmaktadır. Bu kaplamanın serilmesi kolay olduğu gibi maliyeti de düşüktür. Trafiğin aşındırmasını önleyici, direnç

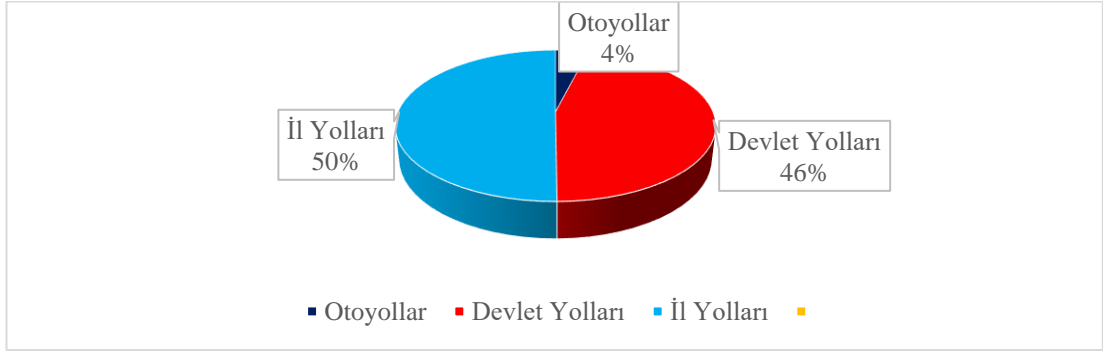
2018 yılında 13.115 km'ye gerilemiştir. Bu durum asfaltlama çalışmalarının sürdürüldüğünü ve asfalt yolların uzunluğunun arttığını göstermektedir. Stabilize yol uzunluğu 2000 yılında 387 km iken, 2017 yılında 36 km'ye düşmüştür. Devlet yolları içerisinde daha iyi standartta olması sebebiyle tercih edilen asfalt yol uzunluğu 2000 yılı ile 2018 yılı aralığında yaklaşık üç kat artış göstermiştir. Bu durum devlet yolu çalışmalarına önem verildiği ve 2018 yılında 17.520 km uzunluğunda asfaltlı yolu ulaşımına açılmış olduğunu göstermektedir. Sonuçta devlet yolları uzunluk olarak artış göstermese de kendi içerisinde dönüşüm sağlamış olup, 2000 yılından sonra asfaltlı yol uzunluğunda üç kat artış sağlanarak, daha çok tercih edildiği görülmüştür.

2.2.2.1.3. İl Yolu Hizmetleri

İl yolları, il sınırları içerisinde ulaşımı sağlamak üzere, il merkezleri ile ilçeler arasında, il içerisindeki ulaşım ağından oluşmaktadır. İl sınırları içerisinde bulunan yolların imar-ihya çalışmaları, asfaltlama ve yapım-bakım çalışmaları il yolları kapsamında gerçekleştirilmektedir. İl yollarının yapımı, bakımı ve tamiri belediye mücavir alan sınırları içerisinde belediyenin, mücavir alan dışında ise il özel idarenin görev ve sorumluluğundadır. Ancak büyükşehir illerindeki, il özel idareleri 6360 sayılı Kanunla kapatılmış olup, il mülki sınırlarının tamamı Büyükşehir Belediyelerine devredilmiştir. Bu nedenle, il yollarının, özel idarelerin görev alanında kalan kısımlarının yapımı, bakımı ve geliştirilmesi büyükşehir belediyeleri tarafından gerçekleştirilmektedir.

gösterici özelliği olup, alt tabakaları sulardan korumaktadır. Sathi kaplamalar en fazla 25 mm kalınlığında olup ince seviyede serilerek yapımı gerçekleştirilen kaplamalardır (Yücel, 2011: iv, 1)

Şekil 3. 2018 Yılı İtibariyle Türkiye’de Yol Ağı Durumu(km).



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, istatistikler, yol ağı uzunluğu, 2018 (erişim 05.06.2018)

Şekil 3’te görüldüğü üzere, 2018 yılı itibariyle Türkiye’deki İl Yollarının uzunluğu 33,897 km. olup, diğer yolların uzunluğundan daha fazla ve ulaşım yollarının yaklaşık %50,13’ünü oluşturmaktadır. Devlet Yollarının uzunluğu ise 31,066 km olup, İl Yolları uzunluğundan az olmakla birlikte, otoyol uzunluğundan çok fazladır. Yani İl Yolları ile Devlet Yolları uzunlukları birbirine yakın oranda sayılmaktadır. Bu durum Türkiye’de Karayolu ulaşımının daha üs seviyelere taşınması için yapılan otoyol çalışmalarının yerinde bir hizmet olduğunu ancak var olan otoyol çalışmasının henüz istenilen seviyeye gelmediğini, daha fazla otoyol yapımının gerçekleştirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Çünkü günümüz ulaşım sistemlerinin gelişmişliği ile ulaşımın rekabetin sağlanması ve ülkenin sosyo-ekonomik gelişme sağlanması olanaklarının gerçekleştirme koşullarından bir tanesi de hızlı, güvenli ve konforlu ulaşımın sağlanmasıdır. Türkiye’nin doğu-batı, kuzey-güney istikametlerini kapsayacak şekilde, yapılacak otoban yol çalışmaları verimli ve etkili ulaşım olanağı sağlayacaktır.

2.2.2.2. Türkiye’de 2000-2018 Yılları Arası Havayolu Ulaşım Hizmetleri

Havayolu ulaşımı günümüzde zaman, mekân, güvenlik ve konfor bakımından diğer ulaşım sektörleriyle kıyaslanamayacak derecede önem arz etmektedir. Bununla birlikte havayolu taşımacılığının faydalarının fazla olmasının yanında, yük taşıma kapasitesi bakımından olumsuzluklar da bulunmaktadır. Havayolu ulaşımında her bir yolcuya sınırlı ağırlıkta yük taşıma olanakları tanınmaktadır. Bu nedenle, hız, konfor, güvenlik bakımından çok önem arz eden havayolu taşımacılığında, yük taşıma kapasitesine de çözüm getirilmiş olduğunda alternatifsiz bir ulaşım sektörü olacağı açıktır.

Havayolu ulaşımında, yolcu ve yk taşınmasının istenilen standartlarda gerçekleşmesi, küresel piyasalarda yer bulması, uluslararası havayolu şirketleriyle rekabet edebilmesi gibi unsurlar, havayolu ulaşımında ayakta kalabilmek için gerekli ve önemli unsurlardandır. Türkiye’de havayolu ulaşımında gerek iç hatlarda gerek dış hatlarda olsun, ekonomiklik, güvenlik, hız, konfor olarak öne çıkan kriterleri temin etmek ve piyasadaki yerini koruyarak, var oldukları piyasayı da elinde tutmak için hava ulaşım firmalarının sürekli rekabet halindedirler. Havayolu ulaşımı diğer ulaşım sektörlerine nazaran daha maliyetli olduğu şeklinde bilinse de hız, güvenlik, konfor ve zaman açısından değerlendirildiğinde, tercih edilme sebepleriyle ne çıkmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı’nın da uçak biletlerinde üst sınır belirlemiş olması uçak bileti satışını artırmıştır. Havayolu ulaşımının kolaylık oluşturması, hızlı, konforlu ve güvenli olması her kesim tarafından tercih edilen bir ulaşım sektörü durumuna gelmiştir. Artık günümüzde uçakla seyahat maliyetlerinin karayolu ulaşım maliyetleri kadar uygun olduğu da bilinmektedir. Ulaşımda artık hız, zaman, konfor, güvenlik gibi sebeplerle hava yolu tercihi önemini korumaktadır.

2.2.2.2.1. Türk Hava Yolları Hizmetleri

THY (Türk Hava Yolları), günümüzde olanak ve kapasite olarak, Avrupa Kıtası’nda hızlı büyüyen, hizmet standartları yüksek olan, havayolu özelliği taşıyan şirketler arasında yer almaktadır. THY 2000’li yıllardan sonra yeni kriterler, hedefler, vizyon belirleyerek, uygulama çalışmaları gerçekleştirmektedir. Dünyada havayolu taşımacılığı sıralamasında yer alan 138 ülkeden, ilk 16’nın içerisinde THY yer almaktadır. THY yolcu taşıma sayısında, Dünya sıralamasında 11. Sırada yer almakta, Avrupa sıralamasında da 5. sırada bulunmaktadır. (Ulaşan ve Erişen Türkiye, 2017: 316).

Tablo 13. Türk Hava Yolları Uçak Filosu

İşletmenin Adı	Toplam Uçak sayısı	Uçak Tipi	Uçak Tipi Adedi
Türk Hava Yolları	304	B777-FF2	2
		A330-200F	9
		A319-100	7
		A320	24
		A321	68
		A330	53
		A340	4
		B737-800	25
		B737-800	62
		B737-800	1
		B737-700	1
		B737-900ER	15
		B737-300ER	33

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu, 2017: 39

Tablo 13'te THY çeşitli marka, model ve gövdesine göre uçak çeşitleri yer almakta olup, 304 adet uçak sayısı ile, hava ulaşımında yeterli kapasitede, bir uçak filosuna sahip olduğu görülmektedir. THY'nin uçak sayısından, geniş alanlarda ulaşım hizmet verdiğini, iç hatlardaki hedeflerini, dış hatlarda da sürdürmeğe çalıştığını göstermektedir.

2.2.2.2.2. Hava Alanları Hizmetleri

Türkiye'de havayolu taşımacılığının sağlanması için 52 adet havaalanı bulunmaktadır. Bunlardan uluslararası havaalanı olanlar, İstanbul'da Atatürk Hava Alanı (2019 Mart-Nisan ayında taşınmış ve kullanıma kapatılmıştır.) ve İstanbul Havaalanı(2019 Nisan'da faaliyete geçmiştir.), Ankara'da Esenboğa Hava Alanı, İzmir'de Adnan Menderes Hava Alanı'dır. Türkiye'de toplam havaalanı sayısı 1990'lı yıllarda 16 adet olup, 2000 yılı sonrası dönemlerde bu sayı üç kattan fazla artış gerçekleştirerek 52 adet olmuştur (Yayar, 2015: 539-540).

Tablo 14. 2000-2018 Döneminde Yapılan Hava Alanları, Binaları ve Zemin Standartları Çalışmaları

Yapımı Tamamlanan Hava Alanları ve Yılları	Yapımı Devam Eden Hava Alanları	Terminal Binaları, Aks İlavesi ile Teknik ve Kule Yapımı Tamamlanan Hava Alanları ve yılı	Terminal Bina Yapım Çalışmaları Devam Eden Hava Alanları	Uçak Trafikğine Kapalı Durumdan Uçuşların Yapıldı Duruma Gelen Hava Alanları ve Açılma Yılları
Şanlıurfa Gap-2007	Çukurova	Bursa-Yenişehir-2003	Muş	Sivas Nuri Demirağ-2003
Hatay-2007	Artvin-Rize	Erzurum-2005	Balıkesir-Merkez	Tokat-2006
Amasya-Merzifon-2008	Gümüşhane-Bayburt	Gaziantep-2005	Gaziantep	Uşak-2006
Gazipaşa-Alanya-2009		Malatya-2005	Gaziantep	Balıkesir-Merkez-2007
Gökçeada-2010		Denizli Çardak-2007	Kapadokya	Zonguldak-Çaycuma-2007
Cengiztopel-2011		Trabzon iç hatlar-2008	Samsun	Sinop-2008
Zafer-2012		Batman-2010		
Iğdır-Şehit-Bülent Aydın-2012		Kayseri iç hatlar-2010		
Aydın-Çıldır-2012		Malatya Aks ilavesi-2010		
Bingöl-2013		Sivas Nuri Demirağ-2010		
Kastamonu-2013		Erzincan-2011		
Şırnak- Şerafettin Elçi-2013		Hatay-2011		

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Ulaşan ve Erişen Türkiye, 2018: 399-416 (erişim:08.07.2018).

Tablo 14'te yapımı tamamlanan hava alanlarının sayısını fazla olduğu, yapımı devam eden hava alanları üç adet olduğu, hava alanı ilave kapasite artışı için ilave bina, aks ve kule yapımlarının devam ettiği görülmektedir.

Tablo 14.1. 2000-2018 Döneminde Yapılan Hava Alanları, Binaları ve Zemin Standartları Çalışmaları

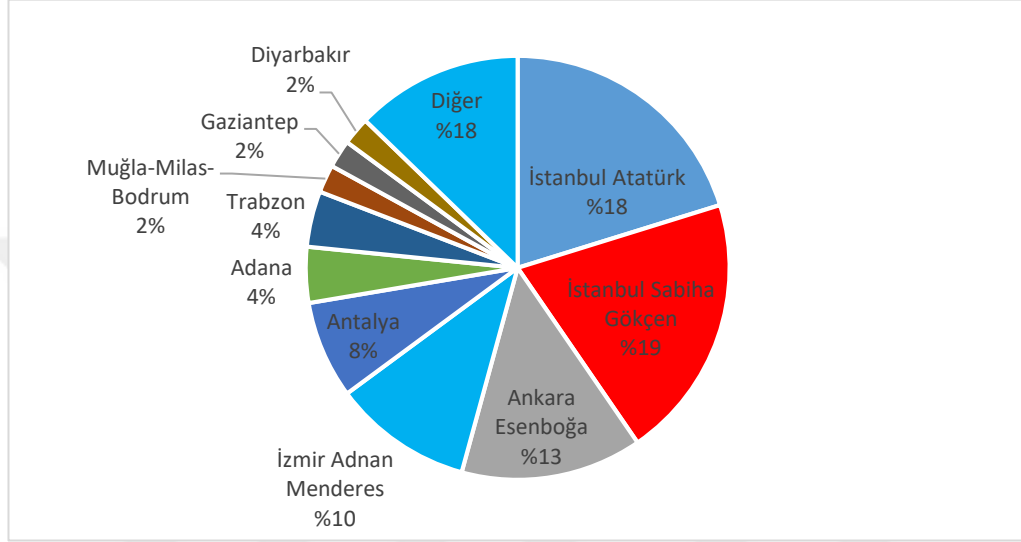
Yapımı Tamamlanan Hava Alanları ve Yılları	Yapımı Devam Eden Hava Alanları	Terminal Binaları, Aks İlavesi ile Teknik ve Kule Yapımı Tamamlanan Hava Alanları ve yılı	Terminal Bina Yapım Çalışmaları Devam Eden Hava Alanları	Uçak Trafikğine Kapalı Durumdan Uçuşların Yapıldı Duruma Gelen Hava Alanları ve Açılma Yılları
Hakkari Selahattin Eyyubi-2015		Van Ferit Melen Aks ilavesi-2011		
Ordu-Giresun-2015		Adana Gelen Yolcu Salonu-2012		
		Elazığ-2012		
		Adıyaman- 2013		
		Kars Harakani-2013		
		Konya- 2014		
		Mardin-2014		
		Balıkesir-Kocaseyit- 2014		
		Ağrı Ahmedi Hani- 2015		
		Diyarbakır-2015		
		Van Ferit Melen Teknik Kule yapımı-2017		
		Çanakkale-2017		
		Sinop-2017		

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Ulaşan ve Erişen Türkiye, 2018: 399-416 (erişim:08.07.2018).

Tablo 14 ve 14.1.'de görüldüğü gibi az sayıda olmasına rağmen uçuş trafiğine kapalı havaalanları bulunmaktayken, gerekli çalışmalar yapılarak uçuş trafiğine açık ve uçuşa hazır hale getirilen altı adet havaalanı bulunmaktadır. Terminal binalarının yapım çalışmaları devam eden hava alanlarının sayısı altı adettir. Terminal binaları, aks ilavesi ile teknik ve kule yapımı tamamlanan havaalanı sayısı yirmi beş adettir. 2007 yılından itibaren 2015 yılına kadar on dört adet yeni havaalanı yapılarak uçuş

trafiğine açık hale getirilmiştir. Bununla birlikte yapımı devam eden üç adet havaalanı bulunmaktadır. Türkiye’de 2000’li yıllardan sonra havayolu alanında yapılan yatırımlar ve verilen hizmetlerde artış sağlanmış olup, iç ve dış hatlardaki uçuşlarda önemli gelişmeler sağlanmıştır.

Şekil 4. Türkiye’de 2017 Yılında Havalimanları İç Hat Yolcu Oranları



Kaynak: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, 2017 Yılı Sektör Raporu, 2017: 53

Şekil 4’te görüldüğü üzere, 2017 yılı itibarıyla Türkiye’deki havaalanları iç hat yolcu oranının yaklaşık %37’lik kısmı İstanbul’daki havaalanları üzerinden sağlanmaktadır. Diğer havaalanlarındaki iç hat yolcu oranları sırasıyla Ankara, İzmir, Antalya, Adana, Trabzon ve diğerleridir. İç hat yolcu oranlarının İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya gibi belirli şehirlerde yoğun olmasının nedenleri arasında, sanayileşme ile endüstrileşmenin daha fazla olması, mal ve hizmetlerin bu bölgelerde üretiliyor olması, iş olanaklarının gelişmiş olması ve turizm olanaklarının da fazla, ihracat ve ithalat faaliyetleri yoğunluğunun olması şeklinde belirtilebilir.

Tablo 15. Türkiye'nin Havayolu Yolcu Trafiğinin Dünyadaki Sıralaması

Ülkeler	2003	2014	2015	2016	2017
ABD	1	1	1	1	1
ÇİN	8	2	2	2	2
İNGİLTERE	2	4	4	4	3
HİNDİSTAN	15	7	7	5	4
JAPONYA	3	3	3	3	5
ALMANYA	5	6	5	7	6
İSPANYA	4	11	9	6	7
BREZİLYA	9	5	6	8	8
TÜRKİYE	18	9	8	11	9
FRANSA	6	10	11	10	10
İTALYA	7	12	12	12	11
KANADA	10	15	15	15	12
G.KORE	12	16	17	17	13
TAYLAND	17	17	16	16	14
MEKSİKA	13	18	18	18	15

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2017 Yılı Faaliyet Raporu, 2017:135

Tablo 15'te havayolu yolcu trafiği sıralamasında Türkiye'nin Dünyadaki yeri gösterilmiştir. Türkiye 2003 yılında dünya sıralamasında 18. sırada olup, yapılan havayolu ulaşım yatırım hizmetleri sonucunda 2014 yılında 9. sırada, 2015 yılında 8. sırada, 2016 yılında 11. Sırada ve 2017 yılında da 9. sırada yer almıştır. Görüldüğü üzere 2003 yılında 18. sıradayken 2017 yılında 9. sıraya yükselmiştir. Yani genel itibarıyla Türkiye, havayolu ulaşım sektöründe yapılan istikrarlı çalışmalar ve ulaşım hizmetlerinin gelişmesi sonucunda, yolcu trafiği sıralamasında daha üst sıralara yükselmiş olup, bunu devam ettireceği anlaşılmaktadır.

2.2.2.3. Türkiye'de 2000-2018 Yılları Arası Demiryolu Ulaşım Hizmetleri

Demiryolu ulaşımı, toplumu oluşturan birey ve grupların ulaşım sağlama arzu ve taleplerini yerine getirmek için önemli bir sektördür. Uzun mesafeli yolculuklarda rahat, kolay ve hareket esnekliği sağlanması ve olanaklarının fazla olması nedenleriyle demiryolu ulaşımı daha çok tercih etmektedirler. Bununla birlikte, demiryolları ulaşımında aktarmanın az olması, uzun mesafeli ulaşım sağlanması, güvenli ve ekonomik ulaşımın gerçekleştirilmesine olanak sağlanması nedenleriyle de tercih

edilmektedir. Ancak, Türkiye'nin arazi yapısının engebeli ve eğimin fazla olması, demir yolu yapım maliyetleri artmaktadır. Demiryolu ulaşım ihtiyacının zorunluluğu ve önemi biliniyor olsa da ekonomik kısıtlamalar ile yapım maliyetlerinin yüksek olması, yaygın bir demir yolu ulaşım ağının yapılmasını olumsuz etkilemektedir.

2.2.2.3.1. Yüksek Hızlı Tren Demiryolu Hizmetleri

Ulaşımın sorun olmaktan çıkarılarak, bölgeler arasında hızlı seyahat sağlamak amacıyla, yüksek hızlı tren demiryollarının yapımı yaygınlaşmaktadır. Yüksek hızlı trenlerin yaygınlaşarak faaliyette bulunmasıyla, uzun mesafeler için saatlerce yolculuk yapma sorunu ortadan kalkmış olacaktır. Hızlı tren demiryolu ulaşımıyla konforlu, güvenli ve hızlı bir seyahat olanağı sağlayacaktır. Türkiye'de, yüksek hızlı tren hattı olarak, 2013-2014 yılları aralığında kullanıma açılarak faaliyet gösteren yüksek hızlı tren demir yolu uzunluğu 1.213 km'dir. Bununla birlikte, Ankara-Sivas ve Ankara-İzmir arası yüksek hızlı tren demiryolu yapım çalışmaları devam etmektedir (TCDD, Projeler, Yüksek hızlı demiryolu projeleri, 2018).

2.2.2.3.1.1. Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Demiryolu

Türkiye'nin önemli ve en büyük iki şehri olan Ankara ile İstanbul arası ulaşım yoğunluğunu azaltmak, ulaşım talebini karşılamak, konforlu, güvenli ve hızlı seyahat olanağının sağlanması için yüksek hızlı tren projesinin yapım çalışmalarına başlanılmıştır. Böylece iki önemli büyük şehir arasında, ulaşım standartları yüksek seyahat olanağı sağlanmış olacaktır.

Ankara-İstanbul arası yüksek hızlı tren projesinin ilk etabına denk gelen Ankara-Eskişehir arasındaki yüksek hızlı tren demiryolu hattı 2009 yılında hizmete açılmıştır. Eskişehir-İstanbul-Pendik arası yüksek hızlı tren demiryolu ise 2014 yılında faaliyete açılmıştır. Ankara-İstanbul güzergâhında toplamda 513 km demiryolu hattı uzunluğu bulunmakta olup, yolculuk süresinin de 4 saat olarak gerçekleşmesi planlanmıştır. (TCDD, Projeler, Yüksek hızlı demiryolu projeleri, 2018).

2.2.2.3.1.2. Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Demiryolu

Ankara ile İzmir arasında bulunan illerin birbirine bağlantısının sağlanmış olması, bu güzergâhta ulaşım kolaylığı, güvenli, konforlu ve hızlı bir ulaşım sağlamak üzere yapım çalışmalarına başlanmıştır. Ankara-İzmir arası yüksek hızlı tren demiryolu çalışmaları tamamlanmış olduğunda, bu güzergâh üzerinde bulunan illerin ulaşım olanak ve standartları yükseleceği gibi gelişmelerine katkıda bulunacaktır.

İzmir ve civar illerin yüksek hızlı trenle demiryolu hattı ile Ankara'ya bağlanacak olması önemli bir kazanım ve gelişmedir. Ankara ile İzmir arasında yapımı devam eden yüksek hızlı tren çalışmaları devam etmekte olup, tamamlanması halinde, on iki saat süren demiryolu seyahat süresi, üç buçuk saate düşecek olup, demiryolu uzunluğu da 624 km. olarak gerçekleşecektir (TCDD, Projeler, Yüksek hızlı demiryolu projeleri, 2018).

2.2.2.3.1.3. Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Demiryolu

Türkiye'nin İç ve Doğu Anadolu bölgelerini birbirine bağlayacak olan Ankara ile Sivas arasındaki yüksek hızlı tren demiryolu projesinin yapım çalışmaları devam etmektedir. Bu proje tamamlandığında iki şehir arasındaki ulaşım ve erişim olanakları artacak olup, bağlantılı olan illere büyük bir dışsal fayda da oluşturacağı açıktır. Ankara-Sivas güzergâhındaki demiryolu ile seyahat süresi kısılacak, 405 km. uzunluğu bulunan çift hatlı yüksek hızlı demiryolu mesafesi 2 saatte kat edilecektir (TCDD, Projeler, Yüksek hızlı demiryolu projeleri, 2018).

2.2.2.3.1.4. Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren Demiryolu

Türkiye'nin başkentini, Konya'ya bağlayan, ulaşım, erişim, lojistik ve seyahat kolaylığı olanakları sağlayan Ankara-Konya yüksek hızlı tren demiryolu ulaşım hattında, ulaşım iki saatten daha az bir sürede tamamlanmaktadır. Bu projenin tüm yapım çalışmalarında yerli, milli işgücü ve sermaye kullanılmış olup, 212 km. uzunluğundaki yüksek hızlı tren demiryolu, çift hatlı ve elektrikli olarak yapım çalışmaları tamamlanmış ve 2011 yılında faaliyete geçmiştir (TCDD, Projeler, Yüksek hızlı demiryolu projeleri, 2018).

2.2.2.3.1.5. Konya-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Demiryolu

Konya ile İstanbul güzergâhında planlanarak, yapımı gerçekleştirilmiş olan yüksek hızlı tren demir yolu, ulaşım mesafesini ve süresini kısaltmıştır. Konya'dan Eskişehir'e bağlanan yüksek hızlı tren demiryolu, burada var olan Eskişehir-İstanbul arası yüksek hızlı tren demiryoluna bağlantı sağlamaktadır. Konya-İstanbul arası ulaşım ve erişim süresi 4,5 saat olarak gerçekleşmektedir. Yüksek hızlı tren ulaşımı için olanakların sağlanmış olması vatandaşların daha rahat, güvenli ve konforlu ulaşım sağlamasını sağlamakta, iller ve bölgeler arası ticari ve ekonomik kazanımlar da sağlanmaktadır (TCDD, Projeler, Yüksek hızlı demiryolu projeleri, 2018).

2.2.2.3.2. Şehir İçi Demiryolu Ulaşım Hizmetleri

Türkiye'nin nüfusu yıldan yıla artış göstermiş olmakla birlikte, çalışacak yaşta olan ve iş arayanların iş bulması, çocukların eğitimi ve diğer unsurlar nedeniyle bazı bölgelere göçler sonrası, yoğunluk olduğu olmaktadır. İş olanaklarının fazla olduğu bölgeler daha çok göç aldığından, çalışma hayatının yoğun olduğu bu şehir ve bölgelerde ulaşım sorunları ortaya çıkmaktadır. Nüfus yoğunluğu fazla olan ve hızlı gelişme gösteren illerin ulaşım ihtiyacını karşılamak üzere, şehir içi ulaşımında yenilikler ve ilave hizmetler gerçekleştirilmektedir. Bu kapsamda beş adet şehir içi demiryolu ulaşım hizmetleri örneği incelenmiştir.

2.2.2.3.2.1. İZBAN Demiryolu (Egeray)

Türkiye'nin büyük illeri arasında üçüncü sırada yerini alan İzmir'in trafik sorununu çözmek, trafiği rahatlatmak, artan nüfusun şehir içi ulaşım ihtiyacını karşılamak için İzmir'in Kuzeybatı-Güneydoğu istikametinde planlanmış olan demiryolu yapım çalışmaları tamamlanarak işletmeye açılmıştır.

Yaklaşık dokuz yıllık bir süredir faaliyette bulunan İzban(Egeray), İzmir'in kuzey-güney güzergâhında bulunan ulaşım yoğunluğunu hafifletmiş ve trafiğin işleyişine katkı sağlamıştır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, TCDD ile İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin ortak çalışması ve işbirliği ile Egeray, diğer adıyla İzban işletmeye açılmıştır. İzban'ın(Egeray) işletmeye açılış yılı 2010 olup, Aliağa'dan

Cuma Ovası'na kadar çift hat olarak faaliyet göstermektedir. Bu hat kırk istasyonda hizmet sunmakta ve uzunluğu 136 km'dir (TCDD, Projeler, Şehiriçi Ulaşım, 2018).

2.2.2.3.2.2. Başkentray Demiryolu

Türkiye'nin başkenti Ankara'da trafik yoğunluğunu azaltmak, ulaşım kolaylığı, konfor ve güvenliğini sağlamak üzere Sincan-Ankara-Kayaş güzergâhında demiryolu çalışmaları tamamlanmış ve 2018 yılında işletmeye açılarak faaliyete başlamıştır. Şehir içi ulaşımına büyük katkı sağlayacak olan Başkentray, metro standardında hizmet sunacaktır. Başkentray kapsamında Ankara-Kayaş arası 4 hatlı, Ankara-Behiçbey arası 6 hatlı, Behiçbey-Sincan güzergâhında da 5 hatlı elektrikli ve sinyalizasyonlu demiryolu yapım çalışmaları tamamlanmıştır (TCDD, Projeler, Şehiriçi Ulaşım, 2018).

2.2.2.3.2.3. Gaziray Demiryolu

Gaziray Demiryolu Projesi, Türkiye'nin Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin önemli ve büyük şehirlerinden olan Gaziantep'in ulaşım ve trafik sorununu azaltmak için TCDD ile Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arasında oluşturulan işbirliği sonucunda uygulamaya konulan bir projedir. Gaziray Demiryolu Hattı yapım çalışmalarına 2018 yılında başlanılmıştır. Gaziantep-Başpınar ve Oduncular güzergâhında yapım çalışmalarına başlanılan demiryolu ile sinyalli ve elektrikli hat yapılarak, her sınıftaki demiryolu ulaşımına hizmet ve olanak sağlamayı amaçlamaktadır. Banliyo ve hızlı tren demiryollarından ikişer hat olarak toplamda, 112 km demiryolu inşa edilmektedir. Böylece Gaziantep- Oduncular arasındaki ulaşım süresi otuz dakika olarak gerçekleşecektir (TCDD, Projeler, Şehiriçi Ulaşım, 2018).

2.2.2.3.2.4. Marmaray Demiryolu

Marmaray Demiryolu Projesi, Türkiye'nin sanayisi, endüstrisi, ekonomisi ve diğer ticari faaliyetleri bakımından en gelişmiş, nüfus yoğunluğunun da en fazla olduğu İstanbul'da yapılarak faaliyete geçmiştir. Marmaray, İstanbul'un trafik yoğunluğunu hafifletmek, ulaşım ihtiyacını karşılamak, ulaşımında konfor ve

güvenliğini sağlamak amaçları doğrultusunda planlanmıştır. Bu projeye, İstanbul'un Anadolu yakası ile Avrupa yakası arasındaki mesafe, denizin altından tüp geçit olarak birleştirilerek, demiryolu ulaşımını sağlayacak şekilde yapımı gerçekleştirilmiştir. Marmaray, ülkemiz açısından ilk sayılan, diğer ülkeler açısından bakıldığında da sınırlı sayıdaki ülkenin yapmış olduğu bir tüp geçit projesidir. Marmaray projesinin yapım çalışmalarının tamamlanarak faaliyete geçtiği yıl 2013 tür. Marmaray'ın beş istasyonu bulunmakta olup, bunlardan Üsküdar, Sirkeci ve Yenikapı istasyonları yeraltında, Ayrılık Çeşmesi ile Kazlı Çeşme istasyonları ise yerüstünde inşa edilerek işletmeye açılmıştır. Marmaray'ın işletmeye açılmasıyla Asya ile Avrupa arasında kesintisiz ulaşım olanağı sağlanmıştır. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı'nın da işletmeye açılmasıyla, Pekin'den Londra'ya kadar transit ve kesintisiz demiryolu ulaşım olanağı sağlanmıştır. Marmaray Demiryolu Hattı'nın sunduğu ulaşım olanağıyla, üç saatte gidilen yol, artık iki saatten daha az bir sürede gidilmektedir. Projeye, İstanbul'un ulaşımının rahatlamasına katkı sunan, güvenli, konforlu ve hızlı bir demiryolu ulaşım hizmeti gerçekleştirilmiştir (TCDD, Projeler, Şehiriçi Ulaşım, 2018).

2.2.2.4. Türkiye'de 2000-2018 Yılları Arası Denizyolu Ulaşım Hizmetleri

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması, bu denizlerin kuzey-güney ve batı bölgelerine açılan kapılar özelliğinde olması, Asya-Avrupa-Afrika Kıtalarının geçiş güzergâhında yer alması nedenleriyle, denizyolu ulaşımı Türkiye için çok önem arz etmektedir. Ancak tüm bu olanaklara rağmen, Türkiye deniz yolu ulaşım sektörü henüz olması gereken seviyeye ulaşmamıştır. Tarihi Baharat Yolu ile tarihi İpek Yolu'nun geçiş güzergâhında bulunan Türkiye'nin denizlerden ulaşım ve lojistik alanında yeteri kadar faydalanmaması, ekonomik kayıplara neden olmaktadır. Büyük yüklerle, tonajı fazla malların taşınmasında en uygun olan taşıma ve ulaşım sektörü denizyolu ulaşımı olup, diğer sektörlerle göre daha fazla tercih edilmektedir. Deniz ulaşım sektörünün taşıma maliyeti, diğer ulaşım sektörlerine göre daha düşük, uzun mesafelerde taşıma kapasite ve olanağı da daha fazladır. Denizyolu ulaşımı, ülkeler ve kıtalar arası uzaklıklarda gerçekleştirilen yük taşıma faaliyetlerinin güvenli, düşük maliyetli ve taşıma kapasitesinin yüksek olması gibi unsurlar nedenleriyle dünya

ticaretinde ilk sırada tercih edilen ulaşım sektörüdür. Dünya genelinde lojistik ve yük taşıma faaliyetlerinin yaklaşık %90'lık kısmı, deniz ulaşımı yoluyla gerçekleştirilmektedir (Şendur, 2015: 1-4).

Türkiye'nin, denizyolu ulaşım yatırımları kapsamındaki projelerinden biri, Kanal İstanbul projesi olup, etüt, proje ve danışmanlık ihalesi 2017 yılında yapılmıştır. Etüt, proje çalışmalarının tamamlanmasıyla, ihaleli olarak yapımına başlanılacaktır. Türkiye'de denizyolu ulaşımı alanında yapılmasına başlanan konteyner limanlarından Kuzey Ege Çandarlı Limanı'nın yapımına 2011 yılında başlanmış yapımı devam etmektedir. Filyos Limanı da konteyner limanı olarak planlanmış, yapımına 2016 yılında başlanmıştır. Mersin'de yapılması planlanan konteyner limanının imar çalışmalarının tamamlanmasıyla yapımına başlanacaktır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik, Ulaşan Erişen Türkiye, 2018: 479-483).

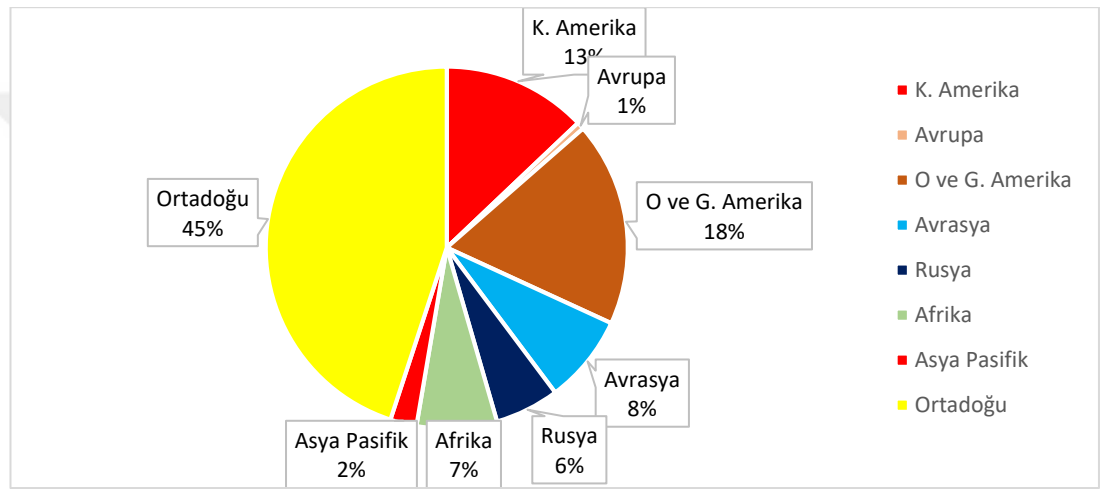
2.2.2.5. Boru Hatları Ulaşım Hizmetleri

Dünyadaki ekonomik gelişmelerden görülmektedir ki, enerji kaynaklarından çıkarılan hammaddelerin işlenmesi veya işlenmeden dağıtımının yapılması ülkeler için büyük önem arz etmektedir. Birçok sektörün enerji ve doğal kaynaklardan beslenmesi nedeniyle, çıkarılan petrol ve üretilen doğal gazı elinde bulunduran ülkeler, diğer ülkelere göre fayda ve ekonomik üstünlük elde etmektedirler. Enerji kaynaklarından elde edilen petrol ve doğalgazın üretim merkezlerinden tüketim merkezlerine ve talep edilen yerlere ulaşımının sağlanması boru hatları sektörünü oluşturmuştur. Dünyada, petrol kaynaklarının %70'e varan kısmı ile ve doğalgaz rezervlerinin %40'lara varan kısmı Ortadoğu ve Orta Asya'dan temin edilmektedir. Ortadoğu, Orta Asya, Rusya, İran ve Arap ülkelerinde üretilen petrol ve doğalgazın Avrupa ülkelerine dağıtımı ve ulaşımı önemli bir unsurdur (Yılmaz, 2005: 6).

Türkiye'nin enerji geçiş koridorunda bulunarak, boru hatlarıyla diğer ülkelere petrol ve doğalgaz ulaşımı sağlıyor olması, jeopolitik konumunun sağladığı önemli faydadır. Türkiye üzerinden geçen boru hatları, ekonomik ve diplomatik kazanımların sağlanmasına, uzun vadede stratejik üstünlük oluşturmaktadır. Boru hatlarının kurulma maliyetleri diğer ulaşım sektörlerinin taşıma maliyetlerine göre daha fazladır. Ancak boru hattı ulaşımının taşıma özelliğinin kesintisiz olmasıyla birlikte daha hızlı

ve güvenli ulaşım sağlamanın da petrol taşıma ve ulaşımında tercih edilme nedenlerindedir. Ayrıca petrol taşımak için döşenen boru hatlarının sağladığı faydalar, katlanılan yapım ve döşeme maliyetlerini kısa zaman içerisinde telafi etmektedir. Boru hatları ulaşımı gelişmiş ülkelerde farklı taşıma ve ulaşım amaçlarında da kullanılmaya başlanmıştır. Gelişen teknolojiyle birlikte boru hattı ulaşımının diğer ulaşım sektörlerine göre çevreye daha uyumlu olduğundan, daha çok tercih edilen bir ulaşım aracıdır (Aydemir, 2016: 400).

Şekil 5. Dünya Üzerindeki Petrol Rezervlerinin %'lik Oranları



Kaynak: Ham petrol ve doğalgaz sektör raporu, 2017: 8

Şekil 5'te görüldüğü gibi Dünya petrol rezervlerinin yarısına yakın kısmı Ortadoğu bölgesinde yer almaktadır. Bunu Güney Amerika, Kuzey Amerika, Avrasya, Afrika ve Rusya sıralaması takip etmektedir. Petrol ve petrol ürünleri üretimde, sanayide, ısınmada ve diğer sektörlerin temel hammaddesi ve enerji kaynağı olarak kullanılan önemli yeraltı kaynaklarıdır. Bu durum devletlerin uluslararası politikalarının yönünü tayin etmektedir.

2.2.2.5.1. Petrol Boru Hatları Hizmetleri

Dünyadaki petrol rezervlerinin yaklaşık %67'lik kısmı Ortadoğu'da bulunmaktadır. Petrol rezervleri bakımından zengin ülkeler, diğer ülkelere göre önemli fayda sağlamışlardır. Ortadoğu'nun petrol rezerv ve üretimi açısından zengin sayılan ülkelerinin başında Suudi Arabistan gelmektedir. Suudi Arabistan'ın üretimini gerçekleştirdiği ham petrol, boru hatları ulaşımı vasıtasıyla Basra Körfezi'ndeki

Rastanura ve Yanbu Limanları'na taşınmakta olup buradan da diğer ülkelere ihraç edilmektedir. Petrol rezervi bakımından zengin olan Irak'ın Kerkük bölgesinden çıkarılan ham petrol ise Kerkük'ten Ceyhan'a uzanan boru hatlarıyla ve diğer taraftan İsrail'in Hayfa Limanı'na ve Lübnan'ın Tripoli Limanı'na döşenmiş boru hatları vasıtasıyla ulaşımı sağlanmaktadır (Sekizinci beş yıllık kalkınma planı, 2001: 2).

Türkiye, ihtiyacını karşılamak için petrol ve doğalgaz üreten ülkelere, petrol ve doğalgaz ithal ederek, fazlasını boru hatlarıyla diğer ülkelere aktarmaktadır. Türkiye toprakları üzerinde yeterli petrol yatakları henüz keşfedilmemiş ve ülke içerisinde ihtiyacı karşılayacak yeterli petrole de henüz ulaşamamıştır. Bu nedenle Türkiye'nin ihtiyaç duyulan petrol miktarını karşılanması için Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı ile Azerbaycan'dan, Kerkük'ten Ceyhan'a uzanan petrol boru hattıyla da Irak'tan petrol ithalatı yapılmaktadır.

2.2.2.5.1.1. Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı (BTC)

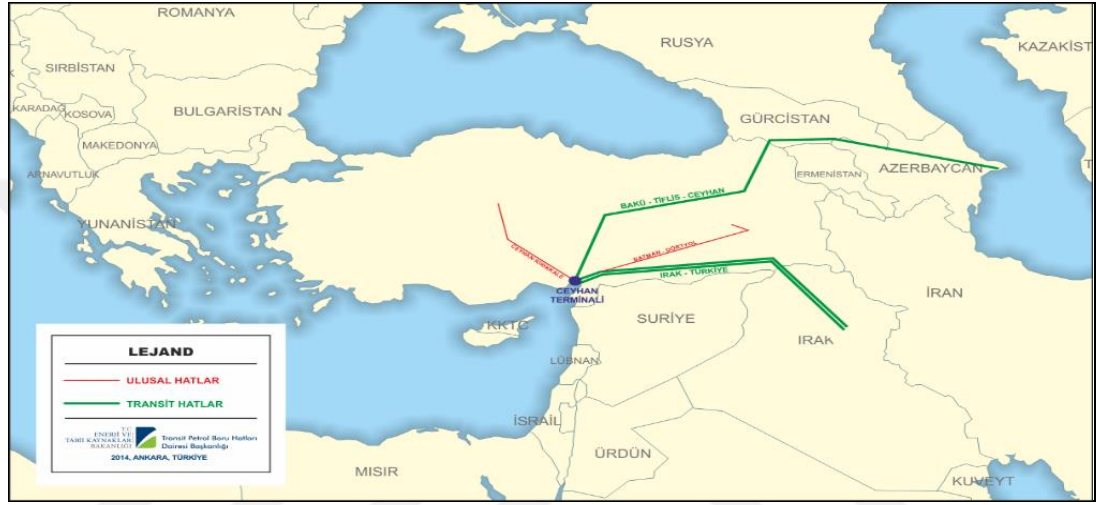
Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı kapsamında, Azerbaycan ve Hazar bölgesinde üretilen petrolün Türkiye'ye taşınması amacıyla 1999 yılında iki ülke arasında anlaşma yapılmıştır. BTC Petrol Boru Hattı, Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden Türkiye'de Ceyhan'a ulaşmaktadır. Bu hatla Türkiye'nin petrol ihtiyacının karşılanmasının yanında, Avrupa ülkelerine de tankerler ve denizyolu ile petrol ulaşımı sağlanarak, Türk ekonomisine çift yönlü katkı sağlanması hedeflenmiştir. BTC Petrol Boru Hattı Türkiye sınırları üzerinde uzunluğu 1076 km olup, işletimi BOTAŞ (Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş.) tarafından gerçekleştirilmektedir (TC. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Boru hatları, 2018).

2.2.2.5.1.2. Kerkük-Ceyhan Petrol Boru Hattı

Türkiye ile Irak petrol boru hattı Irak'ın Kerkük ve diğer bölgelerinde üretilen ham petrolün, Ceyhan'a ulaşması amacıyla, yapımı 1973 yılında tamamlanmış, işleme açılarak, ilk ham petrol ulaşımı 1977 yılında gerçekleşmiştir. Bu boru hattına ilave olarak yapımı tamamlanan boru hattıyla birlikte, ham petrol ulaşım kapasitesi 70,9 milyon tona çıkarılmıştır. Bu hatla ilgili olarak Türkiye ile Irak arasında var olan

anlaşmanın ve ilgili protokollerinin yenilenmesi ile 15 yıl süreliğine uzatılmasına yönelik 2010 yılında anlaşmaya varılmıştır. Kerkük- Ceyhan petrol boru hattının Türkiye sınırlarında kalan kısmının uzunluğu 986 km. olup, işletme sahibi ve sorumluluğu BOTAŞ'a aittir (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Boru hatları ve projeleri, BTC Boru Hattı, 2018).

Şekil. 6'de Türkiye'nin Petrol Boru Hatları Haritası



Kaynak: TC. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, www.enerji.gov.tr, erişim 09.08.2018

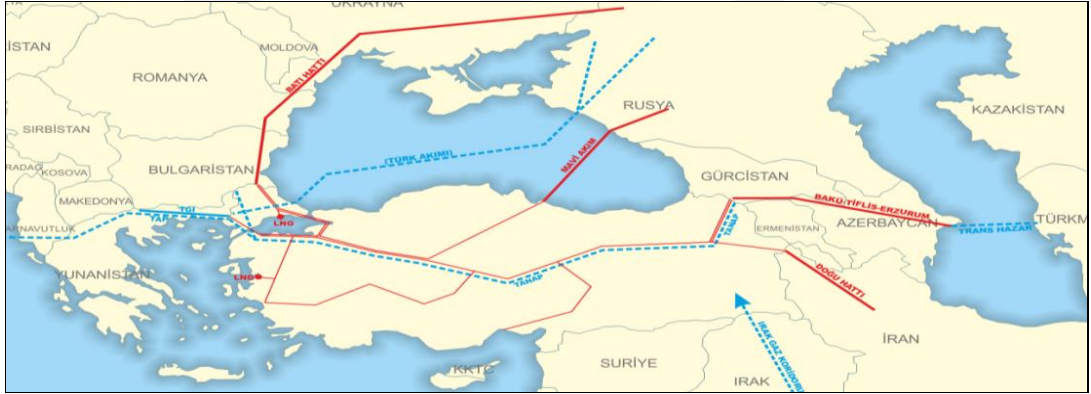
Şekil 6'da Türkiye'nin ithal ettiği petrol boru hatları görülmektedir. Irak'ın Kerkük bölgesinden çıkarılan ham petrol işlenerek veya işlenmek üzere Ceyhan'a ulaşmaktadır. Diğer petrol boru hattı Bakü-Tiflis-Ceyhan olup, buradan da Ceyhan'a petrol ulaşımı sağlanmaktadır. Ceyhan'a ulaşımı sağlanan ham petrol, işlenerek ülke içerisinde ihtiyaç duyulan çeşitli sektörlerde kullanılmaktadır. İşlenmiş veya işlenmeden Ceyhan'a boru hatlarıyla ulaşımı sağlanan petrolün bir kısmı da ihraç edilmektedir.

2.2.2.5.2. Doğalgaz Boru Hattı Hizmetleri

Türkiye'de evlerde, işyerlerinde ve fabrikalarda ısıtma, yakıt ve üretimde kullanılan elektrik ile diğer faaliyetlerde doğalgaz kullanımı giderek yaygın hale gelmektedir. 2000'li yıllardan önceki dönemlerde, ısınma daha çok odun ve kömürle gerçekleştirilmekteyken, doğalgaz dağıtım ve satışının daha uygun olması nedeniyle doğalgaz kullanımı yaygınlaşmıştır. Doğalgazın araçlarda da kullanımı oldukça

artmıştır. Türkiye’de hanelerde doğalgaz kullanımının başlaması ilk olarak başkent Ankara’da başlamış, sonrasında ise İstanbul, Kocaeli, Eskişehir ve Bursa illerine yaygınlaşmıştır. Son olarak, Hakkâri’de 21 Aralık 2018 tarihinde Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığınca doğalgaz boru hattı yapımı tamamlanmıştır. 1990’lı yıllardan itibaren sanayide kullanılan doğalgaz, 2000’li yıllardan sonra konutlarda kullanılmaya başlamıştır. Doğalgaz elektrik üretiminde ve sanayide çok fazla tercih edilmekte olup, çevreyi diğer yakıtlara nazaran daha az kirleten ve çevreyle uyumlu bir yakıt özelliği de taşımaktadır. Doğalgazın kimyasal özelliği renksiz ve kokusuz olması nedeniyle, gaz kaçağının kolayca fark edilmesi için doğalgaza koku verici madde ilave edilmektedir. Bu durum doğalgaz olanağı sunarak kamu hizmeti sağlarken, kamu sağlığına önem verildiğini göstermektedir. (Yılmaz, 2005: 4-5).

Şekil 7. Türkiye’nin Doğalgaz Boru Hatları ve Projeleri Haritası



Kaynak: TC. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Boru Hatları ve Projeleri, Doğalgaz Boru Hatları ve Projeleri, 2018 (erişim: 05.04.2018).

Şekil 7’de Türkiye doğalgaz boru hatları haritasında Azerbaycan, İran, Rusya ve Yunanistan’ a döşenmiş doğalgaz boru hatları görülmektedir. Türkiye ihtiyacı olan doğalgaz ihtiyacını bu boru hatlarıyla ithal etmekte olup, doğalgaz fazlasını da ihraç edilmekte ya da doğrudan ulaşım ve aktarımı sağlanmaktadır. Yukarıda belirtilen doğalgaz boru hatları, Türkiye’nin ekonomik, siyasi alanda gelişimine pozitif etki oluşturmakta, stratejik konumunu da daha önemli hale getirmektedir.

2.2.2.5.2.1. Rusya-Türkiye Doğalgaz Boru Hattı(Batı Hattı)

1984 yılında Türkiye ile Sovyetler Birliği arasında doğalgaz sevkiyat anlaşması imzalanmıştır. Daha sonra 1986 yılında ise BOTAŞ ile Soyuzgaz Export arasında Ankara’da yirmi beş yıllık anlaşma imzalanmıştır. Belirtilen miktar ve oranlarda gaz sevkiyatında artış sağlanması suretiyle, 1987 yılından itibaren Rusya’dan doğalgaz alımına başlanmıştır. Batı Hattı olarak bilinen Rusya-Türkiye Doğalgaz Boru Hattı uzunluğu 845 km’dir. Doğalgaz boru hattının tamamına yakın kısmı Rusya, Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan kara sınırları üzerinden geçmekte olup, Malkoçlardan Türkiye’ye giriş yapmaktadır. Türkiye’de ise İstanbul, Bursa, Eskişehir üzerinden Ankara’ya ulaşmaktadır. Malkoçlarda bulunan doğalgaz ölçüm istasyonunun kapasitesi 8 milyar m³’ten 14 milyar m³’e yükseltilmiştir (TC. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Boru Hatları ve Projeleri, Doğalgaz Boru Hatları ve Projeleri, 2018).

2.2.2.5.2.2. Mavi Akım Gaz Boru Hattı

Rusya Federasyonu ile Türkiye arasındaki Mavi Akım Doğalgaz Boru Hattı için 1997 yılında BOTAŞ ile Gazexport firmaları arasında yirmi beş yıl süreliğine anlaşma yapılmıştır. Mavi Akım Doğalgaz Hattı’ndan Türkiye’ye yılda 16 milyar m³ doğalgazın ulaşımı sağlanmaktadır. Bu hattın, Rusya toprakları üzerindeki uzunluğu 370 km, Karadeniz’den geçen kısmı 390 km ve Türkiye’de Samsun ile Ankara arasındaki hat uzunluğu 501 km olup, toplam doğalgaz boru hattı uzunluğu 1261 km’dir. Mavi Akım Doğalgaz Boru Hattı üzerinden 2003 yılından itibaren doğalgaz ulaşımı Türkiye’ye sağlanmaktadır (TC. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Boru Hatları ve Projeleri, Doğalgaz Boru Hatları ve Projeleri, 2018).

2.2.2.5.2.3. Doğu Anadolu Doğalgaz Ana İletim Hattı(İran-Türkiye)

Türkiye ile İran arasında 1996 yılında Tahran’da imzalanan anlaşma gereğince, yılda 10 milyar m³ doğalgazın Türkiye’ye ulaşımının sağlanması kararlaştırılmıştır. Doğu Anadolu Hattı’nın toplam uzunluğu 1491 km’dir. Bu doğalgaz boru hattının Türkiye’ye girişi Doğubayazıt güzergâhı olup, Erzurum, Sivas, Kayseri üzerinden

Ankara'ya ulaşmaktadır. Bu hattın doğalgaz ulaşımının sağlanmasına 2001 yılında başlanılmıştır (TC. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Boru Hatları ve Projeleri, Doğalgaz Boru Hatları ve Projeleri, 2018).

2.2.2.5.2.4. Bakü-Tiflis-Erzurum Doğalgaz Boru Hattı(BTE)

Azerbaycan'dan Türkiye'ye doğalgaz boru hattı döşemek ve doğalgaz ulaşımı sağlamak üzere 2001 yılında iki ülke arasında anlaşma yapılmıştır. Azerbaycan'ın Şah Deniz sahasındaki doğalgazın Türkiye'ye ulaşımı amacıyla döşenen doğalgaz boru hattından yılda 6,6 milyar m³ doğalgazın 15 yıl boyunca Türkiye'ye taşınması amaçlanmıştır. Azerbaycan ve Gürcistan toprakları üzerinden Türkiye'ye ulaşan BTE Doğalgaz Boru Hattı yaklaşık olarak 980 km uzunluğundadır. Bakü-Tiflis-Erzurum Doğalgaz Boru hattının tamamlanmasından sonra 2007 yılı itibariyle doğalgaz ulaşımına başlanmıştır (TC. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Boru Hatları ve Projeleri, Doğalgaz Boru Hatları ve Projeleri, 2018).

2.2.2.5.2.5. Türkiye-Yunanistan Doğalgaz Enterkoneksiyonu¹²

Türkiye üzerinden Yunanistan'a ve oradan İtalya'ya ulaşması planlanmış doğalgaz boru hattı, hem Türkiye'nin ihtiyacını karşılaması hem de transit doğalgaz ulaşımının sağlanması açısından önem arz etmektedir. Türkiye ile Yunanistan arasında 2003 yılında yapılan anlaşmaya göre, on beş yıl süreli olarak doğalgaz ulaşımının yapılması kararlaştırılmıştır. Doğalgaz ulaşımını sağlayacak boru hattının tamamlanması ile 2007 yılında faaliyete başlamıştır. Türkiye ile Yunanistan arasında yapılan doğalgaz boru hattının İtalya'ya da uzatılarak bağlantının kurulması için üç ülke arasında anlaşma yapılmıştır. Türkiye üzerinden Yunanistan'a ve İtalya'ya ulaşması planlanmış olan doğalgaz boru hattı, ekonomik ve diplomasi açısından Türkiye'yi faydalı duruma getirmektedir (TC. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Boru Hatları ve Projeleri, Doğalgaz Boru Hatları ve Projeleri, 2018).

¹² Enterkoneksiyon: "İletim ve dağıtım sistemlerinin toplamından oluşan sistemin, diğer bir ülkeye ait sisteme bağlanmasıdır" (Elektrik Piyasası İhracat, İthalat Yönetmeliği, 2005: 1).

2.2.2.5.2.6. Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP)

TANAP ile Türkiye-Azerbaycan arasında yapılan anlaşma gereğince Hazar Denizi'nin güneyinde ve Şah Deniz İki Gaz Bölgesi'nde bulunan doğalgaz rezervleri üretiminin Türkiye'ye ve Avrupa'ya ulaşımının sağlanması amaçlanmıştır. TANAP Doğalgaz Boru Hattı'nın Türkiye'ye girişi Ardahan'dan üzerinden olup, Erzurum, Ankara, Balıkesir, Çanakkale, Tekirdağ ve Edirne'ye ulaşacaktır. Edirne'den sonra TAB Doğalgaz Boru Hattı'na bağlanarak Avrupa'ya ulaşımı sağlanacaktır. TANAP doğalgaz boru hattının 19 km'lik kısmı Marmara Denizi'nde, diğer kısmının tamamı kara yüzeyinde olup, toplam 1850 km uzunluğundadır. Güney Gaz Koridorunun en önemli kısmını oluşturan TANAP Doğalgaz Boru Hattı, enerjide büyük potansiyel oluşturmaktadır. Türkiye, Azerbaycan'ın Şah Deniz'i'ndeki doğalgazın, üretim aşamasından Türkiye'ye ulaşımına ve Avrupa'ya taşınmasına kadar, her aşamada yetki sahibi olacaktır. (TANAP projesi, 2018).

Şekil 8. Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Güzergâhı



Kaynak: TANAP projesi, 2018 (erişim 09.04.2018).

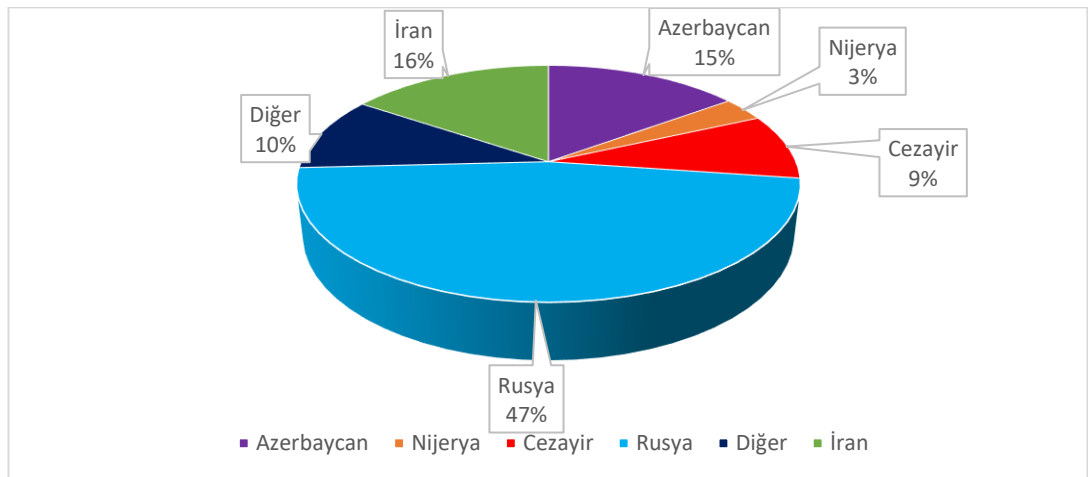
Şekil 8'de TANAP Boru Hattı'nın Türkiye'ye ulaştığı güzergâh ile geçiş güzergâhları gösterilmektedir. Türkiye'den sonra da Avrupa'ya uzanan boru hatlarıyla depolama ve ihtiyaç fazlası doğalgaz miktarının da Avrupa'ya aktarım ve ulaşımı sağlanmaktadır. Bu hat Türkiye'nin stratejik önem ve faydalarını sürdürmesine katkı sağlayacaktır. Şekil 9' da görüldüğü üzere TANAP Doğalgaz Boru Hattı Azerbaycan, Türkiye ve Avrupa arasındaki ekonomik, ticari gelişmeleri sağlayan bağlantı yolu konumundadır. TANAP Doğalgaz Boru Hattı'nın tamamlanarak, faaliyete

geçmesiyle, Türkiye doğalgaz transit geçiş koridoru olacak, enerji ihtiyacını da karşılamış olacaktır.

2.2.2.5.2.7. Türk Akımı Gaz Boru Hattı Projesi

Türk Akımı Gaz Boru Hattı, Türkiye ile Rusya arasında 2016 yılında İstanbul'da imzalanmış bir doğalgaz projesidir. Türk Akımı Doğalgaz Boru Hattı'nın yıllık gaz ulaşım sağlama kapasitesi 15,75 milyar m³ dür. Doğalgaz boru hattının Karadeniz'den geçen kısmı Rusya Federasyonu tarafından inşa edilerek işletilecektir. Kara tarafında kalan kısmın bir hattı, Türkiye adına BOTAŞ tarafından inşa edilecek, diğer hat üzerinden ise Avrupa'ya gaz ulaşımı sağlanacak ve bu kısmın inşası ve işletimi de %50 oranında her iki ülke şirketleri tarafından gerçekleştirilecektir. Türk Akımı Gaz Boru Hattı Projesi'nin tamamlanmasıyla, geçmiş yıllardaki gibi Ukrayna ile Rusya arasındaki anlaşmazlıkların Türkiye'ye ulaşan doğalgazın kesintiye uğramasının önüne geçilmiş olacaktır. Böylece direkt olarak Rusya'dan Türkiye'ye doğalgaz ulaşımı sağlanmış olacaktır. Türk akımı doğalgaz boru hattı çalışmaları devam etmekte olup, 2019 yılında gaz ulaşım faaliyetine başlanmasına yönelik planlamalar yapılmıştır (TC. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Boru Hatları ve Projeleri, Doğalgaz Boru Hatları ve Projeleri, 2018).

Şekil 9. 2018 Yılı Kaynak Ülkeler Bazında Türkiye'nin Doğalgaz İthalatı (%)



Kaynak: TC. EPDK, Doğalgaz Piyasası 2018 Yılı Sektör Raporu, 2018: 7

Şekil 9'de görüleceği üzere, Türkiye'nin yıllık doğalgaz ihtiyacının %52'lik kısmı Rusya'dan karşılanmaktadır. Bunu İran %17 ve Azerbaycan %12 oranlarıyla

takip etmektedir. Doğalgaz bakımından dışa bağımlı olan Türkiye ithal edeceği doğalgaz maliyetini düşürmek, ülke üzerinden yapacağı transit boru hattı ulaşım olanağını sağlamak, ticari, siyasi kazanımlarını uzun vadede devam ettirmesi gerekmektedir.



3. BÖLÜM

TÜRKİYE’DE KAMU POLİTİKASI OLARAK ULAŞIM HİZMETLERİ

Ulaşım hizmetleri, sağladığı fayda bakımından toplumun her kesimine etki etmektedir. Türkiye’de gelişmenin sağlanması, ulaşım ihtiyacının karşılanması ve diğer sektörlerle cevap verebilmek için ulaşım alanında yatırımlar yapmadan önce kamu politikaları oluşturulması gerekmektedir. Gündeme alınan ve oluşturulan kamu politikalarının uygulanmasıyla, ulaşım hizmetlerinde yatırım faaliyetleri gerçekleştirilmiş olmaktadır.

3.1. Ulaşım Hizmetlerinin Türkiye Ekonomisi’ ne Etkisi

Ulaşım alanında gerçekleştirilen yatırım hizmetleri tamamlanıp işletmeye açılmasıyla, farklı alanlarda dışsal etkiler oluşturmaktadır. Bu etkilerden bir kısmı ekonomi alanında gelişmelere olanak tanımaktadır. Ulaşım alanında yapılan hizmetlerin ekonomik değer oluşturması, ekonomiyle iç içe ve bağlantılı olması nedeniyle, katma değeri yüksek gelişmeler ortaya çıkmaktadır. Ulaşımın hizmetlerinin gelişmesiyle, ekonomi için üretilen mal ve hizmetlerle birlikte diğer sektörlerin kapsam ve kapasitesi de eş zamanlı artış göstermektedir. Artan kapasitenin sağladığı, üretim artışından kaynaklanan mal ve hizmetlerin, ilgili pazarlara ulaşımının sağlanması, iletimi ve aktarılması gibi faaliyetlerin gerçekleşmesinde ulaşımın etkisi büyüktür. Ulaşımın gelişmesi ekonomide birim fiyatları, mal ve hizmet sevkiyatını, ihtiyaç duyulan mal ve hizmet tedarikini sağlamaktadır. Bununla birlikte, ulaşım hizmetleri ve alt yapısının yetersizliği durumu ise piyasaların gelişmesini, hammadde yarı ve mamul mallar ile ürünlerin taşınmasını ve iş gücünün yer değiştirmesini

olumsuz etkilemektedir. Bu durum ekonomik gelişmeyi, verimliliği ve performansı düşürmektedir (Kara, Ciğerlioğlu, 2018: 578).

3.1.1. Ulaşım Hizmetlerinin Hanehalkına Etkisi

Ulaşım yatırım hizmetlerinin faaliyete geçmesiyle, hanehalkının durumunu pozitif etkilemektedir. Ulaşım hizmetlerinin gerçekleştirilmesiyle, işletmeye açılan ulaşım sektörlerinden yararlanan hanehalkı için büyük fayda ve pozitif sonuçlar oluşturmaktadır. Hanehalkının, barınma, sağlık, eğitim, iş gibi ihtiyaçlarının karşılanmasında ulaşım olanakları önemli yer tutmaktadır. İşine, hastaneye gitmeye çalışan bireylerin kısa zamanda ulaşımını gerçekleştirmiş olmaları, ulaşımın pozitif etkisini ortaya koymaktadır. Eğitim için birey ve hanehalkı ile öğrenciler ulaşım sektörlerinin yeterli ve arzu edilen kapasitede olmasıyla kısa sürede ulaşımını gerçekleştirmektedirler. Ulaşım olanaklarının yeterli ve istenilen standartlarda olması, hanehalkının yaşam kalitesini artırmakta, alternatif ulaşım olanaklarıyla da bütçesine de olumlu yansımaktadır. Ulaşım olanaklarının farklı ve yeterli sayıda olması, ulaşım sektörleri arasında rekabet olması, istenilen zamanda ulaşımın sağlanabilmesi, hanehalkının sağladığı pozitif katkılardır. Hanehalkının, var olan ulaşım hizmetlerinden yararlanmasıyla, gelir seviyesi ve bütçesini destekleyen uygun olanaklardan yararlanmış olmaktadır. Gelişen ulaşım sektör ve sistemleri, teknoloji ve olanaklar sonucunda, hanehalkının merkezi yerlere ulaşımı kolaylaşmakta, ulaşım mesafesi, konutun konumu gibi sorunlar ortadan kalkmış olmaktadır (Kocatürk Özcan, 2016: 77).

3.1.2. Ulaşım Hizmetlerinin Türkiye’de Bölgesel Gelişmeye Etkisi

Türkiye’de çeşitli koşullara göre oluşturulan bölgeler, gelişme düzeyi bakımından farklılık oluşturmaktadır. Bölgelerin gelişmişliğini etkileyen en önemli unsurlardan biri de ulaşım olduğundan, bölgeler arası gelişmişlik farkını yok etmek, gelişmemiş bölgenin gelişmesini sağlamak için ulaşım hizmetlerinin gelişmesi gerekmektedir. Türkiye’nin yedi bölgesinde, gerçekleştirilecek tüm ulaşım faaliyetlerinin etkin ve verimli olması halinde, birim maliyetlerde düşüş sağlanacaktır. Ulaşımın etkin, verimli ve sorunsuz gerçekleşmesiyle, ekonomik faaliyetler bölgelere

yayılacak, ekonomik gelişme sağlanmış olacaktır. Üretim faaliyetleri ve merkezleri de ulaşım güzergâhlarında yoğunlaşacak, bölgelerin gelişmesine katkı sağlayacaktır (Saatçioğlu, Karaca, 2013: 1).

Bölgeler arası ulaşım sektörlerinin entegre edilmesiyle, ulaşım alanında önemli gelişmeler sağlanacaktır. Ulaşımın gelişmesi, bölgedeki iş olanaklarının artmasına, göç alan bölge özelliği kazanmasına, ithalat ve ihracat yapılan limanlar, havaalanları, tren garları, petrol ve doğalgaz ulaşım istasyonlarının kurulmasına ve bölge için büyük ekonomik kazanımlara olanak sağlayacaktır. Sonuçta göç alan ya da göç vermeyen, yatırımların yapıldığı, nüfus artışının sağlandığı, sanayileşme ve endüstrileşmenin olduğu, etkili ve verimli yatırımların yapıldığı, tercih edilen bölgeler ortaya çıkacaktır. Ulaşım hizmetlerinin, pozitif dışsal fayda sağlaması için diğer yatırım ve üretim sektörleriyle de desteklenmiş olması gerekmektedir. Ulaşım yatırım hizmetleri mekânsal farklılık ve arazilerin kullanılmaları bakımından da olanaklar sağlamaktadır. Ulaşım güzergâhlarında kurulan istasyonlar, yerleşim yerleri, şehirleşme ve iş merkezleri, ulaşım hizmetlerinin, bölgelere sağlamış olduğu pozitif etkilerdir (Deniz, 2016:137).

Kanada'da Montreal-Toronto ve Vancouver güzergâhlarını¹³ kapsayacak şekilde yapılmış olan demiryolu hattının sanayileşmede ve bölgesel gelişmede yeterli seviyeye ulaşmadığı görülmüştür. Bunun nedeni araştırıldığında, Kanada'da büyük ve verimli tarım arazilerinin bulunmasına rağmen, ekonominin henüz istenilen büyüklükte olmaması, nüfusun az olması gibi nedenlerinden dolayı üretimin ve nakliyenin yetersiz kalmasına neden olduğu anlaşılmıştır. Bu eksikliklerin telafi edilerek, ulaşım yatırımlarının olumlu etkilerinin sağlanması için alınan önlemlerle birlikte, Montreal-Toronto ve Vancouver güzergâhındaki demiryolu ulaşımı, bölgenin gelişmesine büyük katkı sağlamıştır. Örnekten anlaşılacağı gibi ulaşımın hizmetlerinin

¹³ Montreal-Toronto ve Vancouver Demiryolu Hattı: Kanada'da 1886 yılında 35.000 km uzunluğundaki demiryolu hattı ulaşım yatırımlarının yapıldığı Montreal-Toronto ve Vancouver güzergâhını kapsayan bölgelerde, sanayi ve bölgesel gelişmenin sağlanamaması üzerine, demiryolu hattının civarlarına göçmenler yerleştirilmiş ve bu bölgelerde tarımsal üretimin artırılması yönünde politikalar uygulanmıştır. Artan tarımsal üretimle birlikte, taşıma ve nakliye işleri de artmış, demiryolu nakliyesi yoğun bir şekilde faaliyet göstermiş, birim maliyetlerde azalma sağlanmıştır. Artan faaliyetler ve düşen maliyetlerle bölgenin gelişmesi sağlanmıştır (Erdoğan, 2016:197).

gelişmesinin, bulunduğu bölgeyi de gelişmesi için diğer sektörlerin de yatırım politikalarıyla desteklenmiş olması gerekmektedir. Ulaşımı destekleyen yatırımların yapıldığı bölgeler toptan gelişme göstermiş olacaktır (Erdoğan, 2016:197). Bunun gibi Türkiye’de de ulaşım hizmetleri için yeni güzergâhların belirlenmiş olması durumunda, arazi fiyatlarında artış olduğu, bölgenin değerlendirildiği, yerleşim sayısı ile iş olanaklarının arttığı görülmekte olup, bu durum bölgenin gelişmesine katkı sağlamaktadır.

3.1.3. Ulaşım Hizmetlerinin Türkiye’nin Ekonomik Gelişmesine Etkisi

Ulaşım sistem ve sektörleri yatırım hizmetlerinin dışsal faydası çok yönlüdür. Ulaşım sektörlerindeki ilerleme ülke ekonomisine etki etmek, ekonomiye yön vermek gibi önemli bir fonksiyonu yerine getirmektedir. Türkiye’de ulaşım olanaklarının geliştiği kent ve bölgelerde, demiryolu, denizyolu, havayolu, karayolu ile boru hatları yatırımlarının pozitif etkileri görülmektedir. Ulaşım kapasitesinin yeterli olduğu bölgelerde, tüm alanlarda yatırım yapılmış olacaktır. Türkiye’de ulaşımın geliştiği bölgelerde, yatırımlar, sanayileşme ve gelişmekte artmakta, ticaret hacminin büyümesine olanak tanınmaktadır. Ayrıca ulaşımın gelişmesiyle, bölgelerdeki nüfus oranlarında artış sağlanmakta, eğitim için okullar ve binalar yapılmakta, kent merkezleriyle birlikte çevresindeki alanlar gelişmekte, sosyal donatı alanları artmakta, sağlıkla ilgili merkezler, hastaneler ve binalar kurulmakta, alt yapı hizmetleriyle birlikte de çevre düzenlemeleri yapılmaktadır. Ulaşım sektörünün gelişmesiyle üretilen mal ve hizmetlerin girdi ve üretim maliyetleri ile nakliye ve pazarlara ulaşma maliyetleri de düşmektedir. Tarım, sanayi, endüstri, inşaat ve diğer sektörlerde gerçekleşen üretim faaliyetlerindeki artış ve bu sektörlerin birim maliyetlerindeki düşüş, ulaşım olanaklarının olumlu sonuçlarını göstermektedir. Ayrıca hammadde, yarı ve mamul mal ve hizmetlerin yerinde ve zamanında istenilen yer ve piyasalara kolayca ulaşma olanağı da ekonomik gelişmelere neden olmaktadır (Erdoğan, 2016: 197).

Bir ülkenin ekonomik gelişme seviyesinin düşük olması, o ekonomi için ulaşım yatırımlarının, toplam yatırımlar içerisinde büyük yer alacağını göstermektedir. Ekonomik gelişmenin temelinde, önemli oranda ulaşım yatırımları bulunmaktadır.

Ulaşım sektörlerinin hizmet sektörü özelliğinde olması nedeniyle, insan faktörü ön plandadır. Ulaşım sektörlerinde insan istihdam etme olanağı fazla olduğundan ve ulaşımında istihdam artırıcı etkisinden dolayı, ekonomik büyüme ve gelişmeye önemli katkısı bulunmaktadır. Ulaşım sektörlerinin gelişmesi, diğer sektörlerle katma değer sağlamaktadır. Ulaşım sektörünün, vergi gelirlerini artırması, diğer sektörlerde de talep artırıcı özellik göstermesiyle ekonomik etki oluşturmaktadır. Ulaşım sektörlerinin ve son yıllarda özellikle deniz ulaşımının, dış ticarete önemli yerinin ve payının bulunması da ulaşımın ekonomik etkilerinin büyük olduğunu göstermektedir (Aslan, Meriç, 2009: 63-64, 67).

Türkiye’de ulaşım sektör ve sistemlerinin gelişmesi ülke ekonomisinin gelişimine katkı yapmaktadır. Yolcu ve yük taşıma kapasitesinin artarak ekonomiye yüksek katma değer sağlaması, boru hatlarından sağlanan doğalgaz ve petrol ulaşımının istenilen seviyede olması, karşılanan enerji ihtiyacı ve transit aktarım olanakları, Türkiye ekonomisine sağlanan önemli katkılardır. Gelişmiş ülkeler, ulaşım alanında yeterli miktarda yatırım yaparak, gereken tüm altyapı, tesis ve yatırımlarını tamamlamışlardır. Ulaşım yatırım hizmetlerinin yapılması ve ilerleme sağlanması önemli olmakla birlikte, tek başına yetersiz kalmaktadır. Ulaşım sektör ve sistemlerinin ilerlemesi ve hedeflenen standartlara erişmesi, ekonomik gelişmelere olanak sağlamaktadır. Bunun için de ulaşım maliyetlerini düşürmek, etkin ve verimli bir ulaşım ağı oluşturmak, yatırımlarda etkililiği yakalamak gerekmektedir. Ayrıca, ulaşım sektör ve sistemlerinin son teknolojiyle, nüfus oranlarının dikkate alınarak gerçekleştirilmesi, verimli yatırımlarla desteklenmesi gerekmektedir. Ulaşım sektörlerinde entegrasyonun sağlanması, yatırım alanları ile nüfusun yoğun olduğu bölgeler arasındaki koordinasyonun sağlanması da ekonomik gelişmeler oluşturacaktır. Aksi halde pozitif dışsal fayda ve beklenen ekonomik gelişme sağlanamamış olacaktır (Erdoğan, 2016: 197).

Gelişme, ülke ekonomisi için üretilen mal ve hizmetlerdeki sürekli artışın sağlanması olduğundan, ulaşımın gelişmeye etkisi de tüm sektörlerle ulaşım olanağı sağlamasıyla ortaya çıkmaktadır. Gelişmiş ulaşım sistem ve sektörleri, Türkiye’de her alanda ilerleme sağlanmasına, pazarlara ulaşmaya, piyasaların birbiriyle bağlantı kurmasına ve verimlilik oluşturmaya olanak tanımaktadır. Türkiye’de ulaşımın

gelişmiş olduğu illerde, tüm sektörler gelişme göstermiş, üretim miktar ve hacminde toptan artışın sağlandığı görülmektedir. Gelişme, ülkedeki birey ve toplumların sosyo-ekonomik açıdan gelişim göstermesi, refahın artması, sonuçları bakımından ekonomik ve sosyal alanlarda üretim miktar ve kapasitesindeki reel artış olarak da kendini göstermektedir. Ülkede gerçekleşen üretim artışının, ülke nüfusuna dağılımında da artış göstermesi gelişmenin temel göstergelerindendir. Gelişmiş ülkeler incelendiğinde, birbirine entegre edilmiş ulaşım ağlarının sistemli ve planlı olarak ülke geneline yayılarak, ulaşım sorununun çözülmüş olduğu görülmektedir (Aktuğ, 2010: 6).

Türkiye'nin gelişme sağlayabilmesi için tüm ulaşım hizmetleri alanında ilerleme sağlaması gerekmektedir. Gelişme Türkiye ve diğer ülkeler için ekonomik ve sosyal açıdan ilerlemeyi ifade etmekte olup, her iki alanda da eş zamanlı ve dengeli ilerleme göstermektedir. Ulaşım sistem ve sektörlerinde etkili, verimli yatırım hizmetlerinin gerçekleştirilmiş olması, Türkiye'nin gelişmesine büyük katkı sağlayacaktır. Türkiye'de ulaşım sistem ve sektörlerinin gelişmesiyle birlikte, nüfusun yoğun olduğu kent merkezlerinden dış bölgelere erişim ve ulaşım kolaylığı sağlanmış olmakta, sanayileşmenin artmasında, ticaretin gelişmesinde, inşaat sektörünün gelişmesinde ve diğer alanlardaki yatırım yapma olanak ve kolaylığı artmakta ve gelişmeye yönelik olanaklar oluşmaktadır. Ulaşımın gelişmesiyle, girdilerde süreklilik sağlanmakta, birim maliyetler düşmekte, istikrarlı üretim ve devamlılık sonucunda tarım, sanayi, endüstrideki üretimlerde karlılık oranları da yükselmektedir. Bunlara ek olarak, üretim teknolojilerindeki gelişmeler de yüksek standartlarda üretime olanak tanımaktadır. Bunların sonucunda, üretim ölçekleri artmakta ve verimlilik sağlanmaktadır. Üretim artışları da ulaşım hizmetlerinin gelişmesine ve kapasite artışlarını desteklemesine olumlu yönde katkı sağlamaktadır. Yani ulaşım olanaklarının artması üretimi artırmakta, üretim artışı da ulaşımın daha fazla yaygınlaşmasına fırsat tanımaktadır (Erdoğan, 2016: 197).

Türkiye'nin ekonomik gelişmesinin başlangıcında, demiryolları önemli bir etkidir. Osmanlı Devleti döneminden kalan demiryollarının geçiş güzergâhları, genel itibarıyla verimli tarım alanlarının olduğu bölgeler ile kaynakların çok olduğu araziler olduğu görülmektedir. Türkiye'nin kurulmasından itibaren yapımı tamamlanmış olan

demiryollarının geçtiği güzergâhlarının büyük bir kısmı Batı Anadolu'da yer aldığı görülmektedir. Bunun nedeni ise Batı Anadolu'nun daha düz ve engebesiz olması, tarım alanları ile yeraltı ve yerüstü kaynaklarının fazla olmasıdır. Türkiye'nin batı bölgesinin gelişmesinde öncü rol üstlenen, önemli özelliklerinden biri de ulaşım hizmetlerinin yaygın olmasıdır (Şendağ, 2007, 75).

Ulaşım hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde etkinlik ve verimlilik sağlanmış olduğunda, Türkiye'nin gelişmesinde önemli mesafeye ulaşmış olacaktır. Türkiye'de ulaşım sektör ve sistemlerinin, ekonomik gelişme üzerindeki etkisinin pozitif yönde ve süreklilik gösterebilmesinde önemli unsurlardan birisi de performans denetiminin sağlanmasıdır. Ulaşım sektörlerinin performans denetimi kapsamında tutumluluk, verimlilik ve etkinlik unsurlarına uyumlu ve uygulamaya yönelik olması, tespit çalışmalarının yapılması unsurları da ulaşımın gelişmeye olan etkisini pozitif yönde etkilemiş olacaktır. Performans denetiminin sağlıklı yapılmış olması, ulaşım sektörleri alanında gerçekleştirilen yatırım hizmetlerinin, gelişmeye etkisinde olumlu sonuçlar doğuracaktır (İpek, 2018: 655).

3.2. Ulaşım Hizmetlerinin Türkiye Politikasına Etkisi

Politika, toplumu oluşturan bireylerin belirli konularda göstermiş oldukları tepki ve mücadeleden ibarettir. Bireylerin hayata bakışı, gelir durumları, yaşantıları gibi unsurlar gereğince farklı tercihlerde bulunarak politikanın ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Bireyler ve toplumlar arasındaki fikir ve çıkar çatışması bitmediği sürece politikanın gelişimi ve varlığını devam ettirmesi de bitmeyecektir (Kapani, 2007: 16-19).

3.2.1. Ulaşım Hizmetlerinin İç Politikaya Etkisi

Türkiye'yi yönetmeye talip olan siyasi partilerin, iç politikaya yönelik taahhüt ettikleri projeler bulunmaktadır. Taahhüt edilen bu projeler, seçmeni ikna etmek üzere, siyasi partilerin ve siyasetçilerin tanıtım reklamları ile oy isteme faaliyetleri araç olarak kullanılmaktadır. Siyasi partilerin uzun süre varlığını devam ettirebilmesi, seçmenlerin o partiyi tercih etmelerine bağlıdır. İç politika alanında yer alan

seçmenler, serbest piyasadaki tüketiciler gibi değerlendirilmektedir. İç politikada ülke yönetimine gelmeyi hedefleyen parti yöneticileri fikirlerini ve hedefledikleri politikaları seçmenlere ileterek, anlaşılmayı sağlamalıdır (Karaçor, Gözüm, 2012: 406-407).

Ulaşım hizmetlerinin yapılmasıyla, ülke genelinde iyileşmelere olanak tanınmakta, ülkenin siyasetinde önemli etkiler oluşturmaktadır. Bunun için, ulaşım alanında gerçekleştirilen yatırımlar ve hizmetler Türkiye'nin iç politikasına etki etmektedir. Ulaşım yatırımları sonucunda sağlanan kolaylıklar, iç politikada güçlü ve üstünlükler sağlamaktadır. Türkiye'de iç politikanın etken unsuru seçmenlerce oy kullanırken, ideolojik yakınlığı olan partilere, yapılan ya da yapılması vaat edilen yatırım ve ulaşım hizmetlerini gerçekleştireceğine inandığı partiler yönünde tercih kullanılmaktadır. Bunun yanında, Türkiye'nin iç politikasında seçmenlerin tercihi genel seçimlerde farklı, yerel seçimlerde farklı olabilmektedir. Genel seçimlerde Türkiye genelinde ekonomik gelişmeler, yapılan yatırımlar, ulaşım hizmetleri ile ideolojik uyuma dikkate alınmaktayken, yerel seçimlerde partiden ziyade ilçe veya ilde yatırım ve hizmet yapacağı vaadinde bulunan siyasi kişiler tercih edilmektedir (Kavas, 2017: 75-78).

Ulaşım hizmetlerinin gelişmesi, standartların yükselmesi, etkin ve verimli gerçekleştirilmesi, Türkiye'de yaşayan tüm vatandaşların ihtiyaç duyduğu ulaşım olanaklarını sağlayacaktır. Kesintisiz ulaşımın sağlanması, kapasite oranlarının yüksek olması, her yer ve bölgeye ulaşım ile erişim olanağı sağlanması hedeflenen bir ulaşım politikasıdır. Birey ve toplumlara her türlü ulaşım, erişim olanağının sağlanmış olması, mahalli idareler, genel seçimler ve Cumhurbaşkanlığı Sistemi seçimlerinde siyasi tercih konusu olmakta ve ülke siyasetinin şekillenmesinde etkili olmaktadır. Yani hangi il ve bölgede ulaşım hizmetleri gerçekleştirilmişse, bu ulaşım olanaklarını elde eden vatandaşlar, seçimlerdeki tercihleriyle iç politikayı etkileyerek, yön vermektedirler. Ulaşım hizmetlerindeki gelişmeler, bireyler ve toplumların politik değerlendirme yaparak, iç politikadaki tercihlerini ortaya koymaktadır. Ulaşım hizmetlerinin gerçekleşmesi, iç politikanın yönünü belirlemekte, iç politikada etkili ve belirleyici özellik taşımaktadır. Ulaşım hizmetlerinden, önceki dönemlere göre daha fazla yararlanan, ulaşım standartlarının yükseldiğini ve ulaşımda kolaylıklar elde

ettiğini düşünen vatandaşlar, yatırım yapan hükümet ve partiyi tercih ederek politikayı etkilemektedirler (Karaçor, Gözüm, 2012: 424)

Ulaşım hizmetlerinin gelişmiş teknolojiyle donatılması, gelişmiş ülkelerdeki ulaşım hizmetleri seviyesine çıkartılmış olması gibi unsurlar vatandaşların özgüvenini artırmakta, pozitif bakış kazandırmakta, değer gördüğünü hissettirmektedir. Bu duygu ve düşüncelere sahip vatandaşlar, ulaşım hizmetlerini gerçekleştiren politik kesimi destekleme yönündeki tavırlarını ortaya koymaktadırlar. Bu nedenle, birey ve grupların ulaşım ihtiyaçlarının karşılanmış olması, iç politikayı etkilemekte, seçimlerde tercih yapmaya yön vermektedir. Üretim, tüketim, erişim, yolcu ve yük taşıma sektörleri, petrol ve doğalgaz üretimi, işletimi ve taşıma merkezlerinde istihdam olanak sağlayan ulaşım hizmetleri de bireylerin politik tercihlerine etki etmektedir. Üretilen mal ve hizmetlerin tüketim yerlerine ulaşması, ihraç noktalarına erişiminin sağlanması, yolcuların kısa sürede istedikleri yer ve bölgelere ulaşım sağlaması, seyahat çeşitliliği ve kolaylığı gibi unsurlar da iç politikanın yönünü belirlemektedir. Belirtilen tüm nedenlerden dolayı seçmenler ulaşım hizmetlerinin gelişmesini sağlayan, hükümet ve yerel idareleri destekleme yönünde irade ortaya koymaktadırlar. Ulaşım hizmetlerinde, yatırımın ülkeye olan faydasının ve maliyetinin ne olacağı yönündeki fayda-maliyet analiz çalışmasını her ne kadar teknokratlar yapıyor olsa da yatırım hizmetlerinin hangi il veya bölgeye yapılacağı kararını politikacılar vermektedir. Burada yatırımların fayda-maliyet analizinin politikacılar için çok da önemi bulunmamaktadır. Yani politikacılar bir sonraki seçimlerde tekrar seçilebilmek için kendi seçim bölgelerine daha fazla yatırım yapılması için mücadele etmektedirler (Aktan, Sakal, 1999: 118).

3.2.2. Ulaşım Hizmetlerinin Dış Politikaya Etkisi

Devletler, dış politikaya ilişkin görüş beyan etmeyi ve uygulamayı son yüzyıldan itibaren gerçekleştirmektedir. Bunun nedeni, Birinci Dünya Savaşı'nın yaşandığı tarihe kadar birçok ülke, krallık ve monarşi ile yönetilmiştir. Bu döneme kadar krallar ülkenin dış politikasını belirlemekte ve dış politikaya yön vermektedir. Paramentosunun kuruluş ve çalışmaları çok eskilere dayanan İngiltere'de dış politikada söz sahibi ve yetkili isim kral olup, dış politika konusunda hiçbir tartışmaya

mahal vermemiştir (Kürkçüoğlu, 1980: 309). Artık 20. yüzyıldan itibaren imparatorluklar ve krallıkların yerini parlamenter sistemle, cumhuriyet olarak yönetilen devlet ve hükümet yapıları almıştır. Ülkelerin dış politikalarını hükümet, meclis, dışişleri bakanlığı ya da ilgili kurumlar belirleyerek, beyanda bulunmaktadırlar.

Dış politika, Türkiye'nin siyasi ve ekonomik varlığını sürdürebilmesi, çıkarlarını koruyabilmesi için önemli bir unsurdur. Türkiye'nin dış politikada etkin, verimli ve devamlılık gerektiren rolünü yerine getirebilmesi için çeşitli etkenler varlık göstermektedir. Ulaşımın dış politikaya olan etkisi diğer sektörlerin de gelişmesi ve desteklenmesiyle büyük yansımaları olanak tanımış olmaktadır. 2000'li yıllardan sonraki Türkiye'de ulaşımın gelişmesiyle eş zamanlı olarak, ekonomide büyüme ve gelişme sağlanmış, ihracat ve ithalat hacmi artmış, her alanda üretim yapan ülke durumuna gelmiştir. Dış politikayla bağlantılı olarak, Türkiye'de ulaşım hizmetlerinde eş zamanlı gelişme olduğu, görülmektedir. Buna örnek olarak, 1980'li yıllarda Amerika'nın New York eyaleti ile İstanbul arasında aktarmasız uçuş hizmet bulunmamaktaydı. Günümüzde ise İstanbul'dan Dünyanın çok sayıda ülkesine aktarmasız uçuşlar gerçekleştirilmektedir (Çavuş, 2012: 23-28). Dış ülkelerle gerçekleştirilen ulaşım hizmetleri, ekonomi ve ticaretin artmasına, dış politikanın da pozitif yönde gelişme sağlamasına neden olmaktadır.

Türkiye'nin dış politikada etkili olduğu ve faydalı sayıldığı noktalardan biri de yumuşak gücüdür¹⁴. Türkiye'nin dış politikada ve uluslararası ilişkilerde yumuşak güç olarak faydalı olduğu bölgeler Kafkaslar ile Arap ülkelerinin olduğu bölgeleri kapsayan Ortadoğu'dur. Türkiye'nin dış politikada etkili olan yumuşak gücünü

¹⁴ Yumuşak Güç: Josep Nye, yumuşak gücü, bir aktörün havuç veya sopaya gerek duymadan, işbirliği yapmak veya çekiciliğini kullanarak istediğini yaptırması olarak ifade etmektedir. Kurumlar, değerler, kültür ve politikalar yumuşak gücün oluşmasında önemli unsurlar olarak yer almaktadır. Yumuşak güç, başkalarının istek ve taleplerini, kendi istek ve talepleri doğrultusunda etkileyebilmek olarak da ifade edilebilir. Yumuşak güç cezbedici unsurlar içerirken, sert güç askeri ve ekonomik hususlar içermektedir (Çavuş, 2012: 29).

oluşturan etkenler, Asya ile Avrupa arasında ulaşım güzergâhında köprü vazifesi görmesi, jeopolitik konumu, İslam dinine mensup ülkelerle Hristiyan dinine mensup ülkeler arasında geçiş güzergâhında bulunması, liberal ekonomiye sahip olması, Orta Asya ve Arap ülkeleri açısından örnek alınabilecek ülke olması belirtilebilir. Türkiye'nin tarihi ve kültürünün öteden beri süregelen yapısı dış politikada yumuşak güç olarak pozitif sonuç oluşturmaktadır. Türk tarihinde on altı Türk İmparatorluğunun kurulduğu, Asya, Afrika ve Avrupa kıtalarının birleştiği noktada ve ulaşım merkezinde yer alması da ulaşım olanaklarını artırdığından, dış politikaya önemli etkide bulunmaktadır. Türkiye'nin yumuşak gücü olan ülkeler ile dış politikanın geliştirilmesi için çaba gösterilen diğer ülkeler arasındaki havayolu, demiryolu, karayolu ve denizyolu, boru hatları ulaşım sektörlerinin geliştirilmesi ve entegrasyon sağlanması Türkiye'ye dış politikada pozitif etki sağlamaktadır (Çavuş, 2012: 29).

Ulaşım hizmetlerinde dış ülkelerle entegrasyon sağlanmış olan bir Türkiye'nin, ekonomik ve ticari faaliyetlerde olduğu gibi dış politikaya olan etkisi de önem arz etmektedir. Ülkeler arası gerçekleştirilen ulaşım hizmetlerinin etkisi ve sonuçları çok yönlü olup, Türkiye ile diğer ülkeler arasında pozitif yönde politik gelişmeler oluşturmaktadır. Ülkeler arasında ulaşım hizmetlerinin gelişmesiyle, vatandaşlar arasında pozitif etkileşim olmakta, birbirlerini tanıma fırsatı bulmakta, seyahatlerde artış olmakta ve stratejik ortaklıklar sağlanabilmekte, politik desteklemeler elde edilebilmektedir. Türkiye'de ulaşım hizmetlerinin gelişmesi, ulaşması dış politikada ve uluslararası alanda, pozitif dışsal fayda ve kazanımlar sağlanacaktır. Yani, ulaşımın gelişmesiyle, Türkiye ile diğer ülkeler arasındaki ticari, ekonomik, siyasi ve diplomatik bağlar güçlenecek, dış politikada faydalar elde edilecektir. Türkiye'nin dış politikasının belirlenmesindeki etkenlerin başında, jeopolitik konumu ile stratejik durumu önemli bir unsur olup, soğuk savaş döneminin bitmesiyle, dış politikada farklı seçeneklere yönelerek, dış politika buna göre belirlenmeye başlamıştır. Bu bağlamda dış politikayı belirleyen ve dış politikaya etki eden unsur olarak ulaşım ve yansımaları ortaya çıkmaktadır (Okutan, Ereker, 2005: 190).

3.3. Türkiye’de Ulaşım Hizmetlerinin Kamu Kesimi Hizmetlerine Etkisi

Türkiye’de gerçekleştirilen ulaşım hizmetleri, ulaşım alanında etkili ve verimli sonuçlar ortaya koymakla birlikte, diğer alanlarda da olumlu etki ve dışsallıklar oluşturmaktadır. Ulaşım hizmetlerinin yerine getirilmesiyle birlikte diğer sektörlerin de kamu kesimine etkileri artmaktadır.

3.3.1. Ulaşım Hizmetlerinin İç Güvenlik ve Savunma Alanına Etkisi

Ulaşım hizmetleri ülkenin iç güvenliğine ve savunmasına etki etmektedir. Bu etkinin kapsamı hedeflenenler doğrultusunda sınırlı olabileceği gibi geniş yansımalara da olanak sağlayabilmektedir.

3.3.1.1. Ulaşım Hizmetlerinin İç Güvenlik Alanına Etkisi

Ulaşım hizmetlerinin etkili ve verimli gerçekleştirilmesi, Türkiye’de ulaşım ihtiyacını karşılayabilmesi bakımından önem arz etmektedir. Ulaşımın çok yönlü fonksiyonu yerine getirmiş olması önemli olmakla birlikte, Türkiye’de milli savunmanın sağlanması noktasında da çok önemli bir unsurdur. Geçmiş yüzyıllarda ulaşım henüz gelişmemiş olduğundan, yaya ve hayvanlar üzerinde savaş meydanlarına ve cephelere uzun süren yolculuklar sonucunda ulaşılmaktaydı. Askerler ve hayvanların uzun yolculuk sonrasında yorgun ve bitkin düşmüş olmaları, araç gereç zayiatı ve insanların ölümü gibi sorunlar bulunmaktaydı. Ulaşımın zamanla gelişmesi, yaşamı kolaylaştırması, ulaşım duyulan ihtiyacın ne kadar fazla olduğu gerçeğini de ortaya koymaktadır. İç güvenlik hizmeti sunmakta olan devletin, vatandaşlarının bu alandaki istek ve taleplerini dikkate almak, var olan ihtiyaçlarını karşılamak, toplumsal huzur ve sükûnu sağlamak, yasal yetki çerçevesinde kolluk gücünü kullanma hakkına sahip olup, yasal hakların uygulanması için ulaşım hizmetlerinin etkin ve verimli olması gerekmektedir. Ulaşım hizmetlerinin gelişmiş olmasıyla, her türlü faaliyet zamanında gerçekleştirilmiş olmakta, ulaşım ile bağlantılı iş ve işlemler yerin getirilmekte, suçluların kontrolü ve takibi kolaylaşmış olmaktadır. Ulaşım

olanaklarının iyi seviyede olması, iç güvenlik hizmetinin sağlıklı işlemesine ve pozitif etki oluşturmaya neden olmaktadır (Erdem, Fırat, S:94, 2014: 115-119).

Ülkelerin gelişmişliğini gösteren önemli unsurlarından biri de ulaşım hizmetleri göstergeleridir. Ulaşım hizmetleri gelişmiş olan ülkeler birçok sektörde de ilerleme sağlamış bulunmaktadır. Ulaşım sektörlerinin gelişmiş olması suya atılan taşın oluşturduğu dalgalar benzeri dışsal fayda sağlamaktadır. Türkiye’de ulaşımın gelişmesiyle, iç savunma alanındaki başarılı çalışmalar ve stratejilerin uygulanabilmesi sağlanmaktadır. Türkiye’de iç güvenlik, kolluk hizmetleri vasıtasıyla huzur ve güvenin sağlanması, kamu düzeninin temini gibi amaçlar doğrultusunda yerine getirilmektedir. Türkiye’de iç güvenliği sağlayacak kolluk kuvvetleri polis, jandarma, sahil güvenlik birimleri ile gümrük muhafaza memurları olup, görevlerini gerçekleştirmeleri karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu ulaşım sektörlerinin sunduğu olanaklarla mümkündür. Yani Türkiye’de iç güvenlik alanında görev yapan tüm kolluk kuvvetlerinin, görev ve faaliyetlerini en iyi şekilde yerine getirebilmeleri, lojistik olanaklardan yararlanabilmeleri, ulaşım ve erişim faaliyetlerini yerine getirebilmeleri için ulaşım sektör ve sistemlerine önemli derecede ihtiyaç duymaktadırlar. Ulaşım hizmetlerinin sağladığı olanaklarla, iç güvenlik daha etkin ve verimli sağlanarak, hedeflenen amaca ulaşılabilecektir (Mil, C.5, S. 11, 2014: 40-61).

Ulaşım sektör ve sistemlerinin gelişmiş olmasıyla, Türkiye’de toplumsal olaylara anında müdahale etme ve toplumsal düzeni sağlama, Türkiye içerisinde her türlü olayı bastırarak ve güvenliği sağlayacak güç ve kapasitenin kullanılmasına olanak tanınmış olacaktır. Bununla birlikte, orman yangınlarına yangın uçakları ve helikopterlerle müdahale edilmesi, sağlık alanında hava ambulanslarının kullanılması, askeri helikopter ve uçakların ulaşım ve güvenlik amaçlı kullanılması, kolluk kuvvetlerinin kara ulaşım araçlarıyla olay mahalline hızlı ve zamanında intikal etmesi, ulaşım sektör ve sistemlerinin, iç güvenliğin sağlanmasına önemli derecede etkisi bulunmaktadır.

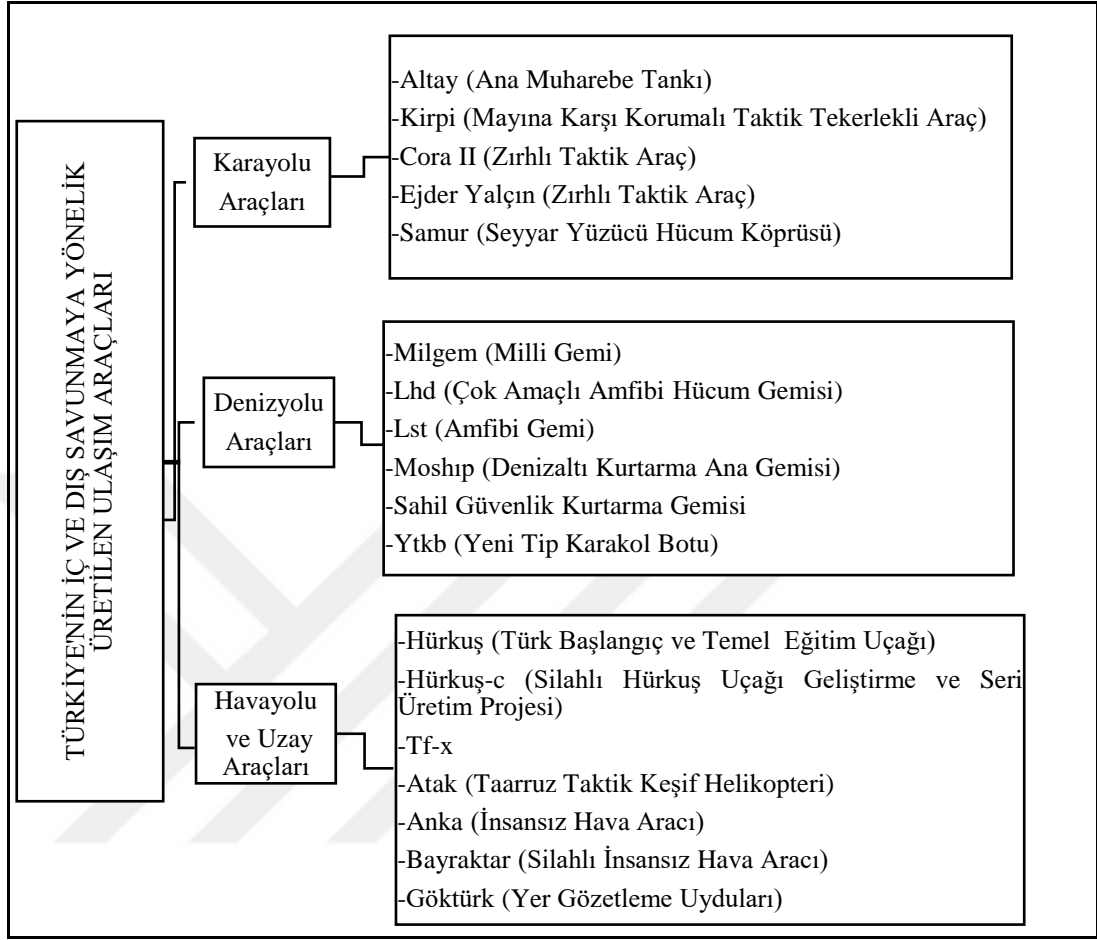
3.3.1.2. Ulaşım Hizmetlerinin Savunma Alanına Etkisi

Savunma, ülkeleri dışardan gelebilecek tehdit ve saldırılara karşı korumak üzere geliştirilen sistemlerdir. Devletlerin savunma gücünün yeterliliği ile savunmaya olan

ihtiyacı farklılık arz etmektedir. Her ülke varlığını devam ettirmek, ekonomik kazanımlarını sürdürmek için savunma gücünü geliştirmek zorundadır. Ülkeleri her türlü tehdit ve saldırıya karşı korumak üzere geliştirilen savunma hizmetleri, tam kamusal hizmet olarak değerlendirilmektedir. Yani hiç kimse savunmadan daha fazla yararlanmak için birbirine rakip ya da yararlanmamak için muaf değildir. Savunma hizmetinin faydası bölünemediği için ülkede yaşayan herkes bu tam kamusal hizmetten yararlanmaktadır. Bunun gibi ulaşım hizmetlerinin tam kamusal hizmet olan savunmaya etkisi bulunmaktadır (Giray, 2004: 1).

Ulaşım sektörlerindeki entegrasyon ve gelişmişlik, Türkiye'nin milli savunması için dış ülkelere karşı gerçekleştirmesi planlanan savunma faaliyetlerinin etkin olarak yerine getirilmesine olanak sağlamaktadır. Sanayinin gelişmesiyle, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşımı alanlarında kullanılmak üzere üretilen araç, gereç aynı zamanda savunma alanında kullanılabilir. Sivil hava alanlarının, askeri amaçla kullanılması, deniz ulaşımında askeri savaş gemilerin faaliyet göstermesi, zırhlı kamyon ve araçların dış savunmada kullanılması, ulaşımın savunma üzerindeki etkilerine örneklerdir. Aşağıdaki tabloda da görüldüğü üzere hava, kara ve deniz ulaşım araçları iç güvenlik ve dış savunmada kullanılmaktadır.

Tablo 16. Türkiye’de Savunma Alanında Üretilen Ulaşım Araçları



Kaynak: TC. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayi Başkanlığı, 2018, <https://www.ssb.gov.tr> (erişim: 05.07.2018).

Tablo 16’da görüldüğü üzere Türkiye karayolu, denizyolu, havayolu ve uzay alanında yerli sermaye ile teknoloji geliştirerek üretim yapmakta, istihdam sağlamaktadır. Türkiye yerli ve milli sermaye ile üretip, geliştirdiği bu araç gereçlerle, ithal savunma araçlarının temininde yaşanan sorunları aşmayı hedeflemektedir. Türkiye’de ulaşım ve savunma araçlarının çeşitliliği, üretiminin yerli olması, savunma alanında dışa bağımlılığı azaltmaktadır. Ulaşım sistem ve teknolojileriyle birlikte, savunma sanayisindeki gelişmeler Türkiye’nin dış savunmasına olumlu katkıda bulunmaktadır. Dış güvenlik alanında gelen olumlu aşamada, olaylara ve konjonktürün gerektirdiği durumlara yerinde ve zamanında müdahale etme olanağı sağlanmakta olup, üretilen ulaşım araç ve gereçlerle dış savunma desteklenmiş olmaktadır.

3.3.2. Ulaşım Hizmetlerinin Eğitim Alanına Etkisi

Türkiye’de uzun yıllardır, eğitimden yararlanma seviyesi ile eğitim alanlarının sayısı bakımından bölgeler arası farklılıklar bulunmaktadır. Milli Eğitim Bakanlığı’nın 2000’li yıllardan sonra gelen dönemlerde, eğitim alandaki müfredat ve yasal düzenlemeleri, tüm teşvik ve çabalarıyla zorunlu eğitime katılımında önemli oranda artış gerçekleşmiştir. Türkiye’nin Doğu bölgelerinde okuma, yazma bilen vatandaşlar ile ilköğretime giden öğrenci sayısı diğer bölgelere göre düşük seviyede kalmaktadır. Başka bir sorun da nüfusu az olan ve yerleşim şekli olarak da dağınıklık gösteren bölgelerde eğitim hizmetlerinin maliyeti de artmaktadır. Çünkü dağınık yerleşe ve az nüfus ulaşım maliyetlerini de artmaktadır (Kaya, Baharçipek, 2010: 33-35).

Türkiye’nin köy, kaza, ilçe, il ve bölgelerinde eğitim veren kurumlara öğrenciler, eğitimciler, idareciler ve diğer personelin ulaşım sağlayarak, sorumluluk ve faaliyetlerini yerine getirmesi gerekmektedir. Köylerde ve kırsal alanlarda karayolu ulaşımı yaygın olarak kullanılmaktayken, gelişmiş merkezi yerlerde ve kentlerde karayolu ile demiryolu ulaşımı kullanılmakta, sahil ve deniz kesimlerinin olduğu bölgelerde ise deniz yolu ulaşımı da kullanılmaktadır. Ulaşım olanaklarının kısıtlı olduğu yerlerde eğitim seviyesinin artmadığı ya da az arttığı görülmektedir. Türkiye’nin sosyal devlet olması nedeniyle, kız ve erkek öğrencilerin okul öncesi, ilk ve ortaöğretim dönemlerinde, aldıkları eğitimlerin hedeflenen standartlarda sağlanabilmesi için bütçenin %5’i oranında eğitim ödeneğinin ayrılması ve bu amaç doğrultusunda harcanması gerekmektedir. Sosyal devlet, ulaşım hizmetlerindeki gelişmelerle de eğitime destek sağlamaktadır (Doğan, 2013: 94).

İlköğretime gidecek öğrencilerin okullara ulaşması, eğitim verecek öğretmenlerin ikamet ettikleri yer ile okul arasında ulaşım sorunu yaşamadan görevini yapması gibi unsurlar ulaşım kapsamında gerçekleşmesi gereken ulaşım hizmetleridir. Bu nedenle okulu bulunan köyler, ilçeler ve şehir merkezlerindeki okullarda eğitim-öğretim faaliyetlerinden yararlanabilmek için ulaşım ihtiyacı duymaktadır. Eğitimde duyulan ulaşım ihtiyacı, devletin o bölgelerde yolların yapımını tamamlaması ve ulaşımın faaliyete açılmasıyla çözümlenmiş olacaktır. Türkiye’de bulunan öğrencilerin eğitim-öğretimden mahrum kalmamaları ve eğitim merkezleri ile okullara ulaşımının sağlanması için 1999-2000’li yıllarda taşınmalı eğitim sistemine

geçilmiştir. Eğitim-öğretimin sağlanması için taşınabilir eğitim ulaşım olanağının devlet desteğiyle temin edilmesi, öğrenciler ve veliler arasında fırsat eşitliğinin sağlanmasına, eğitimden geri kalmanın ve okuryazar sayısının artmasının önüne geçilmiş olmasına olanak sağlamaktadır. Taşınabilir eğitimin, diğer olumlu etkisi de merkezi okullarda bulunan eğitim araç-gereçlerinden öğrencilerin daha fazla faydalanma olanağının olması, öğrencilerin kaynaşıp sosyalleşmesi, arkadaş sayısının artması ile öğrencilerin farklı ortamlarda bulunma faydaları sayılabilir (Kaya, Baharççek, 2010: 33-35).

Türkiye’de zorunlu eğitimini tamamlayarak daha fazla eğitim görmek isteyen öğrencilerin ulaşım ihtiyaçları karşılanmış olduğunda, eğitimde büyük başarı elde edilecektir. İkametinden uzakta bulunan bir eğitim kurumunda eğitim alarak, aynı gün tekrar ikametine dönme olanağına sahip öğrenci, eğitimde başarı sağlayacaktır. Ulaşım hizmetleri gelişmiş, eğitim sektörüne hizmet eden, sistemler arasında entegrasyonu sağlanmış bir Türkiye’nin eğitim alanında başarı sağlayacağı ve eğitim standartlarını artıracığı anlaşılmaktadır.

3.3.3. Ulaşım Hizmetlerinin Sağlık Alanına Etkisi

Sağlık hizmetleri sektörü, Türkiye’nin ekonomik yapısında önemli bir yeri olup, ihracat ve ithalatta önemli göstergelere konu olmaktadır. Günümüzde sağlık sektörü kapsamında, iç ve dış piyasada gerçekleştirilen hizmet ve yatırımlar Türkiye için önemli ekonomik büyüklükler oluşturmaktadır. Sağlık hizmetlerinin en temel öğeleri hastaneler olduğundan, hastanelerin sağlık alanında istenilen hizmeti etkin ve verimli olacak şekilde ortaya koyarak, ulaşım kolaylığının olduğu noktalarda kurulması önemlidir. Sağlık sektöründeki hizmet yatırımlarının amacı, vatandaşların ihtiyaç duydukları yer ve zamanda, yüksek standart ve kalitede sağlık hizmeti almasını sağlamaktır. Vatandaşların sağlık alanında kaliteli hizmet almalarında iyi bir ulaşım sisteminin olmasının da payı bulunmaktadır (Kılınç, Tutar, 2007: 32).

Sağlık merkezleri ve hastanelerin yapılması, sayısının artırılmasının önemli olduğu kadar, bu yerlere ulaşım kolaylığının olması da önemlidir. Hastanelere ve sağlık merkezlerine ulaşım sağlayan yolların bozuk ve dar olduğu, trafiğin yoğun olduğu, yolların yetersiz kaldığı bir durumda, sağlık sektöründen zamanında faydalanma olanağı bulunamayacaktır. Türkiye’de olumsuz iklim koşulları nedeniyle,

hastanelere ulaşımda güçlüklerin olduğu, doğu bölgelerinde, paletli kar ambulansları, motorlu kar kızakları ve hava ambulanslarıyla ulaşım sağlanmaktadır. Hastaneler ve sağlık merkezlerinin bulunduğu alanlara yakın güzergâhlara demiryolu istasyon ve durakları inşa edilmektedir. Yüksek standartta otoyol, bölünmüş yol, tünel, alt geçit, üst geçit, denizaltı tüp geçitlerin yapılması, hızlı tren demiryolları ile metronun geliştirilmesi gibi ulaşım hizmetlerinin tamamı sağlık sektörünün yaygın hizmet vermesine, sağlık hizmetlerinden etkin, verimli yararlanılmasına olumlu etki etmektedir.

3.3.4. Ulaşım Hizmetlerinin Turizm Alanına Etkisi

Birey ve gruplar tatil yapmak, gezmek, dolaşmak, yeni yerler görmek, seyahat etmek amacıyla, yaşamlarını sürdürdükleri mekân, yer ve bölgelerin dışına çıkarak yolculuk yapmaktadırlar. Turizm faaliyetleri yaklaşık yarım asırlık bir süredir ulaşım için yoğun ve önemli bir unsur haline gelmiş olup, öncesinde turizm sektörü dışındaki alanlarda ulaşım faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Bu nedenle, gelişen ulaşım sektör ve sistemleriyle bütünleşen turizm faaliyetlerinin ulaşım açısından yeri ve önemi artmıştır. Ulaşım gelişmesi sonucunda sağlanmış olan ulaşım ve erişim olanaklarıyla turizm gelişmekte, standartların yükselmesine fırsat sağlamış olmaktadır (Baykal, 2015: 58).

Ulaşım olanaklarının artmasıyla, şehirler ve bölgelerdeki tarihi, kültürel ve doğal yerlerin gezilme ve görülme olanağı artacaktır. Bu yerleri gezme ve görme talebini karşılayacak ulaşım olanaklarının sağlanması dışsal fayda oluşturarak, kara turizmi, deniz turizmi ile diğer turizm alanlarının gelişmesine etki edecektir. Böylece, turizmin gelişmesi de o bölgelerde yaşayanların gelirlerinde artış sağlayacak, ulaşım sağlanan yer ve bölgelerin gelişmesi olanağını da doğuracaktır (Aslan, Meriç, 2009: 6).

Turizm faaliyetleri 1800'lü yıllarda sadece elit tabaka tarafından gerçekleştirilmekteyken, sonraları her kesimden insanın katılım sağladığı bir faaliyete dönüşerek, kapsamı genişlemiştir. Ulaşım hizmetlerinin gelişmiş olmasıyla, turist sayısında ve turizm faaliyetlerinde eski dönemlere oranla artışlar olmuştur. Turizmin gelişmesine önemli katkı sağlayan ulaşım hizmetleri olarak, demiryolu 1850, karayolu 1900, havayolu da 20. yüzyılın ortalarından itibaren yaygın kullanılmaya başlanmıştır.

Ulaşımın turizm alanında yoğun talep görerek, etkin rol oynaması, ulaşımın önemini çok daha fazla artırmıştır. Turizm faaliyetlerinin gerçekleştirildiği süreye, döneme, amaç ve türüne göre ulaşım hizmetleri tercihinde bulunmaktadır (Baykal, 2015: 58).

Tablo 17. Türkiye'ye 2018 Yılında En çok Ziyaretçi Gönderen Ülkeler

Ülkeler	Ziyaretçi Sayısı	Tercih Edilen Ulaşım Sektörü%			
		Havayolu	Karayolu	Denizyolu	Demiryolu
Rusya	5.964.613	% 76	% 21	%2,96	%0,04
Almanya	4.512.360				
Bulgaristan	2.386.885				
İngiltere	2.254.871				
Gürcistan	2.069.392				

Kaynak: TC. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2018, <https://yigm.ktb.gov.tr> (erişim: 21.12.2018).

Tablo 17'de görüldüğü gibi Türkiye'ye 2017 yılında en çok ziyaretçi gönderen ülkeler sıralamasında ilk sırada, Rusya yer almaktadır. Bu sırayı, Türkiye ile ticari faaliyetlerinin iyi seviyede olduğu Almanya takip etmektedir. Ulaşım sektörlerinden, konfor, mesafe ve zaman açısından daha faydalı olduğu düşünülerek, tercihlerin havayolu ulaşımı yönünde belirlenmiş olduğu görülmektedir. Havayolu ulaşımın kapasite, olanak ve standartlarının iyi seviyede olması, Türkiye'yi ziyaret eden kişi ve turistlerin havayolunu tercih etmesine olanak tanımaktadır. Tercihlerdeki oransal fark çok olmasıyla birlikte, ikinci sırada karayolunun tercih edildiği görülmektedir. Tablo 17'de ziyaret miktar ve oranlar göstermektedir ki yurt dışından havayolu ulaşımıyla Türkiye'yi ziyaret edenler, bu ziyaretleri nedeniyle Türkiye'ye en büyük katkıyı sağlamaktadır.

Demiryollarının da ulaşım kolaylığının olması, yolcu kapasitesinin fazla olması, aktarmasız erişim sağlaması, seyahat esnasında rahat hareket edebilme ve konaklama olanağının bulunması, yüksek hızda seyahat olanağının olması gibi unsurlar nedeniyle demiryolu ulaşımı tercih edilmektedir. Demiryolu ulaşımının bu olanaklarının yanında, her mevsim erişim ve ulaşım sağlamış olması da turizmin gelişmesine olumlu etkisi bulunmaktadır (Doğaner, 2015: 1-2).

Turizm faaliyetinin temelinde seyahat ve tatil amaçlı ulaşım faaliyetleri hedeflenmekte olup, gerçekleşmesi ulaşım hizmetlerinin sağladığı olanaklara bağlıdır.

Ulaşım sektörlerinin gelişmişliği turizm alanlarına ve bölgelerine ulaşım yapmaya aracılık etmektedir. Tatil yapma süresine olumlu katkısı bulunan ulaşım sektörünün gelişmiş olmasıyla, ulaşımda zaman kaybı yaşanmamaktadır. Mesela, yurt dışından kara yoluyla Türkiye'nin sahil kentlerine tur düzenlenmiş olması, karayolu ulaşımının turizme olan pozitif etkisidir. İç ve dış turizmde gelişme sağlamak, kapasite oranlarını yükseltmek, yüksek gelir elde etmek için gerekli olan unsurlardan biri ulaşımın gelişmiş olmasıdır. Ulaşım sektörlerinde entegrasyonun sağlanması, yüksek standart ve kalitede ulaşım faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi, güvenli, ekonomik, hızlı ve her kesimden birey ve grupların tatil yapmasında kolaylık sağlayan olanaklar, turizmin gelişmesine pozitif etki sağlayacaktır.

Tablo 18. Yıllara Göre Türkiye'ye Gelen Ziyaretçiler

Yıllar	Yabancı Turist (A)	Yabancı Günübirlikçi (B)	Yabancı Ziyaretçi (A+B)	Yurtdışı İkametli Vatandaş (C)	Toplam Ziyaretçi (A+B+C)
2002	17789822	466201	13256028	-	13256028
2003	13340956	688602	14029558	2434065	16463623
2004	16826062	690846	17516908	3236826	20753734
2005	20272877	852009	21124886	3920256	25045142
2006	18916436	903397	19819833	4104190	23924023
2007	22248328	1092583	23340911	3898719	27239630
2008	24994007	1342670	26336677	4801097	31137774
2009	25505784	1571330	27077114	4682702	31759816
2010	26999809	1632395	28632204	4365104	32997308
2011	29343196	2112880	31456076	5312963	36769039
2012	29769386	2013446	31782832	5932393	37715225
2013	32846560	2063538	34910098	4950673	39860771
2014	35024592	1813308	36837900	4789346	41627246
2015	34612187	1632445	36244632	4869437	41114069
2016	24736736	615477	25352213	5554457	30906680
2017	32043173	366861	32410034	5559790	37969824
2018	39146171	342230	39488401	6624191	46112592

Kaynak: TC. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2018, <https://yigm.ktb.gov.tr> (erişim: 21.12.2018).

Tablo 18'de Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı, yabancı günübirlikçi sayısı ve yurtdışında ikamet eden vatandaşların sayısı ile 2002 yılından 2018 yılına kadar

olan ziyaret durumunu göstermektedir. Türkiye'ye gelen toplam ziyaretçi sayısına bakıldığında her yıl istikrarlı bir şekilde artış sağlandığı görülmektedir. 2016 yılı istisna olmak üzere ulaşım sektörleriyle Türkiye'ye gelen turist ve ziyaretçilerin yüzdeler artış göstermesinde ulaşım olanaklarının gelişmiş olmasının etkisi büyüktür. Gelişen ulaşım sektörünün kapasitesi ve fiyatlama olanaklarıyla birlikte, turizm sektöründe yıldan yıla pozitif artış sağlanmıştır. Bu durum ise ulaşım sektör ve sistemlerinin turizm sektörüne sağlamış olduğu katkıyı gösteren olumlu etkilerdir.

Türkiye'nin turist sayısı bakımından dünya sıralamasındaki yeri 2002 yılında 17. Sırada olup, 2018 yılında ise 6. Sırada yer almaktadır (Kültür Turizm Bakanlığı, Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2019: 22) Türkiye'nin dünya sıralamasındaki yerinin yükselmesinde ulaşım hizmetlerinin gelişmesi, olanakların iyileşmesi büyük payı bulunmaktadır. Çünkü 2002 yılındaki ulaşım olanaklarına göre 2018 yılı ulaşım olanakları daha fazladır. Yurt dışından ve yurt içinden tatil yapmak amaçlı turistik faaliyetlerde bulunmasının temelinde ulaşımın elverişli, ekonomik, güvenli ve hızlı olması yatmaktadır. Türkiye'nin turist sayısındaki artış sonucunda, dünya sıralamasındaki yerinin yükselmesi ulaşım hizmetlerinin, turizm alanına pozitif etkilerini göstermektedir.

3.3.5. Ulaşım Hizmetlerinin Trafik Güvenliği Alanına Etkisi

Trafik kazalarında ölümlerle sonuçlanan olayların haricinde yaralanma olmakta, fiziki yapı zarar görmekte, sağlık sorunları ve ekonomik zararlar ortaya çıkmaktadır. Bu olumsuzluklar aileleri maddi ve manevi olumsuz etkilemekte olup, yaşam standartlarını da negatif etkilemektedir. Trafikte yaşanan bu olumsuzlukları gidermek ve insan yaşamına değer katacak sistematik bir çalışmayı olumlu sonuçlandırmak için trafik sistemindeki eksiklik ve aksaklıkların giderilmesi gerekmektedir. Ayrıca, yaya ve sürücülerin bilinçlendirilmesi, bu alanda eğitimin sağlanması, teknolojik olanaklar ve yatırımlarla güvenli ulaşımın temin edilmesi gerekmektedir (Alisinanoğlu, vd., 2009: 5-8).

Cristensen, herhangi bir otomobil sürücüsünün, yayanın 100 katına denk gelecek kadar yer kaplamış olduğunu ifade etmiştir. Bu yüz katlık farkın, otomobille ulaşım sağlamak için gerekli olan tüm olanakları da kapsamış olmasından kaynaklandığını

belirtmiştir. Friedman, otomobili özel hayatın bir kutusu ve kamusal sahne olarak tanımlamaktadır. Ulaşım ihtiyacının karşılanması sürecinde gerçekleşmiş olan trafik kazalarında gerçekleşmiş olan ölümler kamu sağlığı sorunu oluşturmaktadır. Trafik güvenliği alanında İsveç tarafından “Vizyon Sıfır”¹⁵ projesi hayata geçirilmiştir. Karayolu ulaşımında trafik güvenliğini artırmak için ulaşım hizmetlerinin geliştirilerek, trafik kazaları ile trafik yoğunluğunun azaltılması, yapım aşamasındaki teknik çalışmaların sorunsuz gerçekleştirilmesi ile etkin verimli olanakları sağlayacak yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi gerekmektedir (Tekeli, Sare, 2016: 94-95, 116).

Trafik güvenliği bilincinin, bireylere daha çocuk yaşlarda, ilkökul öncesi ve sonrası eğitimlerde, yoğun olarak verilmesi gerekmektedir. Yaşamını yitiren insanların olması, trafik güvenliği, ulaşım sektör ve sistemlerinin eksikliklerinden ve yetersizliklerinden kaynaklanmaktadır. Trafik sorunları ve kazalar, ulaşım esnasında çocukların okula, eve, alışverişe gidiş ve dönüşlerinde trafik kurallarına uymamasından, yollardaki ulaşım olanaklarının güvenli olmamasından, systemsizliklerden, yayalara hitap edilmemesinden, sürücülerin bilinçsizliğinden, cezaların caydırıcı olmamasından kaynaklanmaktadır. Trafik kazaları en fazla gelişmekte olan ülkelerde olmakta, en fazla zarar görenlerse çocuklar olmaktadır. Araçlarda bulundurulması zorunlu olan bebek ve çocuk koltuklarının olmaması, kemer takılmaması, kemerinin arızalı olması, on iki yaş altındaki çocukların ön koltukta oturtulması, oyun alanlarının az ve yetersiz olması, yolların yayalar için güvenli düzenlenmemiş olması, uyarı levhalarının ve kaldırımların yetersiz olması, yolların bozuk olması trafik kazalarına neden olan veya trafik güvenliğini riske atan unsurlardır. Bu nedenle ulaşım yollarının çocuklar, yetişkinler, yayalar ve araçlar için güvenli ulaşım sağlayacak donanımda olmalı, bireylere gerekli bilinçlendirme yapılmalıdır (Alisinanoğlu, vd., 2009: 10-14).

¹⁵ Vizyon Sıfır: Geleneksel olarak uygulanmakta olan karayolu trafik güvenliğine alternatif olarak, İsveç Devleti tarafından 1997 yılında uygulanmaya başlanılan trafik politikasıdır. Vizyon Sıfır politikasında amaç, karayolu ulaşımında, ölümlerin ve çarpışmaların sifira indirilmesi, bunun için gerekli önlemlerin alınmasını içermektedir.

Ulaşım hizmetlerinde trafik güvenliğini artırmak için virajlar keskin olmamalı, viraj eğiminin aracın dönüş yönüne uygun ve savrulmanın olmayacağı şekilde yapılmalı, sollamalar ve ağır vasıtalar için çok şeritli yollar yapılmalı, emniyet şeridi ve bariyerler standartlara uygun yapılmalı, uyarı levhaları takılmalı, trafik şerit ve işaretleri yapılmalı, bozuk, çökmüş ve göçmüş yolların oluşması önlenmelidir. Ayrıca, tren rayları sağlam olmalı, hemzemin geçitlerde öncelikli ve kontrollü geçişler sağlanmalı, vapurların yanaşma ve bağlanma iskelelerinin kullanışlı, sağlam ve güvenli olmalı, havayolu ulaşımında koordinasyon eksikliği olmamalı, kule kontrol, yönlendirme ve denetim eksiklikleri olmamalı, olumsuz hava koşullarına karşı önlemler alınmalı, personelin eğitimi ve bilgisi eksik olmamalıdır. Belirtilen unsurlar göstermektedir ki ulaşım hizmetlerinin trafik güvenliğine etkisi fazladır.

Türkiye’de 1990-2018 yılları karşılaştırıldığında, 1990 yılında toplam kaza sayısı 115.295, ölümlü kaza sayısı 5090, yaralanmalı kaza 50681’dir (Temel, Özcebe, 2006: 193). 2018 yılında toplam kaza sayısı 428.074, ölümlü kaza sayısı 2.712, yaralanmalı kaza sayısı 183.710’dür (Emniyet Genel Müdürlüğü, 2018: 3). Buradan 2018 yılındaki ölümlü kaza sayısının 1990 yılına göre yarıya düşmüş olduğu görülmektedir. Ulaşım olanaklarının artmasına rağmen, sürücülerin dikkatsiz, uykusuz ve diğer etmenlerden dolayı kaza sayısı artmış, ancak ölümlü kaza sayısında düşüş olmuştur. Ulaşım hizmet ve olanakları iyileşmiş olmasıyla, ölümlü kazalarda düşüş sağlanmıştır

3.3.6. Ulaşım Hizmetlerinin Çevre ve Şehircilik Alanına Etkisi

Türkiye’de günümüz koşullarında, zorunlu olarak gelişmeye uyumlu bir çevre ve şehircilik bilinci ve anlayışının oluşması gerekmektedir. Aksi halde nüfusun ve trafikteki araç sayısının artması, yolların fazla olması gibi unsurlar, çevre ve şehircilik anlamında büyük sorunlar oluşturacaktır. Ulaşım sektörlerinin gelişmemiş olması da trafik ve ulaşım sorunları oluşturacaktır. Ulaşım alanındaki yatırımlar, çevre ve şehirciliğe farklı büyüklüklerde zararlar vermektedir. Karayolu, demiryolu, denizyolu, ve boru hatları ulaşım sektörlerinin çevreyi, ekolojik dengeyi, ekolojik sistemi, insanların yaşamlarını olumsuz etkilemektedir. Ulaşım hizmetlerinin, ulaşım kolaylığı, gelişmişlik gibi faydalarının olmasıyla birlikte, trafik yoğunluğu, kazalar,

hava ve gürültü kirliliği gibi sorunları da bulunmaktadır. Ayrıca, karbondioksit gazının zararları nedeniyle iklim değişimleri gerçekleşmekte, ekolojik dengenin bozulmasıyla da canlılar olumsuz etkilenmiş olmaktadır (Aslan, Meriç, 2009: 63-64, 67).

Ulaşım sektörlerinin insanlar ile çevre üzerinde bağlantı sağlama özelliği bulunmaktadır. İnsanları ve yaşam alanlarını birbirine bağlayan ulaşım sektörleri, sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik etkileşimin ortaya çıkmasını sağlamaktadır. Ulaşımında, çevreyle en fazla etkileşimde bulunarak olumlu ve olumsuz etkileri ortaya çıkaran karayolu ulaşım sektörüdür. Karayollarının yapım ve bakım çalışmaları, güzergâhı, araç sayısı ve yakıt türleri gibi unsurlar karayolu ile çevre etkileşiminin yoğunluğunu artırmaktadır. Karayolu araçlarının oluşturduğu tozlar, egzoz gazından kaynaklanan hava kirliliği çevreye ve şehir yaşamına olumsuz etkiler doğurmaktadır (Gürer, 2004: 385).

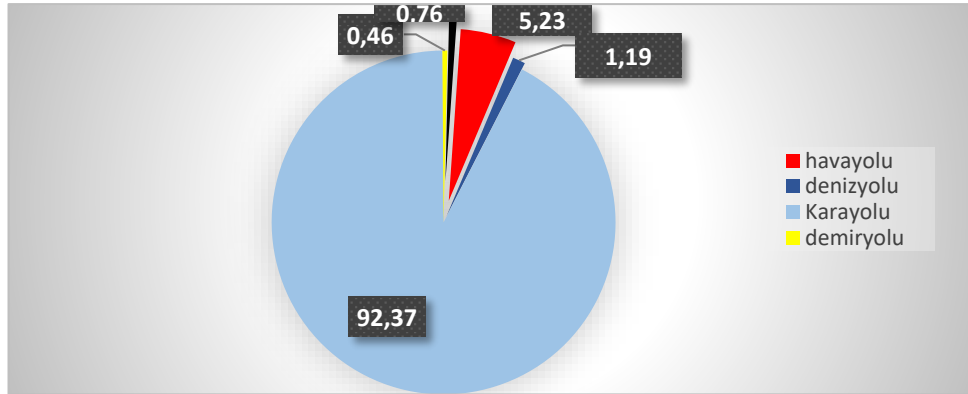
Ulaşım sektörleri arasından hava kirliliğine en fazla karayolları ulaşım sektörü neden olmaktadır. Ulaşım hizmetlerinde, en fazla yolcu taşıma otobüs ve otomobillerle, yük taşımada kamyon ve kamyonetler yer almaktadır. Bunun için yolcu başına km'ye düşen yakıt tüketimi ve oluşturduğu hava kirliliğinde otomobiller karayolları ulaşımında ön sıralardadır. Dizel yakıt tüketiminin, benzinli yakıt tüketimine nazaran, daha az zararları bulunmakta ve çevreyi de daha az kirletmiş olmaktadır. Taşıtların yakıt tüketiminin oluşturduğu zararlı gazları önleyici çalışmaların yapılmasıyla, insan sağlığına ve çevreye olan zarar azalacağından, olumlu etki ortaya çıkacaktır. Böylece ulaşım sektörlerinin sağladığı fayda ve kolaylıklar daha fazla ön plana çıkacak, ulaşım hizmetlerinin dışsal faydaları çevre ve şehirciliğe pozitif etki sağlayacaktır (Aslan, Meriç, 2009: 79)

Türkiye'de nüfusun artmasıyla, ulaşım ihtiyacını karşılayacak demiryolu, karayolu, havayolu ve denizyolu ulaşım araçlarının etkin ve yoğun bir kullanımı söz konusu olup, yerleşim bölgelerinde olumlu ve olumsuz etkiler oluşturmaktadır. Şehir içi ulaşımında toplu taşıma hizmeti veren demiryollarının uzun süreli ve kalıcı olan altyapıları, şehirciliğin gelişim faaliyetlerini etkilemektedir. Demiryolu hat güzergâhı ve çevresindeki alanlarda, meskenler ve ticari işletmeler yapılması, şehirciliğin mekânsal yapılaşmasını oluşturmaktadır. Otomobil sektörünün gelişmesiyle de seyahat etme, işe gitme, günlük yaşamda kullanma gibi bireysel ulaşım artmaktadır.

Şehirleşmenin geniş alana yayılarak, mesken ve işyerlerinin merkez dışında inşa edilmesiyle, bireylerin merkezde araç kullanmasıyla oluşacak yoğunluğun önüne geçilmiş olacaktır. Ulaşım hizmetleri olanaklarının artırılarak, trafik sıkışıklığının önüne geçilmiş olmasıyla, şehirleşmenin daha geniş ve rahat alanlara doğru yayılması sağlanmış olacaktır (Adıgüzel, vd., 2015, 31-32).

Şehirleşme alanında yapılan imar planlarında, imar tadilat ve düzenlemelerinde ulaşımın, akıcı ve güvenli sağlanmış olması ön planda tutulmalıdır. Çevre ve şehircilik alanında yapılacak olan yatırımlarda, üretim, tüketim, seyahat ve diğer amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilmesi gereken unsurlar için ulaşım planlamasının yapılması gerekmektedir. Ulaşım yolları geçiş güzergâhlarında ağaçlar, ormanlar, yaban hayatı ile doğal dengenin zarar görmeyecek şekilde faaliyette bulunulması çevreye olumlu etkisi olacaktır. Egzoz gazı salınımını düşürmek, çevreye duyarlı araçlar üretmek, ulaşım güzergâhlarını doğal yaşama zarar vermeyecek şekilde belirlemek, nüfus yoğunluğunu dengeli dağıtacak yerleşim planları yapmak, çevreyi koruyacak olumlu etkilerdir.

Şekil 10. Türkiye’de 2016 Yılında Ulaştırma Sektöründen Kaynaklanan CO₂ Eşdeğer Emisyonu(milyon ton)



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2003-2017 İstatistik kitapçası

Şekil 10’da belirtildiği üzere, Türkiye’de CO₂ salınımı %92,37’lik oranla en fazla karayolundan kaynaklanmaktadır. Bunu %5,23 oranla havayolu takip etmektedir. Türkiye’de ulaşım sektöründe en fazla karayolu taşımacılığı kullanılmakta olduğundan, yakıt tüketiminden kaynaklanan CO₂ salınımı da en fazla karayolundan kaynaklanmaktadır. Karayolunda kullanılan araçların çevreyi kirletmesinden kaynaklanan olumsuz etkinin giderilmesi, asgariye indirilmesi için önlemler alınmalıdır. Ayrıca, eski araçların trafikten men edilmesi, egzoz ölçüm değerleri ve

standartlarının sıkı takip edilmesi, motor gücünü zorlayacak ve egzoz gaz salınımına sebep olacak yük miktarının denetlenerek sınırlandırılması belirtilebilir. Bununla birlikte, şehir içi ulaşımda karayolu, demiryolu ve denizyolu toplu ulaşım araçlarının tercih edilmesi halinde de bireysel kullanılan araç sayısı, hava kirliliği ve trafik yoğunluğu azalacak olup, şehirciliğin gelişmesine yönelik faaliyetler aksamayacaktır.

3.4. Türkiye’de Kamu Politikası Olarak Ulaşım Hizmetlerinin Vizyonu, Hedef ve Stratejileri

Ulaşımla birlikte konaklama alanlarında gelişen ve yaygınlaşma gösteren iş modellerinin, geniş alana yayılması hedeflenmektedir. Böylece ulaşım alanının doğuracağı iş modelleri alanı desteklenmiş olacaktır. Türkiye gelişmekte olan bir ülke olarak, ulaşım sektöründeki vizyonu gerçekleştirmek, belirlediği hedeflere ulaşmak için stratejiler gerçekleştirmek durumundadır. Türkiye’nin ulaşım ile ilgili kamu politikası, vizyon, hedef ve strateji olarak maddeler şeklinde belirtilmiştir.

3.4.1. Ulaşım Hizmetleri Sektörü Vizyonu (2019-2025)

Uluslararası arenada rekabet gücünü ve toplumun yaşam koşullarını artıran, güvenilir, kolay erişim sağlayan, ekonomik, hızlı, konforlu, çevreyle uyumlu ve çevreye duyarlı, kesintisiz modern ulaşım hizmetlerinin sağlandığı, sürdürülebilirliği kazanmış ulaşım sistemi oluşturmak, Türkiye’nin ulaşım vizyonu olarak belirtilebilir. Türkiye’nin ulaşım vizyonu kapsamında, ulaşım sektörlerinin stratejileri de gerçekleştirilmiş bulunmaktadır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023: 39).

Türkiye’nin coğrafi konumunun sağladığı faydalardan azami ölçüde yararlanarak, modlar arası (intermodal)¹⁶ ve çok modlu (multimodal)¹⁷ uygulamalar

¹⁶ Modlar Arası (İntermodal) Taşımacılık: “Eşya veya yüklerin iki veya daha fazla ulaşım türü arasında, aynı taşıma kabı veya aracı kullanılmak suretiyle, taşıma türü değiştirildiğinde de eşyanın elleşmeden taşınması işlemidir” (Saygılı, 2014: 205).

¹⁷ Çok Modlu (Multimodal) Taşımacılık: “Eşyanın en az iki farklı taşıma türü ile tüm taşıma sürecinde çok modlu taşıma operatörü tarafından, bir ülkeden başka bir ülkeye tek sözleşme, tek belge ve sorumlu tarafından idaresi altında taşınmasıdır” (Saygılı, 2014: 205)

alanında olumlu gelişmeler sağlamaktadır. Ayrıca demiryolu ile denizyolu yük ve yolcu taşıma oranları artırılarak, hızlı, güvenli, esnek ve entegrasyonu sağlanmış ulaşım hizmetlerinden önemli fayda sağlama amacı bulunmaktadır. Ulaşım ve lojistik maliyetlerinin azaltılması, ulaşım ticaretinin kolay hale getirilmiş olması ve Türkiye'nin dünya genelinde rekabet edebilme gücünde artışın sağlanması olarak belirtilebilir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019: 123-124).

Türkiye'nin ulaşım vizyonu kapsamında, 11. Kalkınma Planında ulaşım ile ilişkili hedeflenen politika ve tedbirler belirlenmiştir. Karayolu ulaşımında yük hareketliliğinin ölçülmesi, atıl kapasitenin giderilmesi, maliyetlerin düşürülmesi, kayıt dışılığı önlemeye ilişkin dinamik veri tabanı oluşturup, erişime açık hale getirilecek, paylaşım ekonomi modelleri de dijital platformlarda uygulama sağlanması için düzenlemeler yapılacaktır. Karayolu ulaşımında her türlü önlemler geliştirilecek, denetimler etkinleştirilerek artışı sağlanacaktır. Türkiye'nin uluslararası ulaşımının sağlanmasında hukuki hakların kazanılması amacıyla diplomasi üst seviyede kullanılacaktır. Kaynakların etkinliğinin sağlanarak, verimliliğin artırılması, organizasyonun temini amacıyla demiryolu sektörünün tüm kuruluşlarının görev dağılımları yeniden düzenlenecektir. Demiryolları ulaşımında alternatif tren işletmesi için çalışmalar yapılacaktır. Ulaşım sektör ve sistem modlarındaki entegrasyon sağlanacaktır, ulaşım sektörüne girişte sorun oluşturan tüm engelleri ortadan kaldırmak için gerekli çalışmalar yapılacak, tedbirler alınacaktır. Taşımacılık mevzuatı toparlanıp, bütün hale getirilecek ve daha anlaşılır olacaktır. Demiryolu ulaşımında, özel demiryolu işletmeciliğinin teşviki ve bu alandaki serbestleşmeye yönelik mevzuat tamamlanacaktır. Türkiye'deki tüm limanların yatırım çalışmaları koordineli, çevreye duyarlı ve sürdürülebilir olarak yaygınlaşması sağlanacaktır. Ulaştırma Bakanlığınca, liman alt yapısı küçük ölçekli olan, verimi az olan, düşük kalitedeki limanların artışını önleyici tedbirler alınacaktır. Ulaşım sektör ve sistemlerinin bakım-onarımı ile yeterli seviyeye ulaşması için gereken yatırımlar yapılacaktır. Demiryolu ulaşımında alt yapı, bakım ve onarım işlemleri iyileştirilecek, önleyici anlamda yeni bir sistem kurulacaktır. Enerji ile zaman tasarrufu, trafik güvenliği ve etkin kullanılan kapasitesi olanağını oluşturan AUS (Akıllı Ulaşım Sistemleri) uygulamaya konulacaktır. Karayolu ulaşım ağında oluşan dar boğazlar

giderilerek, kazalara sebep olan kara noktalar iyileştirilecek ve 2872 km bölünmüş yol tamamlanacaktır. Ulaşımında anlık hız kontrol ve denetimi yerine ortalama hız kontrol ve denetim işlemi esas alınacaktır. Demiryolu ulaşımında talep yönetimi tüketici odaklı olacak ve tren işletmeciliği modern olarak kaliteyi artıracak şekilde yapılacaktır. Demiryolu ulaşımında hemzemin geçitler kontrollü olacak, engelsiz ulaşım olanakları garlarda ve istasyonlarda yaygınlaştırılacaktır. Yüksek hızlı tren ve hızlı tren yolu hatlarının yapımları tamamlanacaktır. Yüksek hızlı tren ulaşımındaki arz ve talep dikkate alınarak, planlamalar yapılacak, ekspres seferler artışı sağlanarak ulaşım süreleri kısaltılacaktır (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Onbirinci Kalkınma Planı, 2019).

3.4.2. Ulaşım Hizmetleri Sektörü Strateji ve Hedefleri

Türkiye’de ulaşım hizmetlerinde ilerlemek ve gelişmişliği sağlayabilmek için yapılması gereken yatırımları da kapsayan strateji ve hedefler belirlenmiş bulunmaktadır.

- Ulaşım sektörleri arasındaki etkin koordinasyonun sağlanması için değişen ve gelişen koşulların da dikkate alınarak, ulaşım ile ilgili Bakanlık, diğer tüm kurum-kuruluşlar ve birimler yeniden düzenlenecektir.
- Ulaşım sektörlerinde birbirlerine alternatif ulaşım sistemi oluşturmak üzere AR-GE faaliyetleri yapılacaktır.
- Tüm ulaşım sektörleriyle, Türkiye’nin her bölgesinde ulaşım koridorları ve hat bağlantılarının sağlanması, proje ve çalışmalar için AR-GE faaliyetleri uygulanacaktır.
- Ulaşım sektörlerindeki finansmanın karşılanması sürdürülebilir olarak çözüme ulaştırılacaktır. Ulaşımındaki taşıma sektörleri pay oranı ile 2023 hedefi, yük taşımacılığı payı %15’in, yolcu taşımacılığı payı ise %10’un üzerine çıkartılacaktır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023: 40-41).

Türkiye’nin kuruluşunun 100. yılı olan 2023 hedefleri doğrultusunda karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu alanındaki ulaşım stratejileri sektörel olarak aşağıda belirtilmiştir.

3.4.2.1. Karayolu Ulaşım Hizmetleri Strateji ve Hedefleri

Karayolu ulaşım hizmetlerinde istenilen standartları yakalamak, vatandaşlara gereken hizmetleri sunabilmek ve ülkenin gelişmesine katkıda bulunacak yatırımlar yapmak ve gerçekleştirilmek üzere bir takım strateji ve hedefler belirlenmiş bulunmaktadır.

- Kamu ile özel sektörün işbirliği modellerinin altyapı finansmanı tedariki için yasal düzenlemeler yapılacaktır.
- Tüm ulaşım verilerinin bir yerde toplanarak değerlendirildiği AYSM (Ana Yönetim Sistemi Merkezi) kurulacaktır.
- Karayolları ulaşım yatırımları için kapasite, güvenlik ve maliyet yaklaşımı uygulanacaktır.
- Karayolları taşımacılığının olumlu ve olumsuz yönlerini ortaya koyan, inceleyen, denetleyen, piyasaya hakim, odaklı olarak standartları yükseltmeyi amaç edinen, hesap verebilir, şeffaf etkin, kamu otoritesi oluşturulacaktır.
- Karayolu ulaşımında AB standartlarını yakalamış firmalardan oluşan, Türkiye Karayolu Taşımacılık Pazarı kurulacaktır.
- Türk otomotiv kurumu kurularak hizmete başlayacaktır.
- Karayolu ulaşımında hali hazırda 19.702 km uzunluğunda bulunan bölünmüş yolun, 2023 sonunda 32.000 km'ye çıkarılması hedeflenmektedir.
- Otoyolların uzunluğunun toplamda 7500 km ye çıkarılması için YİD Modeli ile 5.250 km daha otoyol yapılacaktır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023: 54-55).

3.4.2.2. Demiryolu Ulaşım Hizmetleri Strateji ve Hedefleri

Demiryolu ulaşım hizmetlerinde istenilen standartları yakalamak, vatandaşlara gereken hizmetleri sunabilmek, yatırımlar yapmak ve ülkenin gelişmesi için gerçekleştirilmek üzere bir takım strateji ve hedefler belirlenmiş bulunmaktadır.

- Türkiye ile Avrupa Birliğine uyumlu demiryolu mevzuatı oluşturulacaktır. Türkiye ile Avrupa arasında kesintisiz demiryolu ulaşımının sağlanması için teknik ve idari işletilme alanında karşılıklı düzenleme ve uyum sağlanacaktır.
- Yeterli kapasitede taşımacılık gerçekleştirilemeyen ulaşım güzergâhlarında, uzun süreli kamu hizmeti sözleşmeleriyle, kombine taşımacılık¹⁸ geliştirilecektir.
- Çevresel yönetim sistemi ile birimi kurulacak olup, yeşil demiryol-yeşil istasyonlar terimi uygulanacaktır.
- Demiryollarından kaynaklı her türlü çevresel kirlilik kontrol altına alınacaktır.
- Demiryolu ulaşımında uzman ve aktif personel tedariki sağlanarak, personel eğilimleri iyi seviyeye getirilecektir.
- 2023 yılı sonuna kadar 10.000 km uzunluğunda yüksek hızlı tren demiryolu ulaşım hattı yapılarak, faaliyete geçecektir.
- Hâlihazırda bulunan demiryolu ağında trafik yoğunluğunun olduğu kısımlardaki 800 km'lik hat, çift hat olarak yapımı tamamlanacaktır.
- 5000 km. uzunluğunu bulacak şekilde, konvansiyonel demiryolu ulaşım hattı yapılacaktır.
- Demiryolu ulaşım hatlarının tamamında sinyalizasyon sağlanması için 8000 km'lik hat uzunluğunun sinyalizasyon işlemi tamamlanacaktır. Demiryolu standartlarını artırmak amacıyla, her yıl olmak üzere 500 km'lik demiryolu yenilemesi yapılacaktır.
- Sanayi üretim alanlarının olduğu bölgeler ile limanların bağlantılarının sağlanması amacıyla 40 tane iltisak hattı yapılarak hizmete sunulacaktır.
- Demiryolu ve karayolu ulaşımı bağlantısının etkin olduğu 16 tane lojistik merkezi yapılacaktır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023: 73-75).

¹⁸ Kombine Taşımacılık: Taşımanın büyük bölümünün demiryolu, denizyolu veya iç su yolu taşımacılığı kullanılarak yapılması ve başlangıç ile bitiş ayaklarında mümkün olduğunca kısa şekilde karayolu taşımacılığından faydalanılarak yapılan taşımacılığa denir (Saygılı, 2014: 205).

3.4.2.3. Havayolu Ulaşım Hizmetleri Strateji ve Hedefleri

Havayolu ulaşım hizmetlerinde istenilen standartları yakalamak, vatandaşlara gereken hizmetleri sunabilmek, ülkenin gelişmesini sağlamak için gerçekleştirilmek üzere bir takım strateji ve hedefler belirlenmiş bulunmaktadır.

- Türkiye’de havayolu ulaşımında bağımsız, etkin, denetim sistemi kurulacak, dünya standartlarındaki çalışma devamlılığı sağlanacaktır.
- Sivil hava ulaşımındaki kazaları araştırma ve soruşturma yapması için bağımsız kurul kurulacaktır.
- Havaalanlarından, hava kargo taşımacılığına müsait olanlar serbest bölge ilan edilecektir.
- EUROCONTROL¹⁹’ün sağlamış olduğu eğitim merkezi birimlerinden birinin de Türkiye’de açılması için gerekli çalışmalar sağlanacaktır.
- Yeni yapılacak terminal ve havaalanlarının yapımının tamamı Yap-İşlet-Devret modeli kapsamında gerçekleştirilecektir.
- Potansiyellerinin düşük olduğu havaalanlarının, birbirlerinden bağımsız olacak şekilde yerinden yönetim kuruluşu olması sağlanacaktır.
- Kamu kurum ve kuruluşlarının, terminal ve hava alanı işletmeciliğini terk etmesi sağlanarak, artık denetim ve gözetim faaliyetlerini yürüten, seyrüseferin kapsamlı konuma gelebilmesi sağlanacaktır.
- Havacılık alanında, yeterli sayıda ihtisas gümrükleri ile mahkemelerin kurulması sağlanacaktır.
- İnsan kaynakları alanında optimum yönetim ile ulaşım hizmetlerinde kalite ile etkinliğin sağlanması için gerekli çalışmalar yapılacaktır.
- Bölgesinde eğitim ile bakım üssü olması için belirlenen hedefler doğrultusunda istihdamı karşılayacak yapılandırma sağlanacaktır.

¹⁹EUROCONTROL: Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyet Teşkilatı olup, Avrupa’daki havacılık katılımcılarının çalışmalarını kontrol ederek, Pan-Avrupa Hava Trafik Yönetim (ATM) Sistemi geliştirmek amacıyla 1960 yılında kurulmuştur. Toplam 39 üyesi bulunmaktadır. Türkiye 1 Mart 1989 tarihinde 10. üye olarak katılmıştır (Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyet Teşkilatı/T.C. Dışişleri Bakanlığı)

- Havayolunu kullanacak olan tüm yolcuların, en fazla 100 km'lik ulaşımdan sonra havaalanına varmış olacaklardır.
- Kıyılarda yer alan illerden 10 tanesinde bulunan havaalanlarındaki modların tamamının koordinasyonu ve bağlantısının yapılması sağlanacaktır.
- Havaalanlarının tamamının karayolu bağlantısının olmasının yanında demiryolu ulaşımı ile de bağlantılı olacaktır.
- İstanbul'da 60 milyon yolcu taşıma kapasitesine sahip bir tane havaalanı, Türkiye genelinde 30 milyon yolcu taşıma kapasitesine sahip iki tane, 15 milyon kapasiteye sahip üç tane yeni havaalanı yapılarak hizmete sunulacaktır.
- Türkiye'de sivil hava taşımacılığı filosundaki uçak çeşit ve sayısı 2023 yılına kadar, 100 adet geniş gövdeli uçak, 450 adet dar gövdeli uçak, 200 adet de bölgesel uçak olmak üzere, toplamda 750 adet uçak sayısına ulaşılabilecektir.
- Türkiye'nin yedi bölgesinden en az iki yerindeki bölgesel havaalanı, kargo havaalanı olarak düzenlenecek olup, uluslararası kargo merkezleri sıralamasına girmesi sağlanacaktır.
- Turizmde farklı ve alternatif olanaklar oluşturmak için havalimanlarına uzak olan veya havalimanı bulunmayan yerlerde, heliport desteklenecek, bununla birlikte küçük göl, su ve denizlere inebilen hava ulaşımının kullanılması sağlanacaktır.
- Uygun alan ve yerler tespit edilerek, buralarda uçak fabrikası kurulacak ve uçak üretimine başlanacaktır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023, 2011: 73, 88-89).

3.4.2.4. Denizyolu Ulaşım Hizmetleri Strateji ve Hedefleri

Denizyolu ulaşım hizmetlerinde istenilen standartları yakalamak, vatandaşlara gereken hizmetleri sunabilmek, yatırımlar yapmak ve ülkenin gelişmesi için gerçekleştirilmek üzere bir takım strateji ve hedefler belirlenmiş bulunmaktadır.

- Denizyolu ulaşımında, uluslararası alanda etkinlik sağlayarak, sözleşme yükümlülüklerini tam yerine getirebilmek için ulusal koordinasyonu yürütecek kurumsal yapı oluşturulacaktır.

- Bölgesinde her açıdan donanımlı olacak şekilde, denizcilikte lider eğitim merkezi kurulacak, Türk gemi adamlarının da her türlü bakım ve iş koşulları uluslararası ölçülere yükseltilmesi sağlanacaktır.
- Nitelikli işgücü temininin sağlanması ve araçlara olan bağımlılığı azaltmak ve tamamen ortadan kaldırmak için yasal istihdam büroları kurulacaktır. Deniz ulaşımında standardın altında kalan gemilerin, Türk karasularını kullanmasını ve bu karasulara uğramalarını tamamen önleyici yasal düzenlemeler yapılacaktır.
- Denizyolu ulaşımı kapsamındaki tüm denizcilik iş ve işlemlerinin basitleştirilmesi için düzenlemeler yapılacaktır.
- WHO (Uluslararası Sağlık Örgütü) nun standartları kapsamında olacak şekilde, deniz iş kanununda ihtiyaç olan ve gereken tüm değişiklikler yapılacaktır.
- Türkiye'deki tüm liman ve deniz tesisleri, ulaşım ve Trans Avrupa Ulaşım Ağları'na bağlantısı sağlanarak, entegrasyonu gerçekleştirilmiş olacaktır. Türkiye'nin üç büyük denizinde kurulacak olan aktarma limanlarının, lojistik merkeziyle entegrasyonu sağlanacaktır.
- Dünya sıralamasında ilk ona giren en büyük limanlardan birinin de Türk limanlarından birinin olması sağlanacaktır.
- Hâlihazırda bulunan balıkçı barınaklarından 55 tanesinin yat limanına dönüştürülmesi sağlanacaktır.
- Doğalgaz ve sıvılaştırılmış gaz taşıyan yük gemiler temin edilecek, ayrıca terminallerin kapasitelerinin artırılması sağlanacaktır.
- Marmara bölgesinde en az üç tane kurvaziyer ana limanı yapılacaktır.
- Yat işletenlere hizmet verecek marina ve marinetler yapılacak olup, mega yatlara da hizmet verme amaçlı dört tane marina yapılacaktır.
- Deniz ticaret hacmini artıracak idari mevzuat çalışmaları yapılacak, serbest bölge özelliğine sahip olan limanların yapılması sağlanacaktır.
- Nehirlerde seyretme kabiliyetine sahip olan gemilerin yapımı sağlanacaktır.
- Petrol ve ürünlerini taşıyabilen büyük tonajlı yük gemilerinin, tüm bakım ve onarımlarının yapılacağı yeterli kapasiteye sahip olan tersanecilik alt yapısı

sağlanacaktır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023, 2011: 104-106).

3.5. Ulaşım Hizmetlerinde Alternatif Hizmet Sunum Yöntemleri: Türkiye Uygulama Örnekleri

Türkiye’de ulaşım hizmetleri kapsamında gerçekleştirilen yatırım ve hizmetlerin alternatif sunumları genel itibarıyla ve özellikle 2000’li yıllardan sonra, YiD Modeli çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Ulaşım hizmet yatırımlarının gerçekleştirildiği 2000’li yıllar sonrasına bakıldığında YiD Modeliyle yapılan yatırım sayısının fazla olduğu görülmektedir. Bunun nedeni ise devletin hiçbir maliyete karışmadan, ulaşım yatırımını özel hukuk kişilerine yaptırması, yapılan yatırım ve hizmetin özel hukuk kişilerinince belli bir süre işletilmesinden sonra da borçsuz, kullanılabilir şekilde olmak üzere ve bütün haliyle devlete devredilmiş olmasıdır. YiD Modeliyle, devlet büyük miktarlardaki yatırım maliyetine katlanmadığı için ihtiyaç duyulan ve bütçe gerektiren başka alanlarda varlık gösterme, hizmet sağlama olanağını elde etmiş olmaktadır. Devletin sermaye koymadan ve maliyete katlanmadan yatırım yaptırıp, sonrasında da faaliyetteki yatırımı tüm hak ve kazanımlarıyla devralması nedeniyle, Türkiye’de YiD Modeli sürekli uygulanmaktadır. Özelleştirme de bir hizmet sunum yöntemi olmakla birlikte var olan yatırımın el değiştirilerek, özel hukuk kişisine devredilmesi şeklinde gerçekleştirilmektedir. Aşağıda alternatif hizmet sunum yöntemleriyle gerçekleştirilen yatırımlar belirtilmiştir.

3.5.1. İstanbul Havalimanı

İstanbul Havalimanı, Türkiye’nin kuruluşunun 100.yılında dünyanın ilk 10 ekonomisinde yer almak, havayolu yük ve yolcu ulaşımında belirlenen hedeflere ulaşmak için yapımı gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte, Atatürk Hava Alanı ve Sabiha Gökçen Hava Alanı’nın talep ve ihtiyacı karşılayamaması, yenileme, genişletme ve ek hizmetlerin devreye sokulması gibi sorunların da ortaya çıkması nedeniyle, kapasite olanakları her türlü talebi karşılayacak ve ülke ekonomisine büyük katkı sağlayacak olan İstanbul havaalanının yapılması planlanmıştır (Tanyaş, Düzgün, 2017: 6-7).

İstanbul Havalimanı projesi, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından YİD Modeli kapsamında yapılmak üzere 3 Mayıs 2013 tarihinde ihalesi yapılmıştır. YİD Modeli ile yapılan İstanbul Havalimanı ihalesini alan Cengiz-Kolin-Limak-Mapa-Kalyon Ortak Girişim Grubunca 10 milyar 247 milyon Euro maliyetli, 22 milyar 152 milyon ihale bedeli belirlenmiştir. YİD Modeli kapsamında ihalesi yapılan İstanbul Havaalanı, Avrupa Yakası'nda Arnavutköy ile Eyüp ilçe sınırlarında bulunmaktadır (TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu, 3. Havaalanı Teknik Raporu, 2014: 6). Yapımı tamamlanarak faaliyete geçen İstanbul Havalimanının, işletmesi süresinin bitmesi sonrasında, YİD Modeli gereğince devlete devredilecektir.

3.5.2. Ordu-Giresun Havaalanı

Ordu-Giresun Hava Alanı, alternatif hizmet sunum yöntemlerinden YİD Modeliyle yapılmıştır. Ordu ve Giresun illerinin coğrafi yapısından kaynaklanan karayolu ulaşımının zorluğu nedeniyle, gerek yurt içi gerekse yurt dışı havayolu ulaşımının sağlanması amacıyla YİD Modeli kapsamında ihale edilmiştir. YİD Modeli ile yapılan Ordu-Giresun Hava Alanı'nın alt yapı sistemleri ve üst yapı sistemleri deniz üzerine kurulmuştur. Türkiye'de ve Avrupa'da alt yapı ve üst yapı sistemleri deniz üzerine kurulmuş olan ilk örnek hava alanıdır. Hava alanı yapım çalışmaları 22 Mayıs 2015 tarihinde tamamlanarak hizmete sunulmuştur (T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Mega Projeler, 2019: 11).

3.5.3. Osmangazi Boğaz Köprüsü

YİD Modeli kapsamında ihale edilerek yapılmıştır. Osman Gazi Köprüsü, İzmit Körfezini karayoluyla 1,5 saatte geçilmesi işlemine son vererek, ulaşımda önemli zaman kazandırmıştır. YİD Modeliyle yapımı gerçekleşen köprünün tamamlanması 1 Temmuz 2016 tarihinde gerçekleşerek, hizmete açılmış olup, Gebze-İzmit arası trafik yoğunluğunu hafifleterek, trafik akışına büyük katkı sağlamıştır. Bununla birlikte, Osmangazi Köprüsünün devamı olan İstanbul-İzmir Otoyolu'nun da tamamının hizmete girmiş olmasıyla, Türkiye nüfusunun %44'ünün yaşadığı ve GSYİH'nin de %65'ini oluşturan bölgelere ulaşım hizmeti artacağı için İstanbul-İzmir

güzergâhındaki trafik yoğunluğunu %50 oranında azalacaktır (T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Mega Projeler, 2019: 19, 32).

3.5.4. Ovit Tüneli

Ovit Tüneli, YİD Modeliyle ihale edilerek, yapılmaktadır. Coğrafi yapı ve iklim koşulları açısından ulaşımda zorlukların yaşanması ve Güneydoğu Bölgesinde üretilen ürünlerin de Doğu Karadeniz'e, buradan da komşu veya diğer ülkelere ihracatının sağlanması amacıyla ulaşımın kolaylaştırılması için planlanmış olup, YİD Modeli kapsamında yapımı devam etmektedir. YİD Modeliyle yapımı gerçekleştirilen, Ovit Tüneli, Rize'nin İkizdere İlçesinden Erzurum'un İspir İlçesine bağlanmaktadır. Ovit tüneli, 14,3 km uzunluğunda çift tüp tünelden oluşmaktadır. YİD Modeliyle yapımı devam eden tünel, Türkiye'nin Kuzey Doğu Bölgesi ile Güney Doğu Bölgesi arasındaki ulaşım akışını hızlandıracak olup, ulaşım hizmetleri ve ekonomi alanında önemli katkı sağlayacaktır (T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Mega Projeler, 2019:19, 32).

3.5.5. Marmaray

Marmaray Tüp Geçit Projesi'nin yapımı YİD Modeli kapsamında gerçekleştirilmiştir. Bu proje, Asya ile Avrupa'yı İstanbul Boğazı'nın altından birleştirmektedir. YİD Modeliyle yapılan Marmaray Tüp Geçit Projesi, 60 metre derinliğe sahip olan ve dünyada en derin batırma tünel özelliğine sahiptir. Marmaray Tüp Geçit Projesi, alternatif hizmet sunum yöntemlerinden YİD Modeli kapsamında ihale edilmiş olup, yapım çalışmaları 29 Ekim 2013 tarihinde tamamlanarak hizmete sunulmuştur (T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Mega Projeler, 2019: 19, 32).

3.5.6. Yavuz Sultan Selim Köprüsü

Yavuz Sultan Selim Köprüsü YİD Modeliyle yapılmıştır. İstanbul trafiğinin yoğunluğunu azaltmak, transit trafik olanağı sağlamak, hava ve gürültü kirliliğini azaltmak için projelendirilmiş ve YİD Modeli kapsamında yapımı gerçekleştirilerek

hizmete açılmıştır. Alternatif hizmet sunum yöntemlerinden YİD Modeliyle yapılmış olan köprü, 26 Ağustos 2016 tarihinde tamamlanmış ve ulaşım hizmetine sunulmuştur.

3.6. Türkiye’de Ulaşım Hizmetlerinin Sorunları ve Çözüm Önerileri

Ulaşım hizmetleri, nüfusun artması, araç sayısı ile kullanan sayısının artış göstermesi, ülkedeki tüm sektörlerin gelişmesi ve birbirleriyle etkileşimi gibi unsurlar, ulaşımında sorunlar oluşturmaktadır. Gelişen sanayi, teknoloji, bilişim ve eğitimin ilerlemesi gibi unsurların sağladığı olanaklar çerçevesinde ihtiyaç duyulan yatırım hizmetleri gerçekleştirilerek, çözümler üretilmeye çalışılmaktadır.

3.6.1. Ulaşım Hizmetleri Sorunları

Türkiye’de nüfusun ve araç sayısının çok fazla artış göstermesi, çalışan nüfusun işe gidiş ve işten çıkış saatlerinde trafik yoğunluğu yaşaması, günün tüm saatlerinde ana arterlerde trafik yoğunluğunun yaşanması belirtilebilir (Karabulut, 2017: 215-221).

Kentin ulaşım planlarının, arazi planları ile uyumlu olacak şekilde hazırlanmamış olması, ulaşımında organizasyon eksikliğinin olması, kurulması gereken ulaşım koordinasyon merkezinin kurulmamış olması, ulaşım alanındaki yetki ve sorumlulukların belirsizlik oluşturması, kentlerde, ulaşım için kullanılması gereken parasal kaynakların, ne miktarda, hangi oranda, nasıl ve kim tarafından toplanacağı, temin edileceği, ne şekilde ve miktarda dağıtılacağına ilişkin yasal düzenlemelerin ve uygulamaların olmaması, ulaşım sağlayan ve ulaşım ile ilgisi ile irtibatı olan tüm birey, grup ve kesimlerin program kapsamında eğitime tabi tutulmaması, kent içi ulaşımında özel girişimin, katkı ve payının koşulları tam olarak belirlenememesi, ulaşım alanındaki verimlilik, kalite ve standardizasyonun tespiti konusundaki çabalar yetersiz seviyededir (Mergen, 2008: 16-20)

Altyapı ve kavşakların yetersiz olması, kentlerde cadde ve sokaklara park edilmesi sebebiyle yolların daralması, şerit sayısının azalması, ulaşımın yavaşlaması ve aksamaması, ulaşım sektörlerinde bulunan sinyalizasyonların yetersiz olması, etkin olmaması ve verimli işlememesi, raylı ulaşım ağının kentlerde yeterli yaygınlıkta

olmaması, bazı kentlerdeki plansız yapılaşma, kentleşme ve yapılan yolların, yerüstü raylı sistemin gelişmesini engellemesi, yeraltı raylı sistem hizmetlerinin yapım maliyetinin yüksek olması ve yapımında güçlüklerle karşılaşılmasıdır (Mergen, 2008: 16-28).

3.6.2. Ulaşım Hizmetleri Çözüm Önerileri

Yayaların ve bisiklet kullananların yollarının kullanışlı hale getirilmesi, bu yolların geliştirilerek, yol uzunluklarının artırılması, şehirlerin tamamına yayılı olarak bisiklet yollarının yaygınlaşmasının sağlanması, ulaşımda erişebilirlik, ulaşım sektör ve sistemlerine ulaşılabilirlik gibi özellikleri barındıran, gürültüsüz ve hızlı ulaşım olanağı sağlayan ve araç gerektirmeyen kullanışlı ulaşım yollarının yapılması, hızla ulaşmayı sağlayacak, araç kullanmayı gerektirmeyecek geniş kaldırımlar, uzun soluklu yürüme ve ulaşım yolları yapılmalı, havayolu, demiryolu ve denizyolu ulaşım sektör ve sistemlerinde sinyalizasyonların yenilenmesi, geliştirilmesi, ulaşımda kazaları azaltıcı, kazalara ve trafik yoğunluğuna neden olmayacak sistemlerin kurulması, denetiminin yapılması ve işleyişinin sağlanması, kavşak ve anayolların, bisiklet ve elektrikli bisiklet ulaşımına uygun hale getirilerek, trafikte kullanımının artırılmasının sağlanması, şehirlere ulaşan yollar ile şehir merkezlerinde bulunan ulaşım yollarının yoğunluğunu azaltmak için alternatif ulaşım yollarının sayısının ve ulaşım olanaklarının artırılması, alternatif ulaşım yollarının, trafik yoğunluğunu azaltacak doğrultuda yapılmasının yanında, olağanüstü durumlara da cevap verebilmeli, sahil kentlerinde ulaşımdaki yoğunluğu azaltmak için vapur seferlerinin kullanım olanaklarının artırılması ve seferler arası sürelerin yolcu yoğunluğuna göre kısa süreli tutulmaya çalışılmalı, demiryolu hat ve güzergâhlarının artırılarak, karayolu ve denizyolu ulaşım sektör ve sistemleriyle entegrasyonu sağlanmalı, karayolu ulaşım yollarının şerit sayısı, alt geçit, üst geçit sayısı artırılmalı, trafik yoğunluğunun giderilmesine çözüm olacak şekilde, ulaşım planlaması yapılmalı, kentlerde, demiryoluna uygun zemin ve güzergâhların bulunması halinde, demiryolu hat sayısı artırılmalı, denizyolu ulaşım olanağının olması halinde körfez ve boğaz geçitlerinin yapılarak ulaşım katkısında bulunulmalı, ulaşım sağlayan tüm yolların genişletilmesi yapılmalı, kavşak sayısı artırılmalı, yol kenarlarına park eden araçlar engellenerek,

ulaşım sağlayan yolların daralması önlenmeli, yollara park etmenin önüne geçebilmek için yeraltı ve yerüstü otoparklarının sayısı ve kapasitesi artırılmalı, daralan ve kesişen yollardaki trafik yoğunluğunu azaltıcı özellikte, çıkış yolları, kavşaklar, araç alt geçit ve üstgeçitleri yeterli kapasite ve sayıda yapılmalı, nüfus yoğunluğunun fazla olduğu şehirlerde, farklı merkezler oluşturarak, trafik yoğunluğunu önlenmeli, trafik akışını hızlandırılmalı, trafik farklı bölgelere yönlendirilmeli, şehirleşme, altyapı-üstyapı çalışmalarının yapılmasından önce, araç sayısını, ulaşımı ve park edebilme olanaklarının da dikkate alınarak, uzun vadede ulaşım ve park ihtiyacını karşılayacak imar-plan ve projeler yapılmalı, akıllı trafik sistemleri yaygınlaştırılarak, trafik yoğunluğu ile trafik akışı kontrol altında tutulmalı, alternatif yolların durumu, sürücülere bildirilmeli veya sürücülerin bu bilgilere kolayca ulaşabileceği sistem oluşturulmalı, merkezi kontrol sistemiyle uyumlu ulaşım olanakları ve hizmeti sunulmalıdır (Karabulut, 2017: 216-220).

Ulaşımda kullanılan doğalgazlı ve elektrikli araç sayısı artırılmalı, elektrikli araçların uzun süreli kullanımını sağlamak için batarya sistemleri geliştirilmeli, bu araçlarda paneller kullanılarak enerji tasarrufu sağlanmalı, raylı ulaşım sistemlerine ayrılan kaynak miktarı artırılmalı, yatırımlara başlanarak en kısa sürede sonuca ulaşılmalı, Deniz Metrobüs Sistemi geliştirilerek, yolcu taşıma kapasitesi artırılmalı, teleferik kullanımının şehir merkezlerinde ve mahallelerde yaygınlaşması için uygun olanaklar sağlanmalı, çevreye daha az zararlı dizel yakıt ve doğalgaz kullanımının yaygınlaşması sağlanmalı, trafik yoğunluğu oluşturmayacak şekilde esnek çalışma saatleri planlaması yapılarak, uygulanmalı, ulaşımda aktarma merkezleri oluşturulmalı, yeterli sayıya ulaşmalı, otopark ücretleri, tüm vatandaşların otopark tercihinde bulunabilecek seviyede belirlenmeli, ulaşım ve trafik gibi konuların eğitimi, ilkokulda teorik ve uygulamalı verilmeli, yük taşıyan ve dolu olan araçların seyir halinde trafiği engellememesi için kontrollü ve köprü geçişlerinde direkt geçiş olanağı tanınmalı, nüfus yoğunluğu olan şehir merkezleri ile diğer yoğun yer ve bölgelere araç girişinin belirli saatlerde veya tamamen yasaklanmalı, ağır vasıta ve iş makinelerinin trafiğe çıkış saatleri belirlenmeli, trafiği aksatmayacak düzenlemeler yapılmalı, ulaşım sektör ve sistemlerinin tamamında mobil uygulamalara geçilmeli, olağanüstü

durumlara cevap verebilecek alternatif olanaklar sağlanmalı, acil eylem planları yapılmalıdır (İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 2014: 5-6).



SONUÇ

Ulaşım, insanlık tarihi kadar eski olup, her dönem geliştirilerek insanların hizmetine sunulmuş bir sektördür. Tarihsel süreçte ulaşım hizmetlerinde gerçekleştirilen her yatırım ve ilerleme, ulaşım hizmetlerinde pozitif gelişmeler sağlamıştır. Ulaşım hizmetleri alanındaki gelişmeler sonucunda, hızlı, güvenli, konforlu ve ekonomik ulaşım koşulları sağlanabilmiştir. Ulaşım olanaklarının iyileştirilmesi, modern olanaklar elde edilmiş, ihtiyaçları karşılama kapasite ve koşullar sağlamış, birey ve toplumlar daha çok sosyo-kültürel etkileşim içinde bulunmuş, farklı kesimler iç içe yaşamaya başlamış olup, bu pozitif etkileşim ve gelişmeler, eğitim, sağlık, iş, ticaret, seyahat ve turizm alanlarında da sağlanmıştır. Bununla birlikte ulaşım hizmetlerinde gerçekleştirilen yatırımlar, Türkiye'nin gelişmesine önemli etkide bulunmaktadır. Ulaşım hizmetleri sektör ve sistemlerine yapılan yatırım hizmetleri sonucunda, istihdam sağlanması, üretilen mal ve hizmetlerin piyasalara ulaşımının sağlanması, diğer sektörlerle bağlantı ve etkileşim kurularak dışsal fayda oluşturulması, Türkiye'nin gelişmesinin altyapısını oluşturarak, gelişmenin sağlanmasındaki görevi ve etkisi çok önemlidir.

Devletlerin yönetiminde bulunan iktidarlar, devletin varlığının devamı, büyüme ve gelişmeyi sağlamak, vatandaşların günlük yaşamlarında ihtiyaç duyulan unsurlar ile gelecekte de sorun oluşturacak unsurları gidermek üzere hizmet üretmek, politikalar uygulamak durumundadır. Günümüzde devletler ulusal veya uluslararası alanlarda karar verecek oldukları konularda ve yatırım yapacakları alanlarda politika uygulamaları sürecinde geniş kapsamlı ve etkin kararlar vermek durumundadırlar. Çünkü günümüz dünyasında teknolojinin, ticaretin, ekonomik etkileşimlerin, politik gelişmelerin tamamını kapsayacak küreselleşme önemli bir unsur olup, küreselleşme nedeniyle, her devletin uygulayacağı kamu politikaları, diğer devletlerin de dikkatini çekmektedir. Kamu politikası kararı alarak, bu politikaları uygulanmak isteyen devletler, kamu politikalarını etkileyen ulusal ve uluslararası aktörleri de dikkate

almak durumundadırlar. Bu nedenledir ki ulaşım hizmetleri alanında yapılacak yatırımların, oluşturacağı pozitif ve negatif dışsal faydalarının, diğer ülkelerin politikalarına nasıl ve hangi oranda etki edeceği takip edilmekte ve kontrolü de sağlanmaktadır.

Türkiye’de ulaşım hizmet ve sektörlerine yapılan yatırımlar, sektörel büyüme ve ülke ekonomisinin gelişmesinde önemli rolü bulunmaktadır. Bu durum, 2000’li yıllardan sonraki dönemde ulaşım sektör ve sitemlerinde gerçekleştirilen yatırımların Türkiye’nin gelişmesinde önemli yeri olduğunu açık olarak ortaya koymaktadır. Ulaşım hizmetlerinin gelişmesi için gerçekleştirilen yatırımların pozitif yansıması, istihdam ve iş olanaklarının sağlanmasında, işsizliğin azalmasında, kaynakların arz ve talep edildiği piyasalara ulaşmasında, ihraç mallarının limanlara ulaşmasında önemli derecede etki ve katkısı bulunduğu görülmektedir. Gelişmiş ülkeler incelendiğinde, karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hatları ulaşımında çok iyi bir seviyeye gelmiş olduğu, bunun için de diğer sektörlerle pozitif dışsal fayda sağlanmış olduğu, gelişmeye önemli derecede etkisi bulunduğu anlaşılmaktadır. Buradan hareketle, Türkiye’de gerçekleştirilen ulaşım hizmetleri sektör yatırımlarının artırılması, yolcu ve yük taşıma faaliyetlerinde kapasite artışı sağlanması, diğer sektörlerle bağlantılı olarak talep artışına cevap verilmiş olmasının da Türkiye’nin gelişmesine önemli etkisi olacaktır. Türkiye’nin gelişmesine olanak tanıyarak, gelişme hızını artıracak ulaşım hizmet yatırımlarının etkin ve verimli olarak gerçekleştirilmesi, önemli pozitif dışsal fayda sağlayacak olup, her alanda da olumlu sonuçlar oluşturacaktır.

Türkiye’de 2000’li yıllardan günümüze kadar olan süreçte, ulaşım sektörlerinde yapılmış olan ulaşım hizmetleri yatırımlarının, daha fazla gerçekleştirilmesi, hız kemededen devam edebilmesi, diğer sektörlerle bağlantısının sağlanması, miktar ve kapasite artışının gerçekleştirilmiş olması ile sürdürülebilir ulaşım olanaklarının yakalanmış olması durumunda, Türkiye’de gelişme sağlanması kaçınılmaz olacaktır. Ulaşım sektörlerinin geliştirilmesi sonucunda oluşan pozitif dışsal yansımalar, her alanda ve sektörde dışsal fayda sağlayacak olup, Türkiye’nin gelişmesine de büyük olanaklar tanınmış olacaktır.

Ulaşım hizmetlerinden istenilen verimliliğin sağlanması, etkinliğin oluşturulması ve dışsal zararların önüne geçilebilmesi için ulaşım yatırımlarının gerçekleştirilmesi öncesinde, hedeflenen koşullardan etkin, verimli, güvenli, hızlı, konforlu ve ekonomik yolculuk olanaklarının elde edilmesi için gerekli analizler yapılmalı, güzergâhlar iyi belirlenmeli, gerçekleşen sonuca göre de yeterli miktar ve kapasitedeki yatırım çalışmalarının artırılması gerekmektedir. Şehir içi karayolu ve demiryolu ulaşımında, trafik akışını rahatlatacak araç alt geçit ve köprülerin yeterli sayı ve kapasitede olacak şekilde ihtiyaç görülen noktalara inşa edilmesi gerekmektedir. Ayrıca, şehir içi karayolu ulaşımı trafik akışının sağlanması için araç sınıflarına göre, trafiğe çıkış saatlerinde düzenlemeler yapılmalıdır. Şehir içi ulaşımı rahatlatmak ve trafik yoğunluğunu ortadan kaldırmak için şehir merkezlerinde bulunan işyerleri, ticarethaneler ve personel sayısı fazla olan kurum ve kuruluşların şehir dışında inşa edilecek şekilde imar plan ve projeleri hazırlanarak, bunların etkin olarak uygulanması sağlanmalıdır. Şehir içi ulaşım yollarının çeşitlendirilerek karayolu, demiryolu ve denizyolu arasında koordinasyon sağlanmalıdır. Böylece uzun mesafelerde aktarmalı ulaşım sektörlerinin uyumlu ve koordineli faaliyette bulunması sağlanacak, kesintisiz ulaşım olanağı elde edilmiş olacaktır.

Şehir içi ulaşımında toplu taşıma araçlarının ulaşım rahatlığı ve konforu sağlayacak şekilde kullanışlı ve etkin ulaşım hizmeti sağlayacak koşullarda olması gerekmektedir. Ulaşım standartları yüksek ve özel araçla ulaşım ihtiyacını gerektirmeyen toplu taşıma araçlarının, nüfus yoğunluğunun da dikkate alınarak kentlerde yaygınlaştırılması gerekmektedir. Böylece alınan önlemler ve yapılan yatırım hizmetleri trafik yoğunluğunun azalma göstermesine katkı sağlayacaktır. Toplu taşıma araçlarının sayısı, konforu, güvenliği, hijyeniği, ferahlığı, sakin ve stressiz ulaşım sağlaması bakımından yeterli olanak ve donanımlara sahip olması gerekmektedir. Sahil kentlerinde de toplu ulaşımın daha cazip hale getirilmesi, etkin ve verimli ulaşımın sağlanabilmesi için yolcu gemileri ve vapurların yolcu taşıma kapasiteleri ile düzenlemelerin, vatandaşlarca tercih edilecek şekilde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte yük ve yolcu gemileri ile faaliyet gösterecek limanların da talebi karşılayacak kapasitede olması için yeterli yatırımlar gerçekleştirilmelidir.

Şehirlerarası yük ve yolcu taşımacılığında istenilen koşulların yakalamak ve gerçekleştirilen ulaşım yatırımlarından en fazla faydayı sağlamak için sistemsel çalışmaların da sürekliliği sağlanmalıdır. Bölgeler arası bağlantıları kurmak, ekonomik gelişmeyi sağlamak, sektörlerin üretim ve tüketiminde ulaşım olanaklarını artırmak üzere, karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu ulaşım hizmet yatırımlarının etkili, verimli sonuçlar oluşturacak şekilde teknik, bilimsel, analiz ve etüt çalışmalarının doğru yapılarak, standartlara uygun gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Ulaşım hizmetlerinin gerçekleştirilmesiyle, şehirler ve bölgeler arası yolların her yere ulaşım sağlayacak uzunlukta, güvenli, konforlu ve hızlı ulaşım sağlayacak şekilde inşa edilmesi, ulaşımın kolaylaşması ile gelişmenin sağlanması sonucunu doğurmuş olacağından ve insanların hayatlarının güvenliği gereği, belirlenmiş ulusal ve uluslararası standartlardan hiçbir şekilde taviz verilmemesi, yeterli denetimlerin ve kontrollerin sağlanması gerekmektedir.

Ulaşım sağlayan havaalanlarının sayısı artırılarak, koşulları geliştirilmeli, erişiminin de hızlı ve kolay olması gerekmektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin iç ve dış hatlardaki yük ve yolcu taşıma kapasitesi için gerçekleştirilen yatırımlar sürdürülmeli, yeterli olanak ve çalışmalarla daha da artırılmalıdır. Havayolu ulaşımındaki kalite standartlarının ve kapasitenin artırılarak, turizm, seyahat, iş, eğitim, ticaret ve diğer alanlardaki ulaşım olanak ve avantajlarının iç ve dış hat tanıtımlarının yapılması gerekmektedir. Türkiye'nin her bölgesine uçuş olanakları sağlanarak, uçuş ücretlerinin de tercih edilir şekilde iyileştirilmesi gerekmektedir. Bunun için diğer bölgelere yeterli uçuş sağlanması için THY'nin yanı sıra özel kesim havayollarının da sayı ve kapasite olarak desteklemesi gerekmektedir. Havayolu ulaşım olanakları ile uçuş ücretlerinin uygulunun sağlanarak, vatandaşların havayolu tercihinine konu olan, seyahat süresi, güvenlik, konfor gibi unsurların yüksek standartlarda gerçekleşmesinin sağlanarak, sorunsuz ulaşımın sağlanması gerekmektedir.

Türkiye'nin denizlerden yük ve yolcu ulaşımı alanında büyük fayda sağlayacak konum ve potansiyeli bulunmaktadır. Deniz ulaşımında yük ve yolcu taşımacılığında istenilen kapasiteye ulaşılabilmesi için gerekli yatırım hizmetleri, teşvik ve tanıtım çalışmaları yapılmalıdır. Kıyılarda ve sahil kentlerinde yapılan yolcu taşımacılığının istenilen seviyeye ulaşması için, yeterli sayıda standartları yüksek tekne, vapur ile

gemilerin envantere alınması gerekmektedir. Yolcu ve turist taşıyan gemilerin bağlanma limanlarının kapasitesinin artırılması gerekmekte olup, limanlardaki eksik kapasite ve yetersizlikler nedeniyle, Türkiye'ye gelmesi gereken turist, ziyaretçi ve yolcuların, diğer ülkeleri tercih etmeleri nedenleri giderilmelidir.

Denizyolu ulaşımı alanında Türkiye'nin ekonomisine önemli kazanımlar sağlayacak unsur yerli ve yabancı yük gemilerinin limanlara çok sayıda yanaşması, ithal ve ihraç mallarının taşınmasına olanak sağlamasıdır. Bu nedenle, Türkiye'deki yatırımlar ile ekonomik faaliyetler için büyük önem taşıyan sektörlerin ihtiyaç duyduğu ara ve mamul mal ve hizmetlerin taşınmasında maliyeti düşük, güvenli ve taşıma kapasitesi olarak en fazla taşıma olanağı olan yük gemilerinin sayısının artırılması, yaş ortalamasının düşürülmesi gerekmektedir. İthalat, ihracat ve diğer ticari faaliyetlerde kullanılan deniz ulaşımında tercih edilen ülke konumuna gelmesi için gereken ulaşım yatırım hizmetlerinin istikrarlı ve yeterli kapasitede yapılması gerekmektedir.

Türkiye'nin iç bölgelerinde, doğu-batı, kuzey-güney istikametinde devam eden bölünmüş yol ile otoyol yapım çalışmalarının hızla sürdürülmesi ile her il ve bölgeye hızlı, güvenli ve kaliteli ulaşım sağlayarak, koşulları yüksek yol uzunluğunun daha fazla yaygınlaştırılması gerekmektedir. Yol yapım maliyetlerini düşürmek için Hazineden arsa ve arazi tahsisinin yapılması gerekmekte olup, ayrıca otoban ve bölünmüş yol güzergâhında kalan, kamulaştırma yapılması gereken arazi sahiplerine de, Hazine arazileriyle takas işleminin yapılması gerekmektedir. Ulaşım hizmet yatırımları gerçekleştirilirken, ulaşım güzergâhları çevreyle uyumlu olmalı, proje, analiz ve etüt çalışmalarının eksiksiz yapılmalı, atıl ve kullanışsız ulaşım hizmetlerinden kaçınılmalı, çevreye zarar vermeyen, etkin, verimli olarak planlanmalı ve projeler de buna uygun gerçekleştirilmelidir.

Türkiye'nin Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında köprü konumunda ve stratejik öneme sahip olması nedeniyle, petrol ve doğalgaz boru hatları ulaşım güzergâhlarının devamlılığı sağlanmalıdır. Türkiye'nin boru hatları ulaşımında elinde bulundurduğu stratejik önemi koruması, maliyet, güzergâh faydalarını devam ettirebilmesi için yeni projeler üretmeli, bu alanı destekleyici çalışmaların sürdürülebilir kılınması gerekmektedir. Boru hatlarıyla dış ülkelere Türkiye'ye

ulaşımı sağlanan doğalgaz ve petrolün ihtiyaç fazlasının stoklanabilmesi için ulaşım olanağının yüksek olduğu yeterli kapasite ve sayıda depolama alanları yapılmalıdır. Ayrıca politikadan ve piyasaların olumsuz etkisinden etkilenilmemesi ya da asgari düzeyde etkilenilmesi için boru hatlarıyla entegrasi sağlanmış, yeterli miktar ve kapasitede depolama alanlarının yapılarak, faaliyete geçirilmesi gerekmektedir.

Türkiye'nin ulaşım hizmet sektörlerinde, nüfus ve büyümesine dayalı olarak, ihtiyaç duyulan miktar ve oranı karşılayacak yüksek standartta karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu ve boru hattı ulaşım yatırımları gerçekleştirmiş olduğunda, sektörel büyümeyle birlikte, ekonomik gelişme de sağlanacaktır. Bu nedenle Türkiye'de faaliyet alanı bulunan her türlü sektörün gelişmesi, etkin ve verimli olacak şekilde faaliyette bulunmasının temel koşullarından biri olan ulaşım ihtiyacının karşılanması için ulaşım sektör ve sistemlerinde gelişme sağlamaya yönelik gereken her türlü ulaşım yatırım hizmetlerinin yapılması gerekmektedir.

Ulaşım hizmetleri yatırımlarının gerçekleştirilmesi büyüme ve gelişme için önemli ve etkili bir unsur olsa da tek başına yeterli değildir. Ulaşım hizmetlerinin diğer sektörlerle bağlantısının sağlanması ile ulaşım hizmetlerinden yararlanacak koşulların artırılması gerekmektedir. Ulaşım hizmetlerinin entegrasyonunun sağlanması ve diğer sektörlerle desteklenmiş olması halinde hedeflenen, büyüme ve gelişmenin sağlanacağına ilişkin gerçekleşmiş Kanada örneği gösterilebilir. Kanada'da Montreal-Toronto ve Vancouver güzergâhlarında yapılan demiryolu hattının sanayileşmede ve bölgesel gelişmede yeterli seviyeye ulaşmamasının nedeni, büyük ve verimli tarım arazilerin olmasına rağmen, ekonominin büyümemesi, nüfus az olduğu için üretimin ve nakliyenin yetersiz olması belirtilmiştir. Bu eksikliklerin telafisi için demiryolu hattı civarına göçmenler yerleştirilmiş, tarımsal artış politikaları uygulanmış, artan tarımsal üretimle, taşıma ve nakliye işleri de artmış, demiryolu nakliyesi yoğun faaliyet göstermiş, faaliyetlerin artması, maliyetleri düşürmüş ve bölgenin gelişmesi sağlanmıştır. Kanada örneği de göstermektedir ki ulaşım hizmetlerinin hedeflenen etkili ve verimli sonuçlar doğurması, gelişmeyi sağlaması için diğer sektörlerle uyumlu olması, entegrasyonun tam olarak sağlanmış olması, koordineli olması, diğer tüm sektörlerle de desteklenerek etkileşimde bulunmuş olması gerekmekte ve bu

unsurları kapsayan yeterli, uygulanabilir kamu politikalarının gerekliliği söz konusudur.

Ulaşım hizmetlerinin gelişmesini sağlamak, birey ve toplumsal ihtiyaçları karşılamak, ulusal ve uluslararası alanda hizmet verebilmek için, devlet gücünün varlığı ile devlet politikalarının uygulanmasının önemli olduğu görülmektedir. Çünkü ulaşım hizmetlerinin gelişmesi, birey ve toplumun ulaşım ihtiyaçlarının güvenli, hızlı, konforlu ve ekonomik olarak karşılanması, ülkenin gelişmesini sağlayacak yatırımlar gibi unsurların tamamı devletin uyguladığı kamu politikalarıyla gerçekleşmektedir. Kamu politikası uygulamalarının, ülkenin ulaşım ihtiyaçlarının karşılanmış olduğunu, ulaşım hizmetlerinin özel kesimin gerçekleştirmesinin olanaksız olması halinde devreye girmesi gerektiğini ve ulaşım hizmetleri alanında öncü ve yön veren uygulamalar olduğu örnekten de anlaşılmaktadır. Türkiye’de toplu ulaşım hizmetleri, özel sektör tarafından, 1970’li yıllara kadar kar ön planda tutularak işletilmiştir. Yani 1950’li yıllardan sonra hanehalkı gelirinin artması ve otomobil kullanımının yaygınlaşmasıyla, toplu ulaşım kullananların sayısı azalmış ve özel sektör büyük oranda geri çekilmiş, toplu ulaşımdaki bu boşluk, kamu kesimi tarafından doldurulmak durumunda kalmıştır. Bu dönemde toplu ulaşım hizmetlerinin yerine getirilmesi için gerekli olanaklar devlet tarafından sağlanarak toplu ulaşım hizmetlerinin aksamasının önüne geçilmiş ve ulaşım ihtiyacı karşılanmıştır. Görülmektedir ki toplu ulaşım hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde, kamu politikası uygulamaları, ulaşım sektör ve sistemlerindeki ihtiyacı karşılamak, yeterli hizmet koşullarına, kapasiteye, ekonomik gelişmelere olanak sağlamak, yolcu ve yük taşıma olanağını yerine getirmek, şehir içi ve şehirlerarası trafik yoğunluğunu azaltmak, yaşam koşullarını artırmak için kamu politikalarının uygulanması önemli ve büyük gerekliliktir.

Türkiye’de kamu politikaları aracı olarak gerçekleştirilen ulaşım hizmetlerinin ülkedeki bireylerle, toplum için karşılanması gereken önemli bir ihtiyaç olduğu, sosyo-ekonomik gelişmeye alt yapı ve olanak sağladığı anlaşılmaktadır. Ulaşım hizmetleri yatırımlarının gerçekleştirilmesi için güzergâhların, şehirleşmenin, çevrenin ve doğal hayatın, sektörlerle olan bağlantının dikkate alınarak, gerekli etüt, analiz ve çalışmaların etkin verimli yapılmasıyla Türkiye için hedeflenen ve uygulanan kamu politikaları olumlu sonuçlar vereceği anlaşılmaktadır. Bunun yanında günümüz ulaşım

hizmet sektörlerinin tamamında, çevreye, doğal yaşama, eko sisteme ve insan sağlığına zararı bulunmayan ya da en az zararı olan ulaşım hizmetlerinin sağlanabilmesi için yeşil yol, akıllı büyüme, yenilenebilir enerji üretimi ve tüketimi yaygınlaştırılmalı, zararsız yakıtlar kullanılmalı, çevre-ses-hava kirliliği önlenmeli, yaşam kalitesine katkı sağlayan tüm unsurlar da daha fazla dikkate alınarak geliştirilmesi nüfusu artış gösteren ve gelişmekte olan Türkiye için önemli ve gereklidir. Bununla birlikte, ulaşım hizmet sektörlerinin pozitif dışsallık oluşturacak yatırımlarla, sürdürülebilir ulaşımın sağlanmış olması da Türkiye için önemli kazanım sağlayacaktır.



KAYNAKÇA

- ADIGÜZEL, Fatih, TOROĞLU Emin, KAYA, Ömer, Kentsel Gelişme ile Ulaşım İlişkisi: Adana Örneği, Ankara, 2015, s.31-32
- AKBULUT, Fatih, Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlaması ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri, Kastamonu Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Ocak 2016, S. 11, s. 340
- AKTAN, Coşkun Can, SAKAL, Mustafa, Kamu Yatırım Projelerinde İsrarları Ortadan Kaldırmak ve Rasyonel Karar Almak İçin Fayda Maliyet Analizi, Yeni Türkiye, Mart-Nisan, 1999, s.103-119
- “Osmanlı İltizam Sistemi”, Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi”, S.71, Nisan, 1991, s. 73-79
- AKMAN, Elvettin, Türkiye’de Kamu Politikası ve Kanun Yapım Sürecinin Analizi Doktora Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta, 2015
- AKTUĞ, Semih, Kavramsal Açından Ekonomik Büyüme, Ekonomik Kalkınma ve Bölüşüm İlişkileri, 2010: 1-29
- ALİSİNANOĞLU, Fatma, AKDUMAN, Gültekin, ŞİMŞEK, Özlem, Çocuklarda Trafik Güvenliği Eğitiminin Önemi, Ulaşım ve Trafik Güvenliği Dergisi, 2009, s.5-8
- ALİSİNANOĞLU, Fatma, AKDUMAN, Gültekin, BAY, Neslihan, Trafik 2009 Kazalarının Çocuklar Üzerindeki Etkisi, Ulaşım ve Trafik Güvenliği Dergisi, s.10-13,
- ASLAN, Seyfettin, DEMİRHAN, Yılmaz, Kamu Yönetiminde Değişim, Kamu Politikaları, Kurumsal İlişkiler, 2016
- ATALAN, Özlem, AREL, Hasan Şahan, 15. ve 16. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nin Mekânsal Yapı Analizi, Ankara, 2016
- AYDEMİR, Hulusi, Türkiye’de Boru Hattı Ulaştırması, Genel Durumu

- Uluslararası Karşılaştırmalar Hedef ile Politikalara Yönelik Öneriler, Dokuz Eylül Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Fen ve Mühendislik Dergisi, C.18, No:3, S.54,s. 399-408, Eylül, 2016
- ARSLAN, Mukaddes, “Milli Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular”, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu, Yay. Haz. Mukaddes Arslan, Ankara, 2010, s.56
- ARSLAN, Elvan, Demiryollarının Deregölasyonu, Küresel Uygulamalar ve Türkiye İçin Öneriler, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kasım, 2017
- AS, Efdal, Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960), DEÜ, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İzmir, s.20
- ASLAN, Seyfettin, DEMİRHAN, Yılmaz, Türk Siyasi Hayatında Akparti Dönemi, Kamu Yönetiminde Değişim, Kamu Politikaları Kurumsal İlişkiler, 2016
- AVCI, Müşerref, Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Atatürk Yolu Dergisi, S.54, 2014, s.39-58
- AVCI, Sedat, Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları, Ulusal Coğrafya Kongresi, 29-30 Eylül, 2005, İstanbul Bildiri Kitabı, s. 87-96
- BAKKALOĞLU, Ayşen, İNCEKARA, Aysen, Osmanlıdan Modern Türkiye'ye Ulaştırma, Kapadokya Akademik Bakış, 2017, C.1, S.2, s. 54-73
- BAYAZID, Ahmet, Osmanlı Demiryolları, 1951-1922, 2017, <http://wowturkey.com>
- BAYKAL, Füsün, Uluslararası Turizm Ulaştırmasının Akış Yönü ve Dağılımı Doku, Ege Coğrafya Dergisi, İzmir, 2015, s.57-68
- BLAİSTEL, Donald, Osmanlı İmparatorluğunda, Avrupa Mali Kontrolü Duvun-u Umumiye, İstanbul, 1979, s.118
- BATUR, Serkan, Hava Yolcu ve Kargo Taşımacılığı; Dünya'da ve Türkiye'de Uygulamalar, 2008
- BAKIRCI, Muzaffer, 2012, Ulaşım Coğrafyası Açısından, Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı, Marmara Coğrafya Dergisi, S.25, İstanbul, Ocak, 2012
- BAYRAÇ, H. Naci, Küresel Enerji Politikaları ve Türkiye: Petrol ve Doğalgaz

- Kaynakları Açısından Bir Karşılaştırma, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 10(1), 2009: 115-142
- BAYTAR, İrfan, Van'da Ulaşım Sistemleri ve Ulaşım Sistemlerinin Tarihi Gelişimi, Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Van, 2014
- BİLGİÇ, Şafak, Demiryolu Ders Notları-1, 2017
- BOSTON, İdris, Osmanlı Araştırmaları XXIV, Kadırga'dan Kalyona, 17. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi, İstanbul, 2004, s.66-86
- CAN, Hasan Hüseyin, Yerel Yönetimlerde İmtiyaz Uygulamaları, Türk İdaresi Dergisi, S. 478, s.381-419
- CEBE, Hakan, Özelleştirme ve Türk Telekom Özelleştirmesi, Beykent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2015
- CİRİT, Faruk, Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşım Politikaları ve Toplu Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Yay. No. 2981, Ağustos, 2014
- ÇAĞLIYAN, Ayşe, BOZKURT YILDIZ, Aysel, Türkiye'de Demiryolları Güzergâhları Jeomorfoloji İlişkisi, Marmara Coğrafya Dergisi S.28, Temmuz, 2013, s.466-486
- ÇAKIR, Muzaffer, Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı, Marmara Coğrafya Dergisi, S.25, s.240-377, Ocak, 2012
- ÇAVUŞ, Tuba, Dış Politikada Yumuşak Güç Kavramı ve Türkiye'nin Yumuşak Güç Kullanımı, Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, 2012, C.2, S.2, s.23-37
- ÇINAR, Tuba, Süveyş Kanalı'nın Açılması ve Osmanlı Dış Politikasındaki Önemi (1869-1882) Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008
- ÇELİK, Murat, Sürdürülebilir Ulaşım ve Türkiye Kentleri Ulaştırma Sorunları, TMMOB, İzmir Kent Sempozyumu, 2014
- ÇETİN, Cemal, Anadolu İskeleleri ve Karayolu Bağlantıları(16. Yüzyıl Sonları), Selçuk Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, 2014, 28, s.349-367,

- ÇETİN, Birol, BARIŞ, Serap, SAROĞLU, Serap, Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış, Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 2011, C.1, S.1, s.123-150.
- ÇİÇEK, Gökhan, 4734 sayılı Kamu İhale Kanununun Yapım İşleri İhale Uygulamalarında Karşılaşılan İhale Uyuşmazlıkları ve karşılıklı Uyuşmazlıkta İdari Yükleniciyle Anlaşmazlık
- ÇOLAK, Filiz, Atatürk Döneminde Türkiye Cumhuriyetinin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış, International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Volume 8/2, Winter 2013, p.345-364, Ankara-TURKEY
- ÇOLAK, İsmail, Osmanlıda İlk Uçuş Denemeleri, Somuncu Baba Dergisi, S.197 Mart, 2017
- ÇULPAN, Cevdet, Taşköprüleri (Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar), 1975
- DEMİR, Konur, Alp, Belediye Hizmetlerinin Özelleştirilmesi, Şirketleşen Belediye Uygulaması, Celal Bayar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, C.17, S. 2, Haziran, 2019
- DEMİRHAN, Yılmaz, ASLAN, Seyfettin, Kamu Yönetiminde Değişim, Politikaları, Kurumsal İlişkiler, Bursa, 2010
- DENİZ, Taşkın, Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum, Karabük Üniversitesi, Doğu Coğrafya Dergisi,S.36, s.135-156, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, taskindeniz@karabuk.edu.tr
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü,
http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/di2017.pdf
- DOĞAN, Alper, Türkiye’de Toplumsal Cinsiyet Eşitliğini Sağlamaya Yönelik, Hizmet Veren Kamu Kurumları ve Hizmetleri Üzerine Bir Değerlendirme, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, 2013, S.10, s.75-95
- DOĞANER, Suna, Türkiye’de Turizm Ulaştırması, Ankara, 2015
- ELDEM, Vedat, Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi,1994, s.181.
- Elektrik Piyasası İhracat, İthalat Yönetmeliği, 2005: 1

- EKİNCİ, İlhan, “Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında”, Kebikeç, S.21, Ankara, 2006, s.73-96
- Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Baş Hizmetleri Başkanlığı, Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi, Aralık, 2018
- ERAT, Veysel, Bir Kamu Politikasının Analizi: Türkiye’de Bilim Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, sosyal Bilimler Enstitüsü, 2016
- ERDEM, Emrah, FIRAT, İsmail, Türkiye’de İç Güvenlik Hizmeti ve Kolluğun Sivil Denetimi, Sayıştay Dergisi, 2014, S.94, s.115-119
- ERDOĞAN, H. Tuba, Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi, İstanbul Gelişim Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, C.3, S.1, Nisan, 2016
- EROL, Mesut, Kamu Hizmetlerinin Görülüş Usullerinden Ruhsat(Lisans, İdari İzin, Yetkilendirme) Yöntemi ve Düzenleyici ve Denetleyici Kurumların Lisans Konusundaki Yetkilerinin Danıştay Kararları Çerçevesinde Değerlendirilmesi, TBMM Dergisi 2010, s.344-378
- EYİCE, Semavi, Büyükçekmece Köprüsü, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C.6, s.520-521, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul,1992
- Gazi Mihal Köprüsü, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 13, s.461-462, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul, 1996
- FIRAT, İsmail, 1980 Sonrası Türk Kamu Politikası Oluşturma Sürecinde Milli Güvenlik Kurulu Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Nisan, 2016
- FİDANNAZ, Püryani, İmparatorluğa Geçiş Sürecinde Osmanlı Denizciliği, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, C.10, S.50, s.215-222, Ankara, Haziran,2017
- Fırat Kalkınma Ajansı Araştırma Raporları, Yap İşlet Devret Modelinde Uygulanan Usul ve Esasların Kalkınma Ajansları Açısından Analizi, 2016, fka.gov.tr/arastirma-raporlari-detayi
- Gemi Sicili İçin Gemi Cinsleri Tanımlamaları, Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü, 2018
- GİRAY, Filiz, Savunma Harcamaları ve Ekonomik Büyüme, Cumhuriyet Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, C.5, S.1, s.181-199

- GÜLTAŞ, Paşa, YÜCEL, Mustafa, Yeşil Lojistik: Yeşil Ulaşım Hizmetleri, Malatya Belediyesi Örneği, Akademik Yaklaşımlar Dergisi, C.6, S. 2, 2015
- GÜNER, Samet, TAŞKIN, Kamil, GÜRLER, Gökhan, Şehirçi Toplu Taşıma Hatlarının Hizmet Etkinliğinin Veri Zarflama Analizi İle Ölçülmesi. Özel ve Kamu İşletmelerinin Karşılaştırılması, İşletme Bilimi Dergisi, 2017: 127-145
- GÜRAN, Tevfik Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897, TÜİK, Ankara, 1997.
- GÖÇOĞLU, Volkan, Kamu Politikası ve Sosyal Medya İlişkisi Yüksek Lisans Tezi Hacettepe Üniversitesi, Ankara, 2014
- GÖKTÜRK, Gökhan, Siyasal Partilerin Doğuşu Tarihsel ve Toplumsal Kökenleri, Sosyoloji Konferansları, No: 54, 2016/2: 245-273
- HALAÇOĞLU, Yusuf, 14. ve 17. Yüzyıllarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı, Türk Tarih Kurumları Yayınları, Ankara, 1998, C.VII, s.165
- Ham petrol ve doğalgaz sektör raporu, 2017: 8,
<http://www.tpao.gov.tr/tp5/docs/rapor/sektorrapor>
- Havacılık ve Uzay teknolojileri, <http://www.uab.gov>.
- İŞIKTAŞ, Erkan, DURAN, Alev, Geçmişten Günümüze İpek Yolunun Önemi ve Buna İlişkin Yapılmış Bilimsel Çalışmalar, 2017, s.584-596
- İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, Toplu Ulaşım Sistemlerinde Alternatif Önerilerinin Karşılaştırılması, Aralık, 2014
- İNALCIK, Halil, Türk Denizcilik Tarihi, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2002
- İNÖNÜ, İsmet, Hatıralar, İstanbul, 1987, C.II, s.263
- İPEK, Elif, Ayşe, Şahin, 1996-2017 Yılı Döneminde Sayıştay Performans Denetiminin, Kamu Mali Yönetim Sistemindeki Rolünün Değerlendirilmesi, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C.10, S.25, 2018, s.650-671
- İPEK, Elif Ayşe Şahin, ŞATAF, Ceyda, Kamu Kurumlarının Etkinliği Sorunsalı, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, S.35, 2013/2: 28-53.
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri, 2017 Yılı Deniz Sektör Raporu, İstanbul, 2018
- KAPANİ, Münci, Politika Bilimine Giriş, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2007

- KAPLAN, Hülagü, Kentiçi Ulaşımında Yeşil Ulaşım Tür ve Düzenlemeleri, Yerel Yönetimlerin Yetki ve Sorumlulukları, Ulusal Toplu Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi, Transist, İstanbul, Aralık, 2011
- KARA, Mehmet Akif, CİĞERLİOĞLU, Oğuz, Türkiye Ekonomisinde Ulaşım Altyapısının, Ekonomik Büyümeye Etkisi, Gaziantep Üniversitesi, 2018: 577-591
- KARABAŞ, Murat, Türkiye’de Devletin Toplumsal Refaha Yaklaşımı: Yap-İşlet-Devret Modeli Özelinde Akparti Dönemi İncelemesi, 2002-2017, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Gedik Üniversitesi, İstanbul, 2018
- KARAGÖL, Erdal, Tanas, KAVAZ, İsmail, Dünya’da ve Türkiye’de Yenilenebilir Enerji, Analiz, S. 197, Nisan, 2017
- KARABULUT, Fevzi Yasin, HELVACI, Cahit, Büyük Şehirlerde Ulaşım Sistemleri ve Sorunları: İzmir İli Özelindeki Sorunlara Çözüm Önerileri, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, IV. Bölge Müdürlüğü, Bursa, Dokuz Eylül Üniversitesi Jeoloji Mühendisliği Bölümü, İzmir, 2017: 215-221
- KARABULUT, Yalçın, Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı, Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, Ankara, 1997, S.6, s.163-187
- KARADENİZ, Oğuz, Türkiye’de İnovasyon ve Kamu Politikası Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2016
- KARADENİZ, Vedat, AKPINAR, Deniz, Sivas-Erzurum Demiryolunun Yapı Süreci, Sosyo-İktisadi Etkileri ve Geleceği, Atatürk Dergisi, 2014, C.3, S.1, s.13-40
- KARAÇOR, Süleyman, GÖZÜM, Perihan, Türkiye’de Seçmen Tercihlerinin Oluşmasında Seçim Kampanyaları ve Siyasal Pazarlamanın Rolü Üzerine Bir Araştırma, Selçuk Üniversitesi, 2012, C.12, S.24, s.403-426
- KARAMAN, Suay, Ankara-İstanbul Arasındaki Çağdaş Ulaşım Seçeneklerinin, Ulaşım Politikaları Kapsamında, Jeolojik Etkenler Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, Temmuz, 2002
- KARAMUSTAFAOĞLU, Mert, Hizmetin Görülmesinde İmtiyaz Usulü, rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, 2002

- KASABA, Reşat, Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, Belge Yayınları, İstanbul, 1993, s. 55.
- KAVAS, Asmin, Belediye Hizmetleri ve Semen Davranışı İlişkisi Üzerine Bir Araştırma: Ankara Yenimahalle ve Altındağ Belediyeleri Örneği, Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı, Ankara, 2017
- KAYA, İsmet, BAHARÇİÇEK, Abdulkadir, Taşımali Eğitimin Yönetimi ve Sorunları: Adıyaman İli Örneği, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Malatya, 2010
- KAYA, Baturhan, Marshal Planı ve Türkiye, Çanakkale, Onsekiz Mart Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, 2017,
- KERİMOĞLU, Hasan Taner, 2010. "Türk Deniz Ticareti Sempozyumu", ÇTTAD, VIII/18-19, Bahar-Güz, 2009, s.323-329
- KIVILCIM, Fulya, Küreselleşme Kavramı ve Küreselleşme Sürecinin Gelişmekte Olan Ülke Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi, C.5, N.1, 2013, 219-230
- KURT, Altuğ, Türkiye'de Özelleştirme Politikalarının Ekonomik Boyu ve İşçi Sendikalarının Özelleştirmeye Yaklaşımı: 1980-2015 Dönemi, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2018
- KOCATÜRK ÖZCAN, Füsün, Konut Alanı Yer Seçimi ve Hanehalkı Hareketliliğine Yönelik Kurumsal Bir İnceleme, Erciyes Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, S.21, 2016/2, s.73-95
- KOÇKAR, Mete, Raylı Sistemler Ulaştırma ve Test Merkezi, Uraysim, Anadolu Üniversitesi, Ulaştırma Bilimleri Enstitüsü, Ulaştırma Meslek Yüksek Okulu, Eskişehir, 2012, s.4
- KORKMAZ, Zeynep, DEMİR, Fatih, Yerel Düzeyde Kamu Politikası Oluşturulması, Karşıyaka Belediyesi Örneği Yüksek Lisans Tezi, Celal Bayar Üniversitesi, 2019
- KÖKTAŞ, Ömer, Faruk, Kamu Politikası Yapım Sürecinde, Düşünce Kuruluşlarının Rolü ve Etkinliği, SETA Vakfı Örneği, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Temmuz, 2015
- KURT Cihan, YILMAZ, Selman, Türkiye'de Ulaştırma Sektörü İçerisinde

- Lojistiğin Yeri ve Önemi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2010
- KÜRKÇÜOĞLU, Ömer, Dış Politika Nedir? Türkiye’deki Dünü ve Bugünü, Dergi Park, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, C.35, S.01, s.309-335
- Makine Mühendisleri Odası, Ulaşımında Demiryolu Gereği, 2009, s.1-2, <http://www.mmo.org.tr>
- MEÇİK, Oytun, Ulaştırma Ağlarının Ekonomik Entegrasyonlara Etkisi ve Türk Dünyası Boyutu, Uşak Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, 5/2, 2012
- MERGEN, Talip, Kent İçi Ulaşım sorunları Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Balıkesir, 2008
- MİL, Halil, İbrahim, Türkiye’de İç Güvenlik Teşkilatları ve Özellikleri, Süleyman Demirel Üniversitesi,, Vizyoner Dergisi, 2014, C.5, S.11, s.40-61
- OCAK, Mahir E, Sera etkisi nedir?, Bilim-geç, Tübitak, 2015, bilimgenc.tubitak.gov.tr
- OKUTAN, Cevat, EREKER, Fulya, Türk Dış Politikasının Belirlenmesinde “REJİM” Unsuru, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, S.8, 2005/2, s.189-204
- ÖZDEMİR, Ünal, Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi, SOBİAD, Temmuz, 2015, s.421-441
- ÖZDEMİR CAN, Sibel, İMGA, Orçun, Kamu Politikası Analizi Çerçevesinde Türkiye’de Çocuk Suçluluğu İle Mücadele Doktora Tezi, Ankara, 2018
- ÖZEK, Samet Serkan, Yapım İşleri İhalelerinde Kamu İhale Mevzuatı ile FIDIC Şartnamelerinin İhale Öncesi İstenen Belgeler Bağlamında Karşılaştırılması Yüksek Lisans Tezi, İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi, Şubat, 2019
- PEKTAŞ, İlhami, Raylı Ulaşım Sistemleri Sektör Analizi, Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi, Eylül, 2017
- SARIARSLAN, Ümit, Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına: Cumhuriyet Demiryolculuğu ve Sonrası, İstanbul, Otopsi Yayınları, 2004.
- SAATÇİOĞLU, Cem, KARACA, Orhan, Ulaştırma Alt Yapısı ve Bölgesel Gelir

- Farklılıkları: Türkiye için Ampirik Bir Analiz, İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi, 2013, C.1, S.1, s.1-11
- SAATÇİOĞLU, Cem, YAŞARLAR, Yaşar, Kentiçi Ulaşımında Toplu Taşımacılık Sistemleri: İstanbul Örneği, Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, C.3, S.3, 2012
- SARIKAMIŞ, Cevat, Türkiye’de Özelleştirme Çalışmaları, 2005,
<https://7dergipark.org.tr>
- SAYAR Nihat, Türkiye İmparatorluk Dönemi Mali Olayları, İstanbul, 1978: 217
- Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Boru Hattı Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Ankara, 2001: 1-54,
- SERDAROĞLU SAĞ, Neslihan, Dönüşüme Bağlı Kentsel Gelişmenin Yönetilmesinde Bir Araç Olarak Akıllı Büyüme; Konya Kenti Örneği, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya, Mayıs, 2011
- SAYGILI, Mehmet Sıtkı, İntermodal Taşımacılığın Maliyet Avantajları: Karayolu-Denizyolu Entegrasyonu Üzerine Bir Araştırma, Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi, C.11, S.41, Ocak, 2014, s.203-2014
- ŞEN, Leyla 2001, “Merkez-çevre ilişkilerinin önemli bir dinamiği olarak Osmanlı İmparatorluğu’nda Ulaştırma Sistemleri”. Kebikeç-İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırma Dergisi, S.11, s. 95-124
- ŞENDAĞ, Volkan, Ulaştırma Harcamaları Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Ekonomisi Üzerine Bir Uygulama, Afyon Kocatepe Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, 2007
- ŞENDUR, Tülin, Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığı, Türkiye’de Kuru Yük Taşımacılığında Gemi İşletmeciliği Sorunlarının Tespitine Yönelik Sektörel Bir Araştırma, 2015
- SOYER, Ümit, AVCI, Tunahan, Havacılık Sektöründe Türk Hava Yolları’nın Yeri ve Öneminin İncelenmesi Tez Çalışması, Erciyes Üniversitesi, Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi, Kayseri, Haziran, 2016
- TANAP, Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi, <https://www.tanap.com/tanap-projesi/tanap-nedir> (erişim: 09.04.2018)
- T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı-Doğal Gaz Boru Hatları ve Projeleri,

- www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz-Boru-Hatlari-ve-Projeleri
- TANYAŞ, Mehmet, DÜZGÜN, Murat, İstanbul Üçüncü Havaimanı (IGA)'nın Türkiye İçin Önemi ve Geniş Çaplı Bölgesel Hava Trafığı Üzerindeki Etkisi, Mayıs, 2017
- T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı, Avrupa Birliği Sürecinde, Enerji Faslı, 2014:3,4, <https://www.ab.gov.tr/files/SEPB/yayinlarveraporlar/enerjikitap.pdf>
- T.C. Başvekâlet İstatistik Yıllığı, Ankara 1930, s.373-374; “Türkiye’de Yol Faaliyeti”, Bayındırlık İşleri Dergisi, Y.2, S.5, Birinci Teşrin 1935, s.22.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 9. Ulaştırma Şurası Karayolu Ulaştırması Komisyon raporu, Ankara, 1998, http://www.ulastirmasurasi.org/tr/upload/karayolu_ulastirmasi_komisyonu.pdf, 25 Aralık 2009, s.2.
- TC. Başbakanlık, Devlet Planlama Teşkilatı, Dokuzuncu Kalkınma Planı, Denizyolu Ulaşımı, 2007-2013, Özel İhtisas Komisyon Raporu, Yayın No: DPT.2725-ÖTK. 678 TCDD. 1995. 1990-1995 TCDD istatistik Yıllığı. S.105. Ankara.
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Onbirinci Kalkınma Planı, 2019 <http://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari>
- TC. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2018, <https://cevreselgostergeler.csb.gov.tr/ulastirma-turlerine-gore-tasinan-yolcu-ve-yuk-miktari>
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayi Başkanlığı, 2018, <https://www.ssb.gov.tr> (erişim: 05.07.2018)
- TC. Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü, 2018, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/gemicinstanimlari.pdf
- TC. Devlet Demir Yolları, Projeler, Yüksek Hızlı Demiryolu Projeleri, 2018, tcdd.gov.tr
Projeler, Şehiriçi Ulaşım, 2018, tcdd.gov.tr
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2018, <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/faaliyetraporlari.aspx>.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı, Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyet Teşkilatı(EUROCONTROL), <http://www.mfa.gov.tr/eurocontrol.tr.mfa>

- TC. Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu, Doğalgaz Piyasası 2018 Yılı Sektör Raporu, 2018: 1-154
- TC. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Boru Hatları ve Projeleri, Petrol Boru Hatları, BTC Boru hattı, 2018, <https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz-Boru-Hatlari-ve-Projeleri>
Boru hatları ve projeleri, Doğalgaz Boru Hatları ve Projeleri, 2018 (erişim 05.04.2018)
<https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Petrol-Boru-Hatlari> (erişim 06.04.2018)
- TC. Kalkınma Bakanlığı, Onuncu Kalkınma Planı, 2014-2018, Ankara, 2013
- TC. Kültür Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2018, <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-9851/turizm-istatistikleri.html> (erişim: 21.12.2018)
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Faaliyetler, Denizcilik, Sektörel Projeler, Ulaşan Erişen Türkiye, 2018: 450-542, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/denizcilik/denizcilik.pdf>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023, 2011, 93csy+Turkiye_Ulasım_İletisim_Stratejisi.pdf
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Kara Yolları Genel Müdürlüğü, <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/Projeler-Otoyol.aspx> (erişim 09.04.2019).
<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/ButceOdenekHarcaMaGelir.aspx> Gelirleri (erişim 07.04.2019).
<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/DevletveIIYolEnvanteri.aspx> (erişim, 20.03.2019).
<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/OtoyolEnvanterBilgisi/IIBazindaAcilanOtoyol.pdf>

- <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/DevletIIYolEnvanter/SatihYolAgiUzunlugu.pdf> (erişim: 05.06.2018).
- TC. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Karayolları Ulaşım İstatistikleri, 2009: 1-25
- TC. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Havacılık ve Uzay Teknolojileri, 2017
<https://www.uab.gov.tr>.
- TC. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü,
<http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/4547-istatistikler>
- TC. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye, Havacılık ve Uzay Teknolojileri, 2017
- T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Mega Projeler, 2019: 11,
<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/yatirim-programi/mega-projeler.pdf>
- TEMEL, Fehminaz, ÖZCEBE, Hilal, Türkiye’de Karayollarında Trafik Kazaları, *steed*, C.15, S.11, 2006: 192-198
- TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu,
3. Havaalanı Teknik Raporu, Aralık, 2014: 6
- TOPUZ, Hüseyin, 19. Yüzyılda Osmanlı Limanlarında Gerçekleşen Ticaret Hacmi ve Dış Ticaretine Yönelik Bir Analiz(1878-1913), Isparta, 2009: 114-128
- TULUMTAŞ, Selim, “Türkiye’de Karayolu-Demiryolu Ulaştırması”, 5. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler), İstanbul, TMMOB Yayınları, 2001, s. 121.
- TURAN, A. Menaf, Türkiye’nin Yeni Yönetimi Düzeni: Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi, Van Yüzüncü Yıl İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Kamu Yönetimi Bölümü, 2018: 42-91
- TUTAR, Filiz, KILINÇ, Nurcan, Türkiye’nin Sağlık Sektöründeki Ekonomik Gelişmişlik Potansiyeli ve Farklı Ülke Örnekleriyle Mukayesesi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, İİBF Dergisi, C.IX. S.1, 2007
- Türkiye Mühendislik Haberleri, Programlı Kalkınma Projeleri, S.442-443, 2006, s.2-3, 25
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2017 Yılı Sektör Raporu, 2017 (erişim: 01.03.2018).
- Türkiye Petrolleri, Ham Petrol ve Doğalgaz Sektör Raporu, 2016,

- <https://www.enerji.gov.tr>
- TÜTENGİL, C. Orhan, İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları, İstanbul, 1961, s.17.
- TÜTÜNCÜ, Mehmet, Hayfadaki Hicaz Demiryolu Anıtı ve II. Abdülhamit'in İnsanlığa Gizli Mesajları, Eylül, 2015
- Ulaşımında Demiryolu Gerçeği, Ulaşımın Önemi, <http://www.mmo.org.tr>
- ŞARE, Akif, TEKELİ, Recep, Küresel Kamusal Mal Perspektifinden Karayolu Trafik Güvenliği Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2016
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu, 2017
- Karayolları Genel Müdürlüğü, Karayolları Ulaşım İstatistikleri, 2009, 1-25
- Havacılık ve Uzay Teknolojileri, 2017, <https://www.uab.gov.tr>.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/4547-İstatistikler>.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, Osmanlı Devleti Merkez ve Bahriye Teşkilatı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1988
- YALAZAY, Sait, Eşitlik İlkesi Çerçevesinde 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu Kapsamındaki İhalelerde Tekliflerin Hazırlanması, Sunulması ve Değerlendirilmesi Usulü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2010
- YALNIZ, Hilal, Özelleştirme ve Özelleştirme İlkeleri Açısından Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2017
- YAYAR, Rüştü, Türkiye'de Ulaşım Sektörünün Gelişimi ve Havayolu Firma Tercihinin Belirleyicileri: İzmir İlinde Bir Uygulama, Ege Akademik Bakış, C.15, S.4, Ekim, 2015, s.539-550
- YERLİKAYA, Gökhan Kürşat, Türkiye'de Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Görevli Şirkete Tanınan Yatırım Dönemi ve Proje Kapsamında Katma Değer Vergisi İstisnası, İ.Ü.H.F.M, C.LXXI, S.2, 2013, s.527-542
- YETİŞKUL, Emine, ŞENBİL, Metin, Kentsel Ulaşım Sektöründe Enerji Verimliliği: Uluslararası Bir Karşılaştırma, 2010/1: 185-200
- YILMAZ, Necip Fazıl, Tesisat Mühendisliği Dergisi, S.87, 2005, s. 4-14
- YILDIRIM, Seyfi "Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Gelişiminde Etkili Olan

- Faktörler”, Cumhuriyet Devrinde Demiryolları Sempozyumu, Yayına Hazırlayan Mukaddes Arslan, Ankara, 2010.
- YILDIRIM, İsmail, Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C.12, S.1, Elazığ, 2002: 311-324
- YILDIZ, M. Cengiz, Osmanlı’dan Günümüze Demiryolu Politikalarına Genel Bir Bakış, Ekev Akademi Dergisi, S.8, Bahar, 2014, s.195-208
- YILDIZ, Özlem, Osmanlı Devleti’nde Deniz Ticareti (1908-1914), Ekim, 2014
- YILMAZ, Emre, Havayolu Taşımacılığında Yer Hizmetlerinin Önemi ve Yer Hizmetleri İnsan Kaynağının Analizi: Esenboğa Havalimanı Örneği, Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2015
- YÜCEL, Cihat, Kocaeli’nde Uygulanan Sathi Kaplama Uygulamaları, Sathi Kaplamalarda Meydana Gelen Bozulmalar, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2011
- <http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz-Boru-Hatlari-ve-Projeleri>(erişim tarihi: 20.11.2017).
- http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/6a9e2da28c80651_ek.pdftipi (erişim tarihi: 25.12.2018).
- <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php> (erişim tarihi: 05.02.2019).
- <http://www.uab.gov.tr/images/istatistik/2003-2017.pdf> (erişim tarihi: 23.08.2018).
- <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/ButceOdenekHarcamaGelir/YilItibariOdenekHarcamaTR.pdf> (erişim tarihi: 27.09.2018).
- <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/DevletliYolEnvanter> (erişim tarih: 03.01.2019).
- <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/ButceOdenekHarcamaGelir.aspx>, (erişim tarihi: 01.12.2018).
- <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/Projeler-Otoyol.aspx> (erişim tarihi: 01.12.2018).
- <http://www.uab.gov.tr>(erişim 31.12.2017).
- <http://www.uab.gov.tr/images/istatistik/2003-2017.pdf>.(erişim tarihi: 21.02.2019)
- <http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/a5ec26a31a72281.pdf> (erişim tarihi: 29.12.2018)

<http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/4547-istatistikler>(erişim tarihi: 30.10.2018)
<https://www.dhmi.gov.tr/sayfalar/havayolusektorraporlari.aspx> (erişim tarihi: 22.09.2018)
<http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz-Boru-Hatlari-ve-Projeleri>(erişim tarihi:01.03.2018)
http://www.tanap.com/content/file/TANAP_WEB_201812.pdf (erişim tarihi: 02.09.2018)
www.socar.com.tr(erişim tarihi:30.11.2018)
www.ssb.gov.tr(erişim tarihi:04.01.2019)
https://fka.gov.tr/sharepoint/userfiles/Icerik_Dosya_Ekleri/fka_araştırma_raporları/Yap_İşlet_Devret_Modeli.pdf (erişim tarihi:13.08.2019)
<http://docplayer.biz.tr/17342064-Hizmetinin-gorulmesinde-imtiyaz-usulu.html> (erişim tarihi: 13.08.2019).
<https://www.incitas.com.tr/bilgi-merkezi/blog/temiz-enerji-nedir-temiz-enerji-kaynaklari-nelerdir> (erişim tarihi: 13.08.2019).

