

T.C.
GİRESUN ÜNİVERSİTESİ
SOYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI

TÜRKİYE'DE UYGULANAN DEMİRYOLU ULAŞIMI
POLİTİKALARI

(Railway Transport Policies Applied In Turkey)

Yüksek Lisans Tezi

Şengül SONAR

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Ayşe ÖZCAN

GİRESUN-2015

ONUR SÖZÜ

‘Yüksek Lisans Tezi’ olarak Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı’na sunduğum **‘TÜRKİYE’DE UYGULANAN DEMİRYOLU ULAŞIMI POLİTİKALARI’** başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın tarafımdan yazıldığını ve yararlandığım bütün yapıtların hem metin içinde hem de kaynakçada yöntemine uygun biçimde gösterilenlerden oluştuğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

01 / 07 / 2015

Şengül SONAR

ÖN SÖZ

Ulaşım; bir ülkenin gelişmişliğini gösteren, insanlık tarihi kadar eski bir geçmişi olan ve günümüzde siyasi, politik ve kültürel etkileşimi sağlayan bir araçtır. Bu çalışmada altı ulaşım türünden biri olan ve önemi dünya ülkeleri tarafından özellikle günümüzde daha iyi anlaşılan demiryolu ulaşımının ülkemiz açısından da önemi vurgulanmış, özellikle demiryolu ulaşımı konusunda benimsenen politikalar ele alınarak bir değerlendirme yapılmıştır.

Demiryolu ulaşımı ülkemizde ilk defa Osmanlı döneminde 1856'da sömürgeci ülkeler tarafından kendi çıkarları doğrultusunda yapılmıştır. Kendi ticaret güzergâhları doğrultusunda yaptıkları demiryolu hatlarından yine en karlı kendileri çıkmıştır. 1923 yılına gelindiğinde ise Cumhuriyetin ilanıyla birlikte ulaşım politikaları değişmiş, öncelikli olarak mevcut demiryollarının millileştirilmesi yoluna gidilmiştir.

Demiryolları 1923-1938 döneminde bir nevi altın çağını yaşamıştır. Hatta bu durum 10. Yıl Marşımızda da "Demir Ağlarla Ördük Ana Yurdu Dört Baştan" sözleriyle yer alarak demiryollarının ülkeyi güçlü göstermedeki rolüne önem verilmiştir. Ancak 1938'den sonra özellikle de 1950'lerden itibaren demiryolları önemini yitirmiş, ulaşım yatırımları içerisinde en az payı alır hale gelmiş ve bir tür duraklama dönemi yaşamıştır. Bunun en büyük nedenlerinden biri Marshall Yardımları ve Hiltz Raporu gibi Amerika politikalarının ülkemiz yapısına uygun olup olmadığı sorgulanmadan uygulamaya konulmasıdır. 1980'lerde ise ÇUŞ'ların da etkisiyle karayolu ağırlıklı politikalar izlenmiş ve ulaşım da dışa bağımlı hale gelmiştir. 2000'lerden günümüze kadar geçen sürece bakılacak olursa; yeni teknolojilerle birlikte bu alandaki gelişmelerin umut vaat edici olduğunu söylenebilir.

Demiryolu ulaşımı diğer ulaşım türleriyle de karşılaştırıldığında gerek kaza oranları gerek enerji tasarrufu gerek çevresel dışsallıkları gerek dışa bağımlılık ve ekonomiklik gerekse insan sağlığı açısından birçok olumluluğa sahiptir. Bu bakımdan demiryolu politikaları hem istikrarlı kalkınma hem de sürdürülebilir kalkınmaya uygun olarak düzenlenmeli ve böylece refah düzeyi artırılmalıdır.

Daha kolay anlaşılabilirlik açısından Türkçe kavramların özellikle kullanılmaya çalışıldığı bu araştırmada; ‘‘sistem’’ kavramı yerine Türkçe karşılığı ‘‘dizge’’ olan kavram kullanımı bilinçli olarak tercih edilmiştir. Anlaşılabilirliği kolaylaştırmak için de ‘‘dizge’’ kavramının kullanıldığı birçok yerde parantez içerisinde ‘‘sistem’’ kavramı da verilmiştir. Ayrıca her ne kadar çalışmanın başlığında belli bir dönem aralığı verilmemişse de bu çalışmada Cumhuriyet ilanından itibaren günümüze kadar olan dönem üzerinde ağırlıklı olarak durulmuştur. Çünkü Türkiye Cumhuriyeti’nden önce ulaşımda, özellikle de demiryolu ulaşımında ülkenin kendine ait bir politikası olduğu söylenemez, ancak yine de araştırma konusu ile ilgili olarak okuyucuların genel bir bilgisi olması amacıyla Cumhuriyet’ten önceki döneme de kısaca değinilmiş ve demiryollarının ülkemizdeki gelişimi gözler önüne serilmeye çalışılmıştır.

Bu tez çalışması süresince tüm araştırma ve yazım aşamasında benden desteğini ve yardımını hiçbir şekilde esirgemeyen hocalarım; Prof. Dr. Ayşe ÖZCAN başta olmak üzere, Prof. Dr. S. Kemal KARTAL’a, Doç. Dr. Servet CEYLAN’a ve Doç. Dr. Mehmet DURKAYA’ya sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca bu çalışmada bana yol gösteren sayın Prof. Dr. Serkan DOĞANAY hocama ve bütün enstitü çalışanlarına da sonsuz teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim.

Bunun yanı sıra, yaşamları boyunca her zaman yanımda olan sonrasında ise yanımda olduklarını hep hissettiren, her konuda bana destek olan ve hayatım boyunca sevgisini, duasını benden hiç esirgemeyen biricik annem ve canım babama da en içten sevgilerimi ve şükranlarımı sunarım. Ayrıca her konuda bana güvenen, bana benden daha çok inanan sevgili İsmail DOĞAN’a da sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Bu çalışma bu alanla ilgili bundan sonraki çalışmalara bir nebze de olsa ışık tutabilirse amacıma ulaşmış olacağımdan mutlu olacağımı ifade etmek isterim. Ayrıca çalışma ile ilgili tüm eksik, hata ve sorumluluğun bana ait olduğunun bilinmesini ister ve çalışmanın yararlı olmasını dilerim.

Şengül SONAR

TÜRKİYE’DE UYGULANAN DEMİRYOLU ULAŞIMI POLİTİKALARI**YÜKSEK LİSANS TEZİ****Şengül SONAR**

Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015

Danışman: Prof. Dr. Ayşe ÖZCAN

ÖZET ve ANAHTAR SÖZCÜKLER

Bu araştırmada, ulaşım politikaları içerisinde demiryolları ulaşımında hedeflenen ve gerçekleşen politikalar karşılaştırılarak bir değerlendirme yapılmıştır. Özellikle 1945 sonrası demiryolu ulaşımı aleyhine değişen ulaşım politikaları, ülkemizin, çağın ulaşım türü olan demiryolu ulaşımında geri kalmasına neden olmuştur. Günümüzde ise demiryollarında hız kavramının ve özellikle Dünya ülkelerinde ulaşım politikalarının “sürdürülebilir” ve “yeşil ulaşım” kavramları üzerine oluşturulması ile birlikte demiryolu ulaşımı politikalarında da ciddi değişiklikleri beraberinde getirmiştir.

“Dört Kesim Analizi” ne uygun olarak hazırlanan bu tez çalışmasında demiryolu ulaşımı dönemler itibariyle karşılaştırılarak, kalkınma planları, kurumsal araştırmalar ve hükümet programları kapsamında ülkemiz açısından demiryolunun nasıl bir ulaşım modeli olabileceği tartışılmıştır. Dünya ve ülkemiz açısından önemli “Demiryolu Projeleri”nin ve “Demiryolu Ulaşımı”nın ülkemize getirileri ve geçmişten günümüze bu konuda ülkemizde uygulanan ve uygulanmakta olan politika tercihleri değerlendirilerek, toplumlarda ulus bilincini oluşturan demiryollarının önemi vurgulanmıştır.

Araştırmanın **anahtar kavramları** şunlardır: Demiryolu Ulaşımı, Yüksek Hızlı Tren (YHT), Politika, Ulaşım, Ulaşım Dizgeleri (Sistemleri).

RAILWAY TRANSPORT POLICIES APPLIED IN TURKEY

MASTER OF SCIENCE THESIS

Şengül SONAR

Giresun University Institute of Social Sciences, 2015

Advisor: Prof. Dr. Ayşe ÖZCAN

ABSTRACT AND KEYWORDS

In this study, transport policies in railways transport policies that are targeted and realized in an assessment that was carried out by comparing. Especially post-1945 changing transportation policies, to the detriment of rail transport in the country, dating back to the era in which the type of transportation has caused railway transportation. Today, the concept of the speed of railways and transport in the countries of the world, especially the policies of ‘‘sustainable’’ and ‘‘green transportation’’ combined with the creation of the concept of rail transport has brought serious changes in policy.

‘‘The four-Segment Analysis’’ what in this thesis, prepared in accordance with the railway transport periods against, development plans, corporate research and the scope of government programs in terms of how our country can have a transportation model railroad are discussed. The world and our country, the important ‘‘Railway Projects’’ and bring our country of ‘‘Rail Transport’’ and applied in our country on this subject from the past to the present and evaluated the policy choices, the importance of railways that make up the nation's consciousness in societies.

The **key concepts** are: rail transport, high speed train (YHT), politics, transportation, transportation to enclose strings in (Systems).

TÜRKİYE’DE UYGULANAN DEMİRYOLU ULAŞIMI POLİTİKALARI**Şengül SONAR****İÇİNDEKİLER**

Onay Sayfası.....	I
Onur Sözü.....	II
Önsöz.....	III
Özet ve Anahtar Sözcükler.....	V
Abstract and Keywords.....	VI
İçindekiler.....	VII
Çizelgeler Dizelgesi.....	XII
Çizgeler Dizelgesi.....	XIII
Haritalar Dizelgesi.....	XIV
Kısaltmalar.....	XV

BİRİNCİ KESİM**ARAŞTIRMA HAKKINDA AÇIKLAMALAR**

1. ARAŞTIRMANIN KONUSU, DENENCELERİ, AMACI VE YÖNTEMİ.....	17
1.1. Araştırmanın Konusu ve Önemi.....	17
1.2. Araştırmanın Denenceleri ve Amacı.....	19
1.3. Araştırmanın Yöntemi.....	21
1.4. İşlevsel Kavram Tanımları.....	21
1.5. Araştırmanın Sunuş Sırası	22

İKİNCİ KESİM**ARAŞTIRMA KONUSUNUN TANITILMASI**

2. ARAŞTIRMA KONUSU İLE İLGİLİ DAHA ÖNCE YAPILMIŞ OLAN ARAŞTIRMALARIN TANITILMASI.....	24
2.1. Kişiler Tarafından Yapılan Araştırmalar.....	24
2.2. Kurumlarca Yapılan Araştırmalar.....	26
3. ULAŞIMIN GELİŞİMİ VE ULAŞIM DİZGELERİ (SİSTEMLERİ).....	29
3.1. Ulaşım Kavramı ve Ulaşımın Tarihçesi.....	29
3.2. Ulaşım Türleri.....	31
3.2.1. Karayolu Ulaşımı.....	31
3.2.2. Demiryolu Ulaşımı.....	32
3.2.3. İç Suyolu Ulaşımı.....	33
3.2.4. Deniz Ulaşımı.....	33
3.2.5. Havayolu Ulaşımı.....	35
3.2.6. Boru Hattı Ulaşımı.....	37

ÜÇÜNCÜ KESİM**‘‘ULAŞIM POLİTİKALARI VE DEMİRYOLU ULAŞIMI’’ İLE İLGİLİ ÇÖZÜMLEMELER**

4. ‘‘DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE ULAŞIM POLİTİKALARI VE DEMİRYOLU ULAŞIMI’’NA GENEL BAKIŞ	38
4.1. Dünyada ve Türkiye’de Ulaşım Politikalarına Genel Bakış.....	38
4.1.1. ABD’de Ulaşım Politikaları.....	38
4.1.2. Avrupa Birliği Ülkelerinde Ulaşım Politikaları.....	40
4.1.3. Türkiye’de Ulaşım Politikaları.....	44
4.2. Demiryolu Ulaşımına Genel Bakış.....	45

4.3. Dünya’da Uygulanan Demiryolu Ulaşımı Politikaları.....	46
4.3.1. ABD’nin Demiryolu Ulaşımı Politikaları.....	46
4.3.2. AB’nin Demiryolu Ulaşımı Politikaları.....	49
4.3.2.1. PAN-Avrupa Projesi.....	51
4.3.2.2. TEN-T (Trans Avrupa Ulaştırma Ağları) ve TER (Trans Avrupa Demiryolu Ağları) Projeleri.....	55
4.3.2.3. TRACECA Koridoru.....	59
4.3.3. Asya Ülkeleri’nin Demiryolu Ulaşımı Politikaları.....	60
4.3.3.1. Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Projesi.....	61
4.3.3.2. Kuzey-Güney (Kazakistan-Türkmenistan-İran) Demiryolu Projesi.....	62
4.3.3.3. TRANS-Asya Demiryolu Koridoru (TAR).....	62
4.3.4. Rusya’nın Demiryolu Ulaşımı Politikası (Trans-Sibirya Ağı).....	65
5. TÜRKİYE’DE ULAŞIM VE DEMİRYOLU ULAŞIMI POLİTİKALARI.....	66
5.1. Türkiye’de Ulaşım Politikalarının Tarihsel Gelişimi.....	66
5.1.1. Osmanlı Dönemi’nde Ulaşım ve Demiryolu Ulaşımı Politikaları.....	67
5.1.2. Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları.....	69
5.1.2.1. 1923-1945 Dönemi’nde Demiryolu Ulaşımı Politikaları.....	69
5.1.2.2. 1946-1961 Dönemi Demiryolu Ulaşımı Politikaları.....	85
5.1.2.3. 1961-1980 Dönemi Demiryolu Ulaşımı Politikaları.....	90
5.1.2.4. 1980-2000 Dönemi Demiryolu Ulaşımı Politikaları.....	94
5.1.2.5. 2000’li Yıllarda Demiryolu Ulaşımı Politikaları.....	103
5.1.2.5.1. YHT Projeleri.....	106
5.1.2.5.2. Boğaz Tüp Geçiş (Marmaray) Projesi.....	108
5.1.2.5.3. Güncel Demiryolu Ulaşımı Projeleri.....	110
5.1.2.5.4. Türkiye ve BTK Projesi.....	113
5.1.2.5.5. Türkiye ve TRACECA Projesi.....	113

6. TÜRKİYE’DE DÖNEMLERE GÖRE DEMİRYOLU ULAŞIMI POLİTİKALARININ ÇÖZÜMLENMESİ.....	114
6.1. Osmanlı Dönemi Demiryolu Politikalarının Değerlendirilmesi.....	114
6.2. Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikalarının Değerlendirilmesi.....	117
6.2.1. 1923-1945 Arası Demiryolu Ulaşımı.....	117
6.2.2. 1946-1961 Arası Demiryolu Ulaşımı	123
6.2.3. 1961-1980 Arası Demiryolu Ulaşımı	126
6.2.4. 1980-2000 Arası Demiryolu Ulaşımı.....	130
6.2.5. 2000’li Yıllarda Demiryolu Ulaşımı.....	134
6.2.5.1. YHT Projeleri.....	140
6.2.5.2. Boğaz Tüp Geçiş (Marmaray) Projesi.....	141
6.2.5.3. Güncel Demiryolu Ulaşımı Projelerinin Değerlendirilmesi.....	142
6.2.5.4. Türkiye Açısından BTK Projesi.....	143
6.2.5.5. Türkiye ve TRACECA Projesi.....	144
7. DEMİRYOLU ULAŞIMINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	146
7.1. Demiryolu Ulaşımında Karşılaşılan Sorunlar ve Öneriler.....	146
7.1.1. Taşımacılık Konusundaki Sorunlar.....	147
7.1.2. Mali Sorunlar.....	148
7.1.3. Finansman ve Yatırım Sorunları.....	149
7.1.4. Özelleştirme Çalışmaları.....	154
7.1.5. Yanlış Politika Tercihleri.....	157
7.1.6. Demiryolu Hatlarının Bölgesel Olarak Geliştirilmesi Sorunu.....	158
7.2. Dünya Ülkelerinden Örneklerle Türkiye İçin Bir ‘‘Demiryolu Ulaşım Politikası’’ Önerisi.....	161
7.3. Demiryolu Ulaşımının GFTZ Yöntemi (SWOT Analizi) ile Çözülmesi.....	167
7.3.1. Demiryolu Ulaşımının Güçlü Yönleri.....	167

7.3.2. Demiryolu Ulaşımındaki Fırsatlar.....	169
7.3.3. Demiryolu Ulaşımındaki Tehditler.....	170
7.3.4. Demiryolu Ulaşımının Zayıf Yönleri.....	171
7.4. Demiryolu Ulaşımının Çevresel ve Ekonomik Üstünlükleri.....	172

DÖRDÜNCÜ KESİM

GENEL DEĞERLENDİRME

8. BULGULAR, ÖNERİLER VE GENEL SONUÇ.....	180
8.1. Bulgular ve Öneriler.....	180
8.2. Genel Sonuç.....	182

EKLER

EK 1: Cumhuriyet Öncesi Yapılan ve Bugün Kullanılan Demiryolu Hatları.....	189
EK 2: Yıllara Göre Karayolu Ağı Uzunlukları.....	191
EK 3: Türkiye Demiryolu Haritası.....	192
EK 4: Türkiye’de Ulaşım Dizgelerine (Sistemlerine) Göre Yolcu Taşımaları (1985-2011).....	193
EK 5: Türkiye’de Ulaştırma Dizgelerine (Sistemlerine) Göre Yük Taşımaları (1985-2011).....	194
EK 6: Dünya Yüksek Hızlı Tren Hattı (km, 2013).....	195
EK 7: 2001-2013 Arası Dönemde Demiryollarında Meydana Gelen Kazalar ve Sonuçları.....	196
EK 8: Avrupa’daki Demiryolu Hatları.....	197

KAYNAKÇA.....	198
----------------------	------------

ÇİZELGELER DİZELGESİ

- Çizelge 1:** Pan-Avrupa Taşıma Koridorlarının Geçtiği Ülke, Güzergâh ve Yol Uzunlukları
- Çizelge 2:** 1923 Yılında Türkiye'deki Demiryolları (Osmanlı'dan Kalan Hatlar)
- Çizelge 3:** Osmanlı Döneminde Yapılıp Sınırlarımız Dışında Kalan Demiryolu Hatları
- Çizelge 4:** 1927-1934 Yılları arası DDY' nca İşletilen Hat Uzunlukları, Yolcu ve Yük Taşımacılığı
- Çizelge 5:** 1923-1950 Yılları Arası Demiryolu Hat Yapımı
- Çizelge 6:** 1950'li Yıllarda Yük ve Yolcu Taşımacılığında Durum
- Çizelge 7:** Ulaştırma Sektörü Yatırımları (Milyon TL, 1965 fiyatlarıyla)
- Çizelge 8:** Üçüncü Plan Döneminde Hedeflenen ve Gerçekleşen Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı
- Çizelge 9:** Üçüncü Plan Döneminde Hedeflenen ve Gerçekleşen Şehirlerarası Yük Taşımacılığı
- Çizelge 10:** Ulaştırma Sektöründe Gerçekleşen Kamu Harcamalarının Dağılımı
- Çizelge 11:** 1978-1983 Dönemi Ulaşım Sektörü Yatırımları
- Çizelge 12:** Ulaştırma Ana Planı ile Öngörülen Demiryolu Yatırımları
- Çizelge 13:** Yurtiçi Yolcu Taşımaları (Milyon Yolcu-km)
- Çizelge 14:** Yurtiçi Yük Taşımaları (Milyon Ton).
- Çizelge 15:** 1980-1999 Dönemi Karayolu ve Demiryolu Uzunlukları
- Çizelge 16:** 1963-1967 Yılları Arası Karayolları ve Demiryolları Yol Yatırımları (Milyon TL.)
- Çizelge 17:** TCDD'nin Gelir Tablosu Özeti
- Çizelge 18:** Millileştirme Çalışmaları Kapsamında Millileştirilen Hatlar İçin Yapılan Ödemeler
- Çizelge 19:** Satın Alınan Hatlara Yapılan Yıllık Ödeme
- Çizelge 20:** 1. ve 6. Plan kapsamında Gerçekleştirilen Ulaştırma Yatırım Oranları
- Çizelge 21:** Karayolu-Demiryolu Kaza İstatistiklerine Göre 2001-2012 Yılları Arası Gerçekleşen Demiryolları ve Karayolları Kazalarının Sayısı, Ölü ve Yaralı Sayısı Açısından Karşılaştırılması

ÇİZGELER DİZELGESİ

Çizge 1: 1860 Tarihli İlk Tüp Geçit Projesi

Çizge 2: Türkiye’de Ulaştırma Sektöründen Kaynaklı CO2 Emisyonlarında
Ulaştırma Türlerinin Payları

HARİTALAR DİZELGESİ

- Harita 1:** PAN Avrupa Taşıma Koridorlarının Geçtiği Ülke ve Güzergâhlar
- Harita 2:** Trans-Avrupa Demiryolu Ağları
- Harita 3:** Trans-Asya Demiryolu Ağı
- Harita 4:** İzmir-Kasaba (Turgutlu) Demiryolu Hattı
- Harita 5:** Bağdat Demiryolları
- Harita 6:** Şark (Doğu Avrupa ve Rumeli) Demiryolları
- Harita 7:** Anadolu Demiryolları
- Harita 8:** 1898 Yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun Asya Topraklarındaki Yabancı Demiryolları
- Harita 9:** 1918 Yılına Kadar İnşa Edilen Demiryolları
- Harita 10:** 1856'dan 2013'e Türkiye'de Demiryolu Ağı

KISALTMALAR DİZELGESİ

AAR	: Amerikan Demiryolları Birliği
AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ADDY	: Azerbaycan Devlet Demiryolu
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
ALCO	: American Locomotive Company
AŞ	: Anonim Şirket
BTK	: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı
CER	: Avrupa Demiryolu ve Altyapı İşleticileri Birliği
ÇED	: Çevre Etki Değerlendirme
ÇUŞ	: Çok Uluslu Şirketler
DB	: Federal Almanya Demiryolları
dBA	: Desibel (Gürültü ölçümünde kullanılan birim)
DLH	: Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
DOKAP	: Doğu Karadeniz Bölgesel Kalkınma Planı
DAP	: Doğu Anadolu Projesi
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
ECMT	: Avrupa Ulaştırma Bakanları Komisyonu
ECU	: Avrupa Para Birimi
EPS	: İngiltere Demiryolları
ETR 450	: İtalya Hızlı Trenleri
GAP	: Güneydoğu Anadolu Projesi
GSMH	: Gayri Safi Milli Hâsıla
GSYİH	: Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla
HM	: Hazine Müsteşarlığı
IC 225	: İngiltere'deki Hızlı Trenler
ICE	: Intercity Express (Alman Hızlı Trenleri)
İTO	: İstanbul Ticaret Odası
KDV	: Katma Değer Vergisi
KGM	: Kara Yolları Genel Müdürlüğü

KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsleri
Km	: Kilometre
KTVK	: Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu
ODAÜ	: Orta Doğu Avrupa Ülkeleri
OTIF	: Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Hükümetlerarası Örgüt
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
RENFE	: İspanya Demiryolları
RZHD	: Rusya Demiryolları
SNCB	: Belçika Ulusal Demiryolları
SNCF	: Fransız Ulusal Demiryolları
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti Birliği
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolu
TEN	: Trans European Networks (Trans Avrupa Ulaştırma Ağları)
TGV	: Train a Grande Vitesse- Fransa'daki Yüksek Hız Trenleri
THBB	: Türkiye Hazır Beton Birliği
TMMOB	: Türkiye Makine Mühendisleri Odalar Birliği
TINA	:Transport Infrastructure Needs Assessment (Ulaşım Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi)
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TRACECA	: Transport Corridor Europe Caucasus Asia (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru)
TÜDEMSAŞ	: Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayi
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜLOMSAŞ	: Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi
TÜSİAD	: Türkiye Sanayiciler ve İş Adamları Derneği
TÜVASAŞ	: Türkiye Vagon Sanayi
UAP	: Ulaştırma Ana Planı
UIC	: Uluslararası Demiryolu Birliği
IUCN	: Uluslararası Doğal Hayatı ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği
UNECE	: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu
YHT	: Yüksek Hızlı Tren

BİRİNCİ KESİM

ARAŞTIRMA HAKKINDA AÇIKLAMALAR

Bu kesimde araştırmanın konusu, önemi, denenceleri ve amacı ile ilgili açıklamalarda bulunulmuştur. Ayrıca, araştırmanın yöntemi, bilgi toplama ve işleme araçları ve sunuş sırasına ilişkin bilgilere de yer verilmiştir.

1. ARAŞTIRMANIN KONUSU, DENENCELERİ, AMACI VE YÖNTEMİ

Araştırmanın bu bölümü beş alt bölümden oluşmuş olup; bu bölümde araştırmanın konusu, önemi, denenceleri, amacı, yöntemi ve bilgi derleme işleme araçları, kavram tanımları ve araştırmanın sunuş sırası ile ilgili bilgiler yer almaktadır.

1.1. Araştırmanın Konusu ve Önemi

Araştırmanın konusu; demiryolu ulaşımının diğer ulaşım dizgeleri (sistemleri) içerisinde gerek maddi gerekse manevi açıdan önemini ortaya koyarak, ülkemizde özellikle demiryolu ulaşımına dikkat çekmektir. Ayrıca günümüze kadar demiryollarından ne amaçla ve ne şekilde yararlandırıldığı ve geçmişten günümüze demiryolları ile ilgili benimsenen politikaları ele alarak geleceğe dair politika önerileri de araştırmanın diğer konusudur. Bunun yanı sıra ulaşım hizmetlerinin bir diğer ayağı olan “**haberleşme**” bu araştırmada kapsam dışı bırakılmış ve tüm ulaşım dizgeleri içerisinde de yer yer karayolu ulaşımı ile karşılaştırmalar yapılarak, Türkiye kapsamında demiryolu ulaşımına ağırlık verilmiştir.

Genel anlamda; insanların, malların, haberlerin bir yerden başka bir yere ulaştırılmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü olarak belirtilen ulaştırma, bir ülkenin ekonomik, sosyal, siyasal ve kültürel yönden gelişmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Diğer sektörlerle bir taraftan ara girdi veren diğer taraftan bu sektörlerden ara girdi talep eden ulaşım sektörü, tarım ve sanayi sektörleri gibi mal üreten ve bunların depolayan bir sektör değil, bu sektörlerin verimliliği üzerinde etkili rol oynayan bir hizmet sektörüdür (Murat ve Şahin, 2010, 31).

Ulaşım sektörü diğer bütün sektörlerle sürekli bir etkileşim içerisinde olduğundan, diğer sektörlerdeki gelişmelerde hızlandıran, engelleyen hatta yavaşlatan bir işleve sahiptir. Bu nedenle gelişmişliğin göstergesi ve gelişmenin anahtarı olan bu sektörün önemini tartışmaya dahi gerek yoktur (Çınar, 1997, 57).

Demiryolları, 19. yüzyılın ilk çeyreğiyle son çeyreği arasında, insanların neredeyse köylerinden bile çıkmadığı veya en yakındaki kasaba pazarının ötesine geçemediği bir durumdan, kıtaların aylar yerine birkaç gün içinde aşılabileceği bir duruma dönüştürmüştür (UDHB, 2013, 112).

Özellikle son yirmi yılda demiryolu ulaşımının önem kazanmasının nedeni; dünya genelinde karayolu ulaştırmasının doyum noktasına ulaşması ve çevreyle ilgili duyarlılıkların artmasıdır. Demiryolları, uzay ve havacılık sektöründen sonra en yüksek büyüme ve teknoloji yoğunluğuna sahip sektördür. Bu nedenle, demiryolu sektörüne verilen önem artmaktadır. Çünkü hareketlilik, trafik yoğunluğu, trafik kazaları ve çevre gibi temel sorunların alternatif çözümlerini bünyesinde barındıran tek ulaşım türü demiryollarıdır. Ayrıca sürdürülebilir ekonomik büyüme için demiryollarının katkısı göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir (TR52 Düzey 2 Bölgesi, 2023 Vizyon Raporu, 8).

İlk olarak sanayi devrimiyle (18. – 19. yy) birlikte İngiltere’de başlayan ve 25 yıl gibi kısa bir sürede tüm dünyayı hızla saran demir ağlar ülkemize Osmanlı zamanında (1856’da) girmiş ve Cumhuriyet’in ilk yıllarında (Atatürk döneminde) yapımı hız kazanmıştır.

Atatürk döneminde ulaştırma sorununa demiryolları ile çare bulunmaya çalışılmıştır. Bu 15 yıllık sürede (1923-1939) yabancı şirketlerden satın alınan 3387 kilometre demiryolu için 42.515.486 TL ödenmiştir. Yine aynı dönemde 341.599.424 TL harcanarak 2815 kilometre demiryolu inşa edilmiştir. Böylece 1923’de 4112 kilometre olan demiryolu uzunluğu 1938’de 6927 kilometreye ulaşmıştır. 1938’den 1995’e kadar geçen 57 yılda yaklaşık, 1500 kilometre demiryolu yapıldığı göz önüne alınırsa, Atatürk döneminde yapılan demiryollarının önemi daha iyi anlaşılacaktır (Yıldırım, 1996).

Dönemlere göre demiryolu politikasında da bazı değişiklikler olmuştur. Örneğin 1960 yılında demiryolu plan dâhilinde ele alınırken, 1980 sonrasında ise serbestleşmenin gereği olan karayolu yatırımları artmış ve demiryolu eski önemini kaybetmiştir. Günümüzde ise, neredeyse unutulmaya yüz tutan demiryolu küreselleşme süreci ile yüksek hızlı trenler, tramvaylar şeklinde canlandırılmaya çalışılmaktadır.

Bu araştırma şu açılardan önem taşımaktadır:

- (1) Ülkelerin sosyo-ekonomik gelişmesinde ulaşım sektörü büyük önem taşımaktadır. Alt yapısı ve ulaşımı yeterli olmayan bir ülkede ne sanayileşmenin, ne ihracatın ne de turizmin gelişmesi, istenilen düzeye ulaşması olasıdır. Eğer amaç sağlıklı bir kalkınma ise bu doğrultuda daha gerçekçi ve bilimsel ulaşım politikalarına gereksinim vardır. Ulaşım, ekonomik, sosyal, kültürel alanlardaki gelişmelere paralel olarak ortaya çıkan ulaşım istemini karşılamaya yönelmiş bir kesimdir (Usta, 2001, 22).
- (2) Ulaşım türleri içerisinde yer alan demiryolu ulaşımı ise geçmişten günümüze sürekli olarak kendini yenileyen ve gelişen bir ulaşım türüdür. Özellikle Avrupa'nın tercih ettiği demiryolu ulaşımı jeopolitik konumu gereği ülkemiz açısından da önemi anlaşılmalı ve sektörler arası yatırımlardaki payı artırılmalıdır.
- (3) Demiryolları gerek iletişimi kolaylaştırması gerekse ticaretin yaygınlaşması yani mal ve hizmet dolaşımının serbestleşmesi açısından hem tüm dünya hem de Türkiye açısından önem arz etmektedir. Ülke pazarının gelişmesine katkı sağlaması ve uluslararası ilişkilerde belirleyici bir unsur olması bakımından da önemlidir.

1.2. Araştırmanın Denenceleri ve Amacı

Araştırmanın denenceleri şunlardır:

Denence 1: Türkiye'nin günümüzde demiryolu ulaşımında yeni bir politik karara ihtiyacı vardır. Bu bağlamda demiryolu ulaşımı ile ilgili politikalar yeniden gözden geçirilmelidir.

Denence 2: Demiryolu ulaşımı gerek yarattığı dışsallıklar gerekse yapım ve işletim maliyeti açısından diğer ulaşım modellerine göre daha karlıdır.

Denence 3: En son teknolojik olanakların demiryollarına uygulanmasıyla meydana gelen gelişmeler sayesinde demiryolları geleceğin en çok tercih edilen ulaşım türü olmaya adaydır.

Denence 4: 2000’li yıllarda demiryolu yatırımları yeniden canlandırılmıştır. Fakat bu yatırımlar ülke genelinden ziyade daha çok bölgesel ölçekli olduğundan bu anlamda bir bütünlük sağlanamamıştır.

Araştırmanın temel amacı; Ülke kalkınmasında önemli yeri olan ulaşım ve ulaşım dizgeleri (sistemleri) içerisinde her alanda avantaj sağlayan özellikle ülkemiz şartlarına ve ihtiyaçlarına en uygun olan demiryolu ulaşımı ile ilgili dünyada, özellikle de ülkemizde izlenen politikalar kapsamında bir değerlendirme yapılarak, en uygun politikaların ortaya konulmasının sağlanmasında yol gösterici olmaktır.

Ulaşım, ülke kalkınmasının temel taşlarından biridir. Fakat tek bir ulaşım dizgesi (sistemi) olmadığı gibi tek bir ulaşım politikası da yoktur, bu nedenle politika seçiminde özellikle ülkenin ekonomik, sosyal, siyasal ve kültürel koşulları göz ardı edilmemelidir. Aksi takdirde ülkede ulaşım atıl kalır ve ülkeyi kalkındırmadan ziyade bir çöküşe götürür.

Ayrıca, “Demiryolu Ulaşımı” ile ilgili olarak bu çalışma süresince ulaşılabilen ve günümüze kadar yapılmış olan çalışmaları kapsayacak şekilde tarihsel bir çözümleme yaparak bundan sonraki çalışmalara da kaynaklık etmesi ve “İktisat Ana Bilim Dalı” na ve Türkiye’ ye demiryolu ulaşımı politikaları konusunda katkı sağlaması ise araştırmanın bir başka amacıdır.

Tüm bunlara ek olarak; “Demiryolları Ulaşımı”nın ekonomik ve toplumsal olarak olumlu ve olumsuz yönlerini ortaya koymak ve mevcut olumsuzlukların ortadan kaldırılması için neler yapıldığını ve/veya yapılması gerektiğinin belirtilmesi de bir başka amaçtır.

1.3.Araştırmanın Yöntemi

Yöntem, bilimsel araştırmanın belkemiğidir. Bilimsel bir araştırma olan bu araştırmada, tarihsel ve betimsel araştırma yöntemleri kullanılmaktadır. Ayrıca, araştırmada var olan bilimsel bilgiler, yazılı kaynaklardan ve araştırmacı tarafından yapılan yorumlardan oluşmaktadır. Sözü edilen yazılı kaynaklar; kütüphane kaynakları ve elektronik ortamdaki yazılı kaynaklardan (kitap, dergi, makale, tez çalışmaları, gazete haberi, görsel kaynaklar, v.b.) oluşmaktadır.

Yöntem açısından açıklama yapılması gereken konulardan birisi de araştırmada kullanılan kavramlardır. Bu bakımdan ‘‘sistem’’ kavramı yerine Türkçe karşılığı ‘‘dizge’’ olan kavram kullanımı bilinçli olarak tercih edildiği ve anlaşılabilirliği kolaylaştırmak için de ‘‘dizge’’ kavramının kullanıldığı birçok yerde parantez içerisinde ‘‘sistem’’ kavramının da verilmiş olmasının burada açıklanması uygun görülmüştür.

Araştırmada bilgi işleme araçları: Çeşitli şekillerde elde edilerek derlenen bilgiler hem sözel hem de sayısal çözümleme araçları kullanılarak işlenmiştir.

1.4. İşlevsel Kavram Tanımları

Bu alt bölümde araştırmada kullanılan anahtar sözcükler ve kavramların tanımları verilerek araştırmanın anlaşılabilirliği güçlendirilmeye çalışılmıştır.

Demiryolu Ulaşımı: Birbirine paralel iki çelik raydan oluşan bir hat üzerinde, kendiliğinden ya da çekici bir lokomotifin yardımıyla hareket eden, buden tekerlekli taşıtlarla gerçekleştirilen kara ulaşımı türüdür (Temel Britannica, 1993, 242).

Yüksek Hızlı Tren (YHT): Yüksek Hızlı demiryolu kavramı için tek bir standart tanım bulunmamaktadır. Altyapı açısından; hattın altyapısı, seyahatin tamamında veya en azından büyük bir bölümünde, trenlerin 250 km/saat ve üzeri hızlarda işletilmesine olanak sağlamak üzere yeni inşa edilmiş ise ‘‘Yüksek Hız Hattı’’ olarak tanımlanır. Çeken ve çekilen araç açısından ise YHT; ticari hizmetlerde kullanılan en az 250 km/saat ve üzerindeki hıza ulaşabilen sabit tertibatlı motor ve vagon setlerinden oluşan dizidir (TCDD, 2012).

Politika: Bir sektörün ve alt sektörlerinin gelişim trendine, bilimsel yöntemler ve bulgular çerçevesinde belirginleşen ihtiyaçlara, amaçlara, olanaklara ve kaynaklara uygun olarak belirlenen çözüm yaklaşımları, çözüm önlemleri ve yaptırımları olarak tanımlanmaktadır (Murat ve Şahin, 2010, 62). Ya da daha geniş tanımıyla; eski Yunanlı düşünür Aristo'nun Politika adlı eserinde ifade ettiği gibi, yurttaşların toplumu ilgilendiren işlerle ilgili olarak yaptığı her şeydir (Temel Britannica, 1993, 288).

Ulaşım: Çeşitli arazi kullanımlarının birbirleri ile ilişkilerini kuran bir bağlayıcıdır. İnsanların, mal ve bilgilerin bir yerden başka bir yere aktarılması ihtiyacı ulaşım kavramını oluşturmaktadır (Atmaca, 2009, 30).

Ulaşım Dizgeleri (Sistemleri): Başlıca ulaşım dizgeleri (sistemleri): Karayolu Ulaşımı, Demiryolu Ulaşımı, İç Suyolu Ulaşımı, Denizyolu Ulaşımı, Havayolu Ulaşımı ve Boru Hattı Ulaşımı. Ve bu dizgeler (sistemler) ile yapılan taşıma şekilleri: Yolcu ve Yük Taşımacılığı

1.5. Araştırmanın Sunuş Sırası

Araştırma dört kesim ve bu kesimlere bağlı sekiz bölüm ile ekler ve kaynakçadan oluşmaktadır.

“Araştırma Hakkında Açıklamalar” başlığını taşıyan birinci ve aslında araştırmanın temelini oluşturan bu kesimde; araştırmanın konusu, önemi, denenceleri, amacı, yöntemi, bilgi derleme ve işleme araçları, işlevsel kavram tanımları ve sunuş sırasına yer verilmiştir. Bu kesimde araştırmayı tanıtmaya yönelik olarak araştırmanın sağlayacağı katkılar ve bunların önemi belirtilmiştir.

“Araştırma Konusunun Tanıtılması” başlığını taşıyan ikinci kesimde; Araştırma konusu ile ilgili olarak yerli/yabancı kişiler ve kurumlar tarafından doğrudan ve dolaylı olarak daha önceden yapılmış olan araştırmalara yer verilmiştir. Ayrıca araştırma konusu ile ilgili olarak, genel ve temel bilgilere de bu kesimde yer verilerek, çalışmanın temeli oluşturulmuştur.

Araştırmanın Üçüncü Kesiminin ilk bölümünde, araştırma konusu ile ilgili olarak genel bir görüş oluşması açısından konu, dünya ülkeleri ve bu ülkeler tarafından geliştirilen projeler kapsamında ele alınmıştır. Toplamda dört bölümden oluşan bu kesimin diğer bölümlerinde ise çalışma süresi içerisinde ulaşılan kaynaklardan yararlanarak dönemsel olarak çözümleme yapılmıştır. Bu çözümlemede araştırma konusunu oluşturan demiryolları genellikle, yıllardır ulaşımında gücü elinde tutan karayolları ile karşılaştırılarak, araştırma konusunun da önemi ortaya konulmuştur. Ayrıca yine bu kesimde araştırma konusu ile ilgili olarak var olan sorunlar ortaya konulmuş ve bu sorunlara karşı çözüm önerileri sunulmuştur. Son olarak bu kesimde araştırma konusu KFTZ Yöntemi ile çözümlenerek Neden Demiryolu? sorusunun da cevabı bu şekilde verilmiştir.

‘‘Genel Değerlendirme’’ başlığını taşıyan ve çalışmanın son aşamasını oluşturan dördüncü kesimde ise; araştırma sonucunda elde edilen bulgulara yer verilmiş bu bulgularla ilgili önerilerde bulunulmuş ve genel değerlendirme yapılarak, çalışmanın katkıları ortaya konulmuştur.

İKİNCİ KESİM

ARAŞTIRMA KONUSUNUN TANITILMASI

İki bölümden oluşan bu kesimde; araştırma konusunun tanıtılması amacıyla, konuyla ilgili olarak daha önceden yerli/yabancı kişi ve kurumlar tarafından yapılmış olan çalışmalara ve konunun daha iyi anlaşılması amacıyla ulaşım kavramına ve diğer ulaşım türleri ile ilgili temel bilgilere yer verilmiştir.

2. ARAŞTIRMA KONUSU İLE İLGİLİ DAHA ÖNCE YAPILMIŞ OLAN ARAŞTIRMALARIN TANITILMASI

Bu bölümde, konu ile ilgili hem yerli kişi ve kurumlar hem de yabancı kişi ve kurumlarca daha önceden yapılmış olan çalışmalara özet şeklinde yer verilmiştir.

2.1. Kişiler Tarafından Yapılan Araştırmalar

Konu ile ilgili gerek yerli gerekse yabancı kişiler tarafından doğrudan ve dolaylı olarak çok sayıda araştırma yapılmakla birlikte, çalışma süresince bunlardan yaklaşık yüz doksan (190) kaynağa ulaşılmıştır. Çalışmanın diğer bölümlerinde bu kaynakların tamamından yararlanıldığından bu bölümde sadece önemli görülen 6 (altı) kaynağa aşağıda yer verilmiştir. Ayrıca ulaşılan kaynakların tamamı kaynakça kısmında ayrıntılı bir şekilde belirtilmiştir.

TEZCAN, Ahmet (1999), Demiryollarının Geliştirilmesinin Ekonomik ve Sosyal Katkıları, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

İlgili çalışmada, Dünya’da ve Ülkemizdeki Demiryolu Taşımacılığı ile ilgili bilgiler verilmiş, buna ilaveten ülkemizdeki demiryolu ve karayolu açısından bir karşılaştırma yapılmıştır. Yapılan bu karşılaştırmada, demiryolunun karayolundan birçok bakımdan daha üstün olduğu dile getirilmiştir.

USTA, Aydın (2001), AB Ülkelerinin Demiryolu Deneyimi ve Türkiye’de Demiryolları: Uyumlaştırma Açısından Bir Karşılaştırma ve Öneri Geliştirme Araştırması, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Malatya.

Çalışma, araştırma konusuyla doğrudan ilgili bir doktora tezidir. Çalışmada, AB’nin tarihi sürecinden, organlarından ve Türkiye ile ilişkisinden bahsedilmiştir, AB’deki demiryolunun tarihsel gelişimi, demiryolu ile ilgili son gelişmeler ve uygulanan demiryolu politikalarına yer verilmiştir. Ayrıca AB ile Türkiye’deki demiryolları karşılaştırılarak, Türkiye’deki demiryollarının birliğe uyumu açısından bir değerlendirmesi yapılarak Türkiye’nin elde edeceği kazanımlara yer verilmiştir.

AS, Efdal (2006), Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları(1923-1960), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir.

Çalışma başlığı her ne kadar sadece Cumhuriyet dönemini kapsıyor gibi görünse de aslında içeriği daha fazlasını vermektedir. Gerek Cumhuriyet öncesi Türkiye gerekse Atatürk sonrası Cumhuriyet dönemi ulaşım politikaları ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.

ÖZTÜRK, İlker (2009), Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Çalışma ile ihmal edilen demiryollarının gelişen yeni teknolojik imkânlar kullanılarak yeniden yapılanma hızı kazanması gerekliliğinin ortaya konulması amaçlanmıştır. Çalışmada ayrıca, demiryollarının belli bir mesafenin üstünde kitlesel taşımacılık alanında özellikle de hızlı tren uygulamacılığında küreselleşen dünyanın temel politikalarından biri olacağı kanısına varılmıştır.

EMEKLİ, Mehmet Ali (2007), Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Türkiye Ulaştırma Politikaları ve Taşımacılık Sektörü Analizi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.

Çalışmada ulaşım sektörünün ülke ve ülkelerarası öneminin sonradan anlaşıldığı hatta 1990'lara kadar bu sektörün politika ile ilişkilendirilmediği ifade edilmiştir. Çalışmada ulaşım konusu küresel bir boyutta ele alınmıştır.

NALÇAKAN, Neserret (2003), Türkiye Ekonomisi Açısından Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Önemi ve Ekonometrik Model ile Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Analizi 1980-2000 Dönemi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Eskişehir.

İlgili tez çalışmasında Türkiye'de ulaştırma sektörü içerisinde demiryolu taşımacılığı üzerinde durulmuştur. Çalışmada ekonometrik uygulamanın sonucunda demiryollarının hem orta hem de uzun mesafelerde yük taşımacılığında ulaştırmanın diğer alt sektörlerine göre avantajlı olduğu saptanmıştır. Birçok çalışma da olduğu gibi burada da ülkemizde demiryolu ulaşımına gerekli ve yeterli önemin verilmediği ve demiryolunun ulaşımın diğer sektörlerine nazaran birçok açıdan üstünlükleri vurgulanmıştır.

2.2. Kurumlarca Yapılan Araştırmalar

Konu ile ilgili gerek yerli gerek yabancı kurumlar tarafından doğrudan ve dolaylı olarak birçok araştırma yapılmıştır. Ancak çalışma süresince bunlardan yaklaşık elli (50) tanesine ulaşılmıştır. Çalışmanın bu bölümünde sadece önemli görülen 7 (yedi) kaynağa aşağıda yer verilmiştir.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2009 Yılı Sektör Raporu

Raporda, Dünya'da ve Türkiye'de demiryollarının genel durumu, TCDD'nin yasal yükümlülükleri, mevcut durumu, mali durumu ve Avrupa demiryolları ile TCDD'nin karşılaştırılması yapılmıştır. Özet olarak çalışmada; 1950'lerden itibaren

ihmal edilen demiryolunun 2003'ten itibaren tekrar canlandırılması çalışmalarının yapıldığı demiryolu yatırımlarının artırılması gerektiği ve demiryolu sektörü içerisinde özel sektöre yer verilmesi gerekliliği ifade edilmiştir.

2.Ulusal Demiryolu Kongresi (15-16-17 Aralık), (1997)

Kongrede, dünya ve Türkiye açısından ulaşım sektörü ve bu sektör içinde demiryolu ulaşımının konumu ele alınmıştır. Üzerinde durulan noktalar hemen hemen aynı, hepsinde ulaşımın gerek uluslararası gerekse ulusal önemini ifade edilmiştir. Demiryolu ile ilgili birtakım sorunlar, bu sorunlara yönelik çözüm önerileri ve demiryollarının gerek uluslararası gerekse ulusal önemi, ele alınmıştır.

TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği Oda Raporu (2008), Ankara.

Çalışmada özet olarak; Ulaşım dizgelerinin (sistemlerinin) birbirlerine göre üstün ve zayıf yanlarına, kalkınma planları ve hükümet programları kapsamında **ulaşım** kavramına yer verilerek ulaşım politikaları değerlendirilmiştir. Söz konusu çalışmada ayrıca yük ve yolcu taşımacılığında demir ve deniz yolu yatırımlarının artırılması tavsiye edilmiş ve ulaşım politikalarında belirleyici olanın devlet olduğu belirtilerek özelleştirme çalışmalarına sıcak bakılmamıştır.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Faaliyet Raporu 2013

Raporda genel olarak demiryolları daha çok teknik ve ekonomik açıdan ele alınmıştır. Çalışmada konvansiyonel ve yüksek hız trenlerin genel durumuna, yapılan yatırımlara, işletmeye ait gelir-gider, kar-zarar tablolarına da yer verilerek demiryolları hakkında genel bir bilgilendirme yapılmıştır.

Temel amacı; ‘‘mevcut şebeke ve araçlarını hizmete hazır tutmak, gerektiğinde yeni hatlar ve bağlantı hatları inşa etmek, diğer ulaşım dizgeleri (sistemleri) ile beslemek, ekonomik, güvenli, konforlu ve çevreye duyarlı taşıma hizmeti’’ olduğunu ifade eden raporda demiryollarının öncelikli tercih edilmesine vurgu yapılmıştır.

TMMOB Makine Mühendisleri Odası Oda Raporu, Ulaşımında Demiryolu Gerçeği, (yayın no: MMO/619), 4. BASKI, Nisan 2014, Ankara.

Özetle bu çalışmada; ulaşımın Osmanlı döneminden günümüze mevcut yapısı incelenmiş, tüm ulaşım türleri gerek yolcu gerek yük taşımacılığı açısından tablolar yardımıyla da karşılaştırılarak mevcut dengesizlikler gözler önüne serilmiştir. Raporda; ulaşım politikalarında izlenen tutumun değiştirilmesi, ulaşım dizgelerinin (sistemlerinin) ayrı ayrı değerlendirilmesi yönünde çalışmaların yapılması, demiryolu ağırlıklı politikaların benimsenmesi ve bu tür temel alt yapı hizmetlerinin devlet tarafından gerçekleştirilmesi yönünde açıklamalara da yer verilmiştir.

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye, Kasım 2013, Ankara.

İlgili çalışmada, bütün ulaşım dizgeleri ile ilgili olarak geçmişten günümüze özellikle 2003-2013 arası dönem ele alınarak ulaşım kesiminde geline en son durum değerlendirilmiş ve 2035 hedefleri belirlenmiştir. Buna göre demiryolları ile ilgili olarak da, 2023-2035 yılları arasında 6.000 km ilave hızlı demiryolu ağının yapılması ve demiryolu ağının 31.000 km'ye çıkarılması bir yandan da demiryolu ağının diğer ulaşım türleri ile uyumunun gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır.

TÜBİTAK, "Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli", Teknoloji Öngörüsü Projesi Raporu, Temmuz 2003, Ankara.

Bu raporda, bütün ulaştırma alt dizgeleri (sistemleri) ile ilgili dünyadaki mevcut teknolojik, ekonomik ve yapısal durum değerlendirilmiş ve ülkemiz açısından ulaşım ve turizmle ilgili gelecek vizyonu ve sosyo-ekonomik hedefler ortaya konulmuştur.

Ulaşımında özellikle 1930-1950 yılları arasında ülkemizde demiryolu ulaşımında büyük aşamaların kaydedildiği ifade edilmiştir. Sonraki yıllarda ise bu önemin azaldığı daha doğrusu "otoyol" çalışmalarındaki artış nedeniyle karayollarına kaydığı raporda belirtilmiştir. Son yıllarda ise; ulaşım politikaları kapsamında yapısal ve teknik değişim sürecinden geçen demiryolları "sürdürülebilir ulaşım" kavramı çerçevesinde değerlendirilmekte ve hız anlayışının değiştiği demiryollarının öneminin anlaşılması gerekliliği vurgulanmıştır.

3. ULAŞIMIN GELİŞİMİ VE ULAŞIM DİZGELERİ

İki alt başlıktan oluşan bu bölümde daha çok çalışmanın giriş kısmını oluşturacak olan ulaşım, ulaşım politikaları, ulaşımın türleri ve demiryolu ulaşımı konularına yer verilmiştir.

3.1. Ulaşım Kavramı, Ulaşımın Tarihçesi

Ulaşım, en basit ve geniş anlamıyla bir şeyi bir yerden başka bir yere aktarmak veya insanların, malların ve hizmetlerin bir amaç için yer değiştirmesi olarak ifade edilmektedir. Ulaşım olgusu toplumların ve insanların ayakta kalıp gelişmesini doğrudan etkilerken bu olgunun nitelikli olarak hizmet verebiliyor olması insanoğluna evrimsel anlamda toplumlara değiştirmede büyük ivmeler kazandıracaktır. Büyük atılımların gerçekleşmesi, insanların beyinlerinde tutsaklıklar oluşturan toplumsal normların ve tabuların değişmesi ancak diğer topluluklarla ilişki kurarak gerçekleşebilir. Topluluklar arasındaki bu ilişki ise ulaşım yoluyla gerçekleşmektedir. Ulaşımın kalitesi ne kadar iyiye etkileşim o kadar çabuk ve devamlı olacaktır (İnce, 2012, 178).

Günümüzdeki ulaşım düzeyine bir anda değil zamanla ulaşılmıştır. Ulaşımın (karayolu, demiryolu, deniz, hava ve boru hattı ulaşımı) dünya genelinde zamanla nasıl yaygınlaştığı, gelişimi aşamasında hangi evrelerden geçtiği aşağıda dönemsel olarak verilmiştir (Doğan, 2012, 35):

MÖ 10.000: Kızak kullanımının ilk olarak gerçekleştiği dönemdir. Ağaçtan yapılan bu kızaklar kar ve buzda avları taşımakta büyük yarar sağlamıştır

MÖ 3000: Tekerleğin bulunup kullanılmaya başlandığı dönemdir. Ahşaptan yapılan bu buluş zamanla medeniyetin gelişiminde çok önemli bir yer tutacaktır. Ayrıca ilk deniz taşımacılığı yapılmıştır.

MÖ 2000: İlk kez Mezopotamya' da görüldüğü öne sürülen tekerlekli araba kullanımı gerçekleşmiştir. Ayrıca Fenikeliler Avrupa, Asya ve Afrika sahillerine ticari amaçlı deniz ulaştırma dizgesini (sistemini) yaymıştır (Aygün, 2012, 19).

MÖ 1100: İlk olarak düzenli bir karayolu yapımı gerçekleştirilmiştir. (Asur kralı ordusu için özel bir yol yaptırır.)

MÖ 400: Eski Yunanlılar Karadeniz ve Doğu Akdeniz’de deniz ticareti yaparak deniz ulaşımına katkıda bulunmuşlardır (Aygün, 2012, 19).

400: Persler tarafından Anadolu’da Kral Yolu inşa edilmiştir. Ayrıca bu dönem de İpek ve Baharat yolları sayesinde ticaret ve ulaşım küresel düzeye ulaşmıştır. İpek Yolu, bilinen dünyanın neredeyse tümünü kat ederek 12 bin km. lik uzunluğa sahip bir yoldur. Baharat yolu ise Çin’den Himalaya Dağlarını aşarak Hindistan’a ulaşmaktaydı.

1650: İlk yolcu arabası ile “Paris-Fiacres de Brie” arasında düzenli seferler başlamıştır.

1770: Nicolas Cugnot, tarafından buharla çalışan ilk otomobil yapılır. Fakat yolculuğun sonu bir duvarda bittiği söylenmektedir.

1804: İlk kez kömür madenlerinde vagonların taşınması için atın yerini alacak lokomotif **İngiliz Richard Trevithick** tarafından yapılmıştır. Trevithick, Tram-Waggon adını verdiği lokomotifle Cardiff’ten üzerinde taşıdığı 10 tonluk yükü ve 70 yolcuyla birlikte 16 km. yol kat etmiştir. İlk lokomotifin sadece dört tane çekici tekerleği vardır ve bu lokomotifler ilk kez İngiltere’de kömür madenlerinde kullanılmıştır. Zamanla posta arabalarının yerini lokomotifler almıştır. Buhar makinesi insanlığın gelişmesine teknolojinin yaptığı en büyük katkılardan birini sağlamış ve ulaşımında etkili olmuştur. Buhar gücüyle çalışan lokomotifler yapılarak tekerlek ve raylarla ağır yüklerin taşınabileceği ispatlanmıştır (Doğan, 2012, 36).

1919: Fransa’da hava ulaşımında yolcu taşımacılığı başlamıştır.

Kısaca ifade etmek gerekirse karayolu ulaşımının temel taşı İpek Yolu, demiryolu ulaşımının ilk sinyalleri İngiliz Trevithick tarafından adlandırılan Tram-Waggon isimli lokomotif, denizyolu ulaşımının gelişmesi 5000 sene önce Mezopotamya ve Hindistan’ın batısındaki İndus nehirleri, havayolunun gelişiminin (yolcu taşımacılığı olarak) ilk adımı 1919’da Fransa’da ve son olarak da boru hattı taşımacılığının ilk adımı ise ABD’de 1865 yılında Pennsylvania’da yapılan Pithole City-Miller’s Farm arasındaki 5 km’lik mesafeyi kat eden ve çapı yaklaşık 5 cm olan borulardan oluşmaktadır.

3.2. Ulaşım Türleri

Sürekli bir arayış içerisinde olan insanlar teknolojik gelişmeyle birlikte ulaşımın her alanında (hava, kara, deniz, demir) önemli buluşlar gerçekleştirmişlerdir. Ulaşım sosyal, kültürel faktörler yanı sıra ekonominin gelişimine de katkıda bulunmuştur. Gerek iletişimin gelişmesi gerek ticaretin, gerekse savunma amaçları güden ulaşım, insanlık tarihi boyunca sürekli bir büyüme trendi içerisinde olmuştur.

Bir ülkenin ekonomik, sosyal, siyasal, kültürel gelişim ve faaliyetlerinde; yani bütüncül bir ifadeyle toplumsal kalkınma sürecinde önemli rol oynayan faktörlerden biri, belki de en önemlisi ‘mobilité’ nin sağlanmasıdır. Gerek fiziki, gerekse de sosyo-ekonomik mobilitenin sağlanmasında stratejik önem arz eden ulaştırma olgusu; doğal kaynakların verimli bir şekilde kullanılması, mal ve hizmetlerin etkin dağıtılması, iç ve dış ticaretin geliştirilmesi bakımından da anahtar rol oynamaktadır. Bir toplumun ulaştırma olanakları ne kadar yaygın, etkili ve hızlı olursa, fiziki ve sosyo-ekonomik mobilitesi de o derece hızlı ve etkili olacak, sonucunda da toplumsal kalkınma sürecine olumlu olarak yansiyacaktır (Murat ve Şahin, 2010, 39).

Başlıca altı ulaşım türü vardır. Bunlar: karayolu, demiryolu, iç suyuolu, denizyolu, havayolu ve boru hattı ulaşımı.

3.2.1. Karayolu Ulaşımı

Kara taşımacılığının gelişimi ilk insanlara kadar uzanır. İlk taşıma aracının kızak olduğu sanılır. Kuzey Amerika Yerlileri iki ya da üç ağaç kütüğünün ‘V’ yada ‘Y’ biçiminde birleştirilmesiyle oluşan ve uç kısmından bir insan tarafından çekilen travois adlı bir kızak kullanmışlardır. M.Ö. 5000’lerde Kuzey Avrupa, Mısır–Ortadoğu ve Asur’da dikdörtgen platformlu kızaklar yapıldı. İnsanlık tarihinin en önemli buluşlarından biri olan tekerleğin, M.Ö. 3500’lerde Sümerler tarafından icat edilmesi aynı zamanda insanlık tarihi açısından bir dönüm noktası olmuştur (Aynacı, 2007, 3-6).

Ulaşım dizgeleri (sistemleri) içerisinde XX. yüzyıl karayolu çağı olmuştur. İyi programlanmış, ülke ihtiyaçlarına ve özelliklerine uygun bir yol ağının ülke kalkınmasına sağladığı katkılar görülmüş ve karayolu faaliyetleri ağırlık kazanmıştır. Ayrıca, II. Dünya Savaşı yıllarında demiryolu hatlarının tahrip edilmesiyle orduların hareket olanağı kısıtlanınca tüm dünyada karayollarının ülke savunmasında ne kadar önem taşıdığı bir kez daha anlaşılmış, motorlu taşıtların kullanımının artmasıyla karayollarının sunduğu elverişli ulaşım olanağından faydalanmak istenilmiştir. II. Dünya Savaşı sonrasında pek çok ülke karayollarını kendi bünyesine uygun şekilde yapmak istemiş ve bu yönde çalışmalar yapılmıştır (Özdemir, 2006, 1-2).

Konuya ülkemiz açısından bakacak olursak eğer; İngiliz Ticaret Anlaşması (1838) ve Tanzimat Fermanı (1839) sonrasında Türkiye dışa açılmış ve piyasa mekanizmasının kuralları işlemeye başlamıştır. Buna paralel olarak da özellikle ülkemiz hammaddelerinin dış pazarlara ulaşabilmesinde geleneksel kervan anlayışı yetersiz kalmıştır. Bu nedenle yeni taşıma taleplerinin karşılanması için önceleri genelde Rumeli’de bulunan araba, Anadolu’da da yaygınlaşmaya başlamıştır. Arabanın yaygınlaşması beraberinde araba için gerekli olan araba yollarının (karayolu) yapımını artırmıştır. Bu doğrultuda ilk şose Bursa-Gemlik arasında 1850’de yapılmıştır (Tekeli ve İlkin, 1983, 2759).

Türkiye Cumhuriyeti ise Osmanlı İmparatorluğundan bugünkü ulusal sınırlarımız içinde kalan, 14.000 km.si bozuk ve bakıma muhtaç durumda olan 18.000 km. karayolu devralmıştır. Yeni devlet; kısıtlı kaynak, makine ve personel ile karayolu konusunu ele almış ve yürütmeye çalışmıştır (Aynacı, 2007, 3-6).

3.2.2. Demiryolu Ulaşımı

1767 yılında J. Watt tarafından icat edilen buhar makinesi, üretim faaliyetlerinin yanı sıra ulaşım hizmetlerinin de temelini oluşturmuştur. İlk olarak İngiltere’de pamuklu dokuma sanayiinde kullanılmış, 19. Yy.’ın başında ise ulaşım kesimine nakledilerek sırası ile denizyolu, demiryolu ulaşım dizgelerine uygulanması ile günümüz modern demiryolu ulaşımının tohumları serpilmeye başlanmıştır (Demirelli, 2012, 57).

19. yüzyılın birinci çeyreğiyle son çeyreği arasında demiryolları dünyayı, insanların neredeyse köylerinden bile çıkmadığı veya en yakındaki kasaba pazarının ötesine geçemediği bir durumdan, kıtaların aylar yerine birkaç gün içinde aşılabileceği bir duruma dönüştürmüştür (Rota, 2012).

İlk kez 1550'lerde Alsace'deki Leberthal maden ocaklarında kurulan demiryolu, 16.yüzyılda Avrupa'daki maden alanlarına yayıldı. 1603'ten başlayarak da İngiltere'deki ocaklarda kullanıma girdi. Maden ocaklarında kullanılan ilk demiryolu vagonları insanlar ya da hayvanlar tarafından çekiliyordu. 1804'te İngiliz mühendis R. Trevithick'in geliştirdiği buhar gücüyle çalışan ilk lokomotif türünün Galler'deki kömür havzalarında kullanıma girmesiyle birlikte, modern demiryollarının temeli atılmıştır (Temel Britannica, 1993, 422). Ve ilk denemede *“kırk at takımının çekebileceği doksan ton ağırlığındaki”* vagonları çekerek demiryollarındaki beklentileri artırmıştır (Heaton, 2005, 444). Bu konuya 4. ve 5. Bölümlerde ayrıntılı olarak yer verildiğinden burada kısıtlı olarak değinilmiştir.

3.2.3. İç Suyolu Ulaşımı

İç su yolu taşımacılığı başka adı ile ırmak ve kanal taşımacılığıdır. Ağırlıklı olarak Avrupa kıtasında kullanılan bir taşımacılık türüdür. Kıta içlerine doğru olan kitle yük taşımalarını belirginleştirmek ve üretim kaynaklarının hammadde ihtiyaçlarının karşılanmasında kullanılabilecek bir ulaşım türüdür. Henüz tam olarak gelişmemiş bir ulaşım dizgesi (sistemi) olmasına karşın maliyetlerinin düşük olması nedeniyle özellikle Kıta Avrupa'sında gelecekte çokça kullanılacak bir ulaştırma dizgesi (sistemi) olarak değerlendirilmektedir (Aygün, 2012, 13-14).

3.2.4. Denizyolu Ulaşımı

Dünyada bilinen ilk denizyolu ulaştırması 5000 sene önce Mezopotamya ve Hindistan'ın batısındaki İndus nehirleri arasında olmuştur. O sıralarda Mezopotamyalılar yağa karşılık Hindistan'dan bakır ve fildişi temin etmişlerdir. Ancak Deniz ticaretinin doğup geliştiği en önemli merkez tarih boyunca ağırlıklı olarak Akdeniz coğrafyası olmuştur. Akdeniz zamanla bir ticaret merkezi olarak gelişmiş, bu coğrafyada önemli liman kentleri kurulmuştur (Aygün, 2012, 19).

İlk deniz taşımacılığı M.Ö. 3000' lerde Mısır'da yapılmıştır. Bunu, M.Ö. 2000 yıllarında Fenikelilerin Avrupa, Asya ve Afrika sahillerine ticari amaçlı deniz ulaştırma dizgesini (sistemini) yayması izlemiştir. Daha sonra da M.Ö. 400 yılında Eski Yunanlılar Karadeniz ve Doğu Akdeniz'de yaptığı deniz ticareti ile büyük bir medeniyet haline gelmiştir (Aygün, 2012, 19).

15-18. yüzyılları arasında pusulanın icadı, haritacılığın gelişimi, astronomi ve gemicilik tekniklerinin ilerleme kaydetmesi gibi pek çok alanda yeniliklerin de meydana gelmesiyle deniz ulaşımı geliştirilerek kıyılara bağlı denizcilik anlayışı terkedilerek denizyolu ulaşımında ciddi ilerlemeler kaydedilmiştir (Murat ve Şahin, 2010, 48).

Ancak asıl ilerleme, 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren buharın itme gücünün keşfedilmesi ve bunun gemilere tatbik edilmesi ile birlikte önceleri deniz ulaşımında kullanılan ahşap yelkenli gemiler yerini, demirden buharlı gemilere bırakmasıyla meydana gelmiş ve deniz ulaşımında yeni bir dönem başlamıştır. 1811 yılında buhar gücünü gemilere tatbik etmeyi başaran İngilizler, 1820'lerde buharlı gemiler inşa etmeye başlamışlardı. Bu süreçte, 1816'da İngiltere ile Fransa arasındaki Manş Denizi ilk kez buharlı gemi ile 22 günde geçilmiştir (Hut, 2012, 107).

Türk Deniz Tarihi ise Selçuklu Türklerinin 1071'de Malazgirt Muharebesini kazanıp, Anadolu topraklarına yerleşmelerinden 10 yıl sonra, 1081 yılında Çaka Bey'in İzmir Efes'te kurduğu tersanelerde kürek ve yelkenle hareket edebilen 50 parça gemi yaptırarak ilk Türk donanmasını kurmasıyla başlamıştır. Bu nedenle 1081 yılı Türk Deniz Kuvvetleri'nin kuruluş yılı olarak kabul edilmiştir. Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) ve Piri Reis döneminde ise Türk Denizciliği, dünya deniz tarihinde zirve noktasına ulaşmıştır (Akbaba, 2011, 1-2).

Osmanlı döneminde denizyolu ulaşımı çok geri idi. Kapitülasyonlar nedeniyle limanlar yabancı gemilere tamamen açıktı. 1850'de kurulan Şirket'i Hayriye (Osmanlı Denizcilik Şirketi) 6 adet buharlı gemi satın almış, bu gemiler İstanbul-İzmir, İstanbul-Selanik, İstanbul-Trabzon ve İstanbul-Beyrut seferleri

yapmışlardır. Ancak Osmanlılar gerek yolcu gerekse yük taşımacılığı bakımından Avrupa ile rekabet edebilecek bir potansiyele sahip değildi. Buna etki eden nedenlerden biride ülkeler arası imzalanan antlaşmaların varlığıdır (Ertin, 2009, 186-187).

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemiz için deniz ulaşımı büyük önem arz etmektedir. Ancak savaşlar nedeniyle diğer ulaşım dizgelerinde (sistemlerinde) olduğu gibi denizyolu ulaşımın çıkış noktası da ticari amaçtan ziyade savunma amaçlı olmuştur. Türkiye’de denizyolu taşımacılığının gelişmesi büyük oranda 1 Temmuz 1926’ da çıkarılan Kabotaj Kanunu ile sağlanmıştır denebilir. Zira Kabotaj Kanunu ile daha önce yabancı sömürgeci devletlerin kontrolünde olan denizlerimizde söz hakkı ele alınarak bu alanda gelişme sağlanmıştır. Yani Kabotaj Kanunu ile denizlerde bir nevi bağımsızlık sağlanmıştır.

3.2.5. Havayolu Ulaşımı

İnsanların ilk çağlardan beri kuşları taklit etmeye çalışarak kendilerini havada tutma isteklerinin ve çalışmalarının olduğu bilinen bir gerçektir. Fransız Clemant Ader Avions adını verdiği iki vasıta ile uçmayı başarabilen ilk kişidir. Öte yandan, Alman Lilianthal vücuduna yapışık hakiki kuşkanatları yaparak 300 metre uçmayı başarmıştır. 20. yüzyılda Avrupa ve Amerika’da benzer denemeler yapılırken, Ohio'nun Dayton şehrinde bir bisiklet imalatçısının oğulları olan Wright kardeşler, iki yüzeyli uçak imal etmişler ve pek çok planör uçuş denemeleri yapmışlardır. Hemen yakın zamanda 1903 yılında da motorlu uçakları denemeye başlamışlardır. Wilbur Wright, bu uçuşları Fransa’da tekrarlamış ve 66 kilometre yol alarak tam 1,5 saatlik bir uçuş gerçekleştirmiştir. Daha sonraki dönemlerde uçak alanında yeni başarılarla imza atılmaya devam edilmiş; bu çerçevede 1910 yılında Paris-Madrid ve Paris-Roma seferleri, 1919’da İrlanda Terre-Nevue seferi, 1927’de New York-Paris (5.884 km) seferi ve bunu takiben New York-Saxe (6.250 km) seferi yapılmıştır (Murat ve Şahin, 2010, 49-50).

İkinci Dünya savaşından sonra çok büyük bir gelişme içinde olan hava taşımacılığı kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir ulaştırma sektörü haline gelmiştir. Özellikle ulaştırmada sağladığı hız sayesinde yolcu ve kargo taşımacılığı önemli bir ilerleme kaydetmiştir (T.C. MEB, 2011, 11).

Ülkemizde ise, ilk havacılık tecrübesi Osmanlı Dönemi'nde 1600 yıllarında Hezarfen Ahmet Çelebi'nin yaptığı kanatlarla Galata'dan Üsküdar'a uçarak 6 km kat etmesi ve 5 dakika havada kalması ile başlamıştır. 1785 yılında ise ilk balonla uçuş gerçekleşmiştir (Aslan, 2009, 18).

1911-1912 Trablugarb Savaşı'nda İtalyanların hava saldırılarına uğrayan Osmanlılar havacılığın önemini kavrayarak askeri havacılık alanında gerçek anlamda ilk çalışmaları başlatmışlardır. Türkiye'de ilk sivil havacılık çalışmaları 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havalimanı'nın hemen yakınındaki Sefaköy' de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydan da başlamıştır. 1925 yılında daha sonra Türk Hava Kurumu adını alacak olan Türk Teyyare Cemiyet'inin kurulması ile Türk havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır (T.C. MEB, 2011, 11).

Ticari anlamda ise Türkiye'de ilk hava ulaşımı 1933 yılında küçük pervaneli uçaklarla başlamıştır. Bu amaçla 1933 yılında Havayolları Devlet İşletme Dairesi kurulmuş, bu daire 1938 yılında Genel Müdürlüğe dönüştürülmüş, 1956 yılında ise THY adını alarak iç ve dış hatlar yolcu, yük ve posta taşıma görevini üstlenmiştir (Ertin, 2009, 195). Türkiye'de hava yolu ulaştırma sektörü, 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte, özellikle 1980'lerin ikinci yarısından itibaren belirgin bir gelişme içine girmiştir (Özenen, 2003, 17).

Yolcular açısından havayolu taşımacılığı; hız, zaman tasarrufu, uzun mesafeleri kısa zamanda katetmek, konfor ve karayolu taşımacılığına kıyasla daha güvenli bir ulaşım aracı olması nedeniyle tercih edilmektedir. Ancak genel olarak diğer ulaşım araçlarına göre maliyetinin daha yüksek olması, havaalanına erişim, havaalanı içerisindeki havayolu prosedürleri (üst ve eşya tarama gibi), uçağı bekleme, birçok havaalanının yerleşim yerlerine olan uzaklıkları gibi nedenler havayolu tercihlerinin olumsuz etkilemektedir (Günay ve diğerleri, 2012, 13-14).

3.2.6. Boru Hattı Ulaşımı

Boru hatları çoğunlukla su, ham petrol, fuel-oil vb. gibi sıvıları taşımak için kullanılır. Fakat taşımacılık denildiğinde daha çok, borulardan oluşan taşıma kabı ve yolunda, iki ya da daha fazla nokta (istasyon) arasında petrolü iletmeye yarayan taşıma araçları olarak tanımlanmaktadır. Bu taşınan sıvıların önemi yüzünden boru hatları bazen “yaşam hatları” olarak da anılır (Tandoğan, 2003, 1-2).

Türkiye’de ilk boru hattı, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) tarafından 1966’da (494 km) Batman-Dörtyol (İskenderun Körfezi) arasında döşenerek hizmete açılmıştır (Çetin, 2013, 18). Günümüzde en çok kullanılan enerji kaynakları olan petrol ve doğal gazın en hızlı ve en güvenli bir biçimde taşınmasını sağlayan bu ulaşım türü aynı zamanda karayolu ulaşımı alanında gerçekleştirilen alt sektör yatırımları niteliğinde olup, ülke ekonomisinde ve ekolojisinde olumsuz etkiler yaratmaktadır.

ÜÇÜNCÜ KESİM

‘ULAŞIM POLİTİKALARI VE DEMİRYOLU ULAŞIMI’ İLE İLGİLİ ÇÖZÜMLEMELER

Bu kesimde demiryolu ulaşımının tarihi, gelişim süreci, demiryolu politikalarının Dünya ve Türkiye’deki mevcut durumları ifade edilerek, bir değerlendirilme yapılmıştır. Ayrıca araştırma konusu ile ilgili olarak sorunlara ve bu sorunlara yönelik çözüm önerilerine yer verilmiştir.

4. ‘DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE ULAŞIM POLİTİKALARI VE DEMİRYOLU ULAŞIMI’NA GENEL BAKIŞ

Bu bölümde; Dünyada, özellikle seçilmiş bazı ülkeler kapsamında ve Türkiye’de izlenen ulaşım politikaları ve ulaşımın bir alt türü olan aynı zamanda araştırmanın da temel konusunu oluşturan demiryolu politikalarında var olan durum daha önceden bu konu ile ilgili yapılmış olan araştırmalardan yararlanılarak ortaya konulmuş ve dönemler itibariyle değerlendirmeler yapılmıştır.

4.1. Dünyada ve Türkiye’de Ulaşım Politikalarına Genel Bakış

Ülkeler gerek buldukları coğrafi koşullar, gerek sahip oldukları yer altı ve yer üstü zenginlikleri, gerekse ihtiyaçları doğrultusunda çeşitli ulaşım politikaları benimsemişlerdir. Demiryolu ulaşımı politikalarının, ulaşım politikaları içerisindeki yerini daha açık bir biçimde anlayabilmek amacıyla bu bölümde ilk olarak seçilmiş bazı ülkelerde benimsenen ulaşım politikalarına yer verilmiştir.

4.1.1. ABD’de Ulaşım Politikaları

Yaklaşık olarak yüzölçümü 9.629.091 km² ile dünyanın en büyük yüzölçümüne sahip dördüncü büyük ülkedir. Bu büyüklük Türkiye’ nin 12 katından bile büyüktür. Bu büyüklüğe sahip topraklarda, eyaletler arası ulaşım da oldukça zordur. Bazı eyaletlerde ulaşım arabayla birkaç saat sürerken bazı eyaletlerde de saatlerce sürebilir. Hatta tüm eyaletler anakara içerisinde yer almadığından (Hawaii, Porto Riko ve Virgin adaları), denizyolu ulaşımının kullanılmasını zorunlu kılmaktadır (<http://turkishwat.com>, 2012). Bu nedenle, Amerika tek bir ulaşım dizgesine (sistemine) yoğunluk verilmesi açısından elverişli koşullara sahip değildir.

Fakat otomotiv sektöründe büyük atılımlar yapan ABD’ de karayolu ulaşımına diğer ulaşım türlerine nazaran daha çok ağırlık verildiği ve genellikle alt yapı yatırımların bu yönde yapıldığı söylenebilir.

Temellerinin Fransızlar tarafından atıldığı otomotiv sektörü, ardından İngilizler ve Almanlar tarafından yapılan içten yanmalı motorlarla geliştirilmiş ve Amerikalılar tarafından 1900’lerin başlarında seri üretime geçilmiş ve zirveye ulaştırılmıştır. 1800’lerin sonlarına damgasını vuran otomotiv sektörü, ulaşım politikalarında radikal değişiklikleri de beraberinde getirmiştir (Güner, 2013, 4).

Bu doğrultuda 1913’te ABD, yapım masraflarının büyük bir kısmı dönemin otomobil üreticileri tarafından karşılanan New York’tan San Francisco’ya tüm ülkeyi katedecek olan ve Lincoln Highway adı verilen bir otoyol inşa etmeye karar vermesi ülkenin bu dönem ulaşım politikalarının ne yönde olduğunu göstermektedir (Vikipedi, 2015). Otomotiv sektörünün gelişimiyle birlikte yol yapım, bakım ve onarımları artmış, yeni ve daha sağlam yollar yapılmaya başlanmıştır. Bu doğrultuda ilk çimento betonu ile yapılan kaplama tipi yollar yani beton yollar 19. yy ın sonlarında; ABD’de yapılmıştır. Sadece 1960’lar ve 1970’lerde ABD’de 70.000 km’lik bir beton yol ağı bitirilmiştir (TMMOB, 2003, 40).

Yıllar itibariyle bakıldığında, 1999 yılında ülkede demiryolları: 225,750 km, 1997 yılında karayolları: 6, 370, 031 km ve 1991 yılında suyuolları: 41,009 km boru hatları: petrol ürünleri 276,000 km; doğal gaz 331,000 km olarak teyit edilmiştir (<http://www.turkcebilgi.com> 2015).

Petrol ve otomotiv sektörlerinde adeta bütün gücü elinde bulunduran ABD ulaşım politikası olarak karayollarına ağırlık vermiş, hatta uluslararası bir güç olmanın verdiği tesirle bu politikayı başka ülkelere de benimsetmeye çalışmıştır. Türkiye’ye karayolu yapımı konusunda birçok dayatmaları içeren, Hilts, Thornburg ve Barker Raporları bunun en güzel örneğini teşkil etmektedir. Söz konusu raporlarla ilgili bilgilere 5. ve 6. bölümde ayrıntılarıyla yer verilmiştir.

4.1.2. Avrupa Birliği Ülkelerinde Ulaşım Politikaları

Avrupa Birliği (AB) oluşumu, tarihsel süreci itibariyle 8.yy'deki Karolenjlere (Kutsal Roma-German İmparatorluğu) kadar giden, Avusturyalı Aristokrat Richard Nikolaus Coudenhove-Kalergi'nin "Pan Europe" eserinde bahsettiği Avrupa Birliği Projesi ile temeli atılan, ancak bugünkü oluşumu, 1951 yılında kurulan Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT), 1957 yılında kurulan Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (AAET) ile ortaya çıkmıştır (Emekli, 2007, 17). Günümüzde 28 üye devletten oluşan AB'nin kuruluş amacı esasında, savaşıız bir şekilde dünyadaki tüm yer altı ve yerüstü kaynaklarına hakim olma arzusuna dayanmaktadır, fakat bunun için sağlam bir alt yapı sistemi gereklidir, bu sistemin temel taşı ise ulaşııımadır.

Ulaşım, Avrupa Topluluğu'nun en eski ortak politikalarından biridir. Roma Antlaşmasından bu yana ulaşıııma politikası, insanların ve malların serbest hareket edebilmesini sağlamak için üye devletlerarasında sınırlardaki engellerin kaldırılmasına odaklanmıştır. Öncelikli hedef, ulaşıııma için iç pazarların tamamlanması, sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması, temel ağların Avrupa'da yayılması, güvenliğin artırılması ve uluslararası işbirliğinin geliştirilmesi olmuştur (Emekli, 2007, 18-19).

Avrupa Topluluğu Komisyonu tarafından, 1961 yılında hazırlanan memorandumdaki, ulaşııımla ilgili amaç ve ilkeler aşağıda sıralanmıştır (UBAK, 2010, 1):

- Serbest Rekabet ortamının yaratılması, İlgili kuruluşların mali ve ticari açıdan bağımsız/özerk hale getirilmesi,
- Kullanıcılara tür seçimi konusunda serbestlik sağlanması, Fiyat sisteminin geliştirilmesi,
- Altyapı organizasyonunun sağlanması, Karayolu taşımacılığı önündeki engellerin kaldırılması,
- Vergilendirme, paralı geçiş, devlet müdahalesi konularında farklı muamelelerin ortadan kaldırılması.

1972 yılında Paris Zirvesi'nde, topluluğa İngiltere, Danimarka ve İrlanda'nın katılımı ile ulaşım politikası yeniden tanımlanmıştır. Bu ülkelerin denizle olan ilgileri nedeniyle yeni politika denizyolu ağırlıklı olmuştur. 1973 yılında komisyon tarafından karayolu ve su yolu taşımacılığında serbestlik ilkesini vurgulamıştır. 1980 sonrası ise ağırlık kazanan konu "uyumlaştırma" olmuş, ulaşım politikalarında uyumlaştırma çalışmaları ön plana çıkmıştır (UBAK, 2010, 1).

AB Ulaşım Politikasının temel amaçları şunlardır (Emekli, 2007, 18-19):

- ✓ Rekabetin düzenlenmesi ve sürdürülebilir ulaşım metotlarına öncelik verilmesi, Mali ve yasal sorunların aşılması,
- ✓ Ulaşım sektöründeki küreselleşme nedeniyle oluşan şartlara uyum sağlanması, Kullanıcı odaklı politikalar geliştirilmesi,
- ✓ Ayrıca ilk kez 1987 yılında Avrupa Tek Senedi ile Birliğin yasal mevzuatında çevre konusu ele alınmış ve bu doğrultuda Ulaştırma Konseyi oluşturulmuştur. Ve 25 Nisan 2002 tarihli Konsey kararıyla Birleşmiş Milletlerin İklim Değişikliğine İlişkin Çerçeve Sözleşmesi Kyoto Protokolü taahhütleri AB tarafından kabul edilmiştir. Birliğin üye ülkelerle ulaştırmanın uyumlu hale getirilmesi için belirlediği öncelikler ise hem politika oluşturma hem de uygulama süreçlerinde ulaştırma politikasının çevreyle uyumuna dayanmaktadır (Özenmiş, 2011, 24).

AB Ulaşım Politikaları şunlardır (Kuşçu, 2011,80-81):

- Ulaştırma pazarlarının uyumu ve tekellerin kaldırılmasının desteklenmesi, adil olmayan uygulamalardan kaçınılması,
- Sınır geçişlerini kolaylaştırarak, etkin lojistik ve çalışma imkânları yaratarak kişilerin, malların, işleticilerin ve müşterilerin ulaşımına, dolayısıyla ekonomik ve sosyal refaha katkıda bulunarak, Avrupa genelinde ulaşımında etkinliğin artırılması,

- Tüm ulaştırma dizgelerinin (sistemlerinin) entegrasyon içinde kullanılması, yük taşımada demiryolu, iç su yolu, kısa deniz taşımacılığı ve kombine taşımaya, ayrıca yolcu taşımada toplu taşımaya öncelik verilmesi,
- Kullanıcılara, çalışanlara ve tüm topluma sosyal ve çevre açısından kabul edilebilir, güvenli bir ulaştırma ortamının sağlanması; ulaştırma güvenliğinin iyileştirilmesi,
- Avrupa'daki mevcut mevzuattaki farklılıkların azaltılması,
- Ulaştırma dizgesinin (sisteminin) (altyapı, araç ve ekipmanlar, hizmetler ve işlemler) inşası ve işletiminin iyileştirilmesi

Avrupa Birliği sınırlarında yapılan 1998 tarihli çalışmada sadece Karbondioksit (CO₂) emisyonlarının % 28'inin ulaştırma sektörü kaynaklı olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca ulaşım kesiminde yaratılan diğer gazlar da (metan, azot monoksit ve azot oksitler (NO_x – havayolları kaynaklı), kloroflorokarbon (CFC – soğutma sistemleri kaynaklı) iklim değişikliği, çevre kirliliği ve ekolojik sistemin tahribi açısından tehlike taşımaktadır (Babalık Sutcliffe, 2003).

Trafik sıkışıklığı, kazalar, gürültü, hava kirliliği ile yarattığı bölgesel çevre sorunları ve küresel iklim değişikliği olgusuna olumsuz katkıları nedeniyle ulaştırma sektörü, dünya gündeminin üst sıralarında yer alarak “sürdürülebilir ulaştırma politikaları”nın oluşturulması yönündeki yoğun çabaların temel konusu olmaktadır. Yoğun çabalara neden olan sürdürülebilir ulaştırma politikalarının hayata geçirilebilmesi için, ulaştırma faaliyetlerinin farklı anlayışla planlanarak yeniden düzenlenmesine, kamu ve özel sektör işbirliğinin artırılmasına ve insanların ulaştırma alışkanlıklarının ekonomik ve çevresel beklentiler doğrultusunda değiştirilmesine gerek duyulmaktadır. Çevreyle uyumlu sürdürülebilir ulaştırma politikalarına yönelik bu çabaların daha etkin ve daha hızlı sonuca ulaşabilmesi ve maliyetlerin paylaşılabilmesini teminen, ülkeler arası işbirliğinin en üst düzeyde sağlanması gereklidir (Özden, 2003, 10).

Bu bağlamda Avrupa Birliği 2001 yılı Eylül ayında yayımladığı dokümanda (White Paper, European Transport Policy for 2010; Time to Decide) sürdürülebilir ulaştırma politikasının ana ilkeleri şu şekilde sıralamak mümkündür (Özden, 2003, 10-11):

- Demiryollarının yeniden canlandırılması, Deniz ve iç su yolu ulaştırmasının teşvik edilmesi, Havayolu ulaştırmasındaki artış ile çevreyi koruma arasında dengenin sağlanması,
- Karayolu ulaştırmasında kalitenin artırılması, Karayollarındaki güvenliğinin artırılması,
- Türler arası entegre ulaştırmanın gerçekleştirilmesi, Ulaştırmanın etkin bir şekilde fiyatlandırılmasına yönelik politikaların benimsenmesi,
- “Trans-European Transport Network” (TEN) projesinin yapılandırılması,
- Temiz ve verimli ulaştırma hizmetleri için teknoloji ve araştırmanın önemi, sürdürülebilir ulaştırma için orta/uzun dönemli hedeflerin geliştirilmesi, yüksek kalitede kent içi ulaştırmanın sağlanması,

Özetle, AB'nin ulaştırma sektöründeki politikalarının, özellikle ekonomik ve çevreyle uyumlu bir ulaşımın yaygınlaşmasını benimsemek olduğu söylenebilir. Bu yüzden de AB'de ulaştırma politikalarında demiryolu altyapısının geliştirilmesi hedefi önemli bir yer tutmaktadır (Erkol, 2008, 83).

Ulaştırma ve taşımacılık üzerine birçok proje ve çalışma yapan AB ulaştırmada sadece bir sektöre değil her sektöre aynı önemi vererek aradaki dengesizliği ortadan kaldırmaya amaçlamaktadır. Bunun en önemli kanıtı ise ilki 1985'te ikincisi 1992'de üçüncüsü 2001'de ve dördüncüsü ise 2011 yılında yayınlanan Beyaz Kitap (White Paper)'tır. İlk Beyaz Kitapta 1992 yılına kadar tek pazarın tam anlamıyla yerleşebilmesi amacıyla üye ülkeler arasında fiziki, teknik ve mali engellerin kaldırılması öngörülmekteydi (Onur, 2006, 12). İkinci Beyaz Kitap, “2010 Yılı için Ortak Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı” başlığı ile yayınlanmıştır. Bu Beyaz Kitabın yayınlanmasından sonraki 10 yıl içerisinde

taşımacılık piyasası büyük ölçüde rekabete açılmış, fakat Demiryolu sektöründe istenen gelişmeler gerçekleşmemiştir (TC. AB Bakanlığı, Fasıl-14:Taşımacılık Politikası). 3. Beyaz Kitap'ta, 2010 yılına kadar demiryollarının yeniden canlandırılmasıyla, Avrupa'da ulaştırma modelleri arasında bir denge sağlanmasının gerekliliği vurgulanmıştır (Şahbaz ve Yüksel, 2006, 40). 2011'de yayınlanan dördüncü Beyaz Kitap'ta ise AB'nin taşımacılıktaki 2050 yılı hedefleri belirlenmiş ve taşımacılıkta özellikle çevreye duyarlılık konusu üzerinde durulmuştur.

4.1.3. Türkiye'de Ulaşım Politikaları

Araştırmanın 5. bölümünde bu konuya daha kapsamlı olarak yer verildiği için bu bölümde çok genel ve kısa bir değerlendirme yapılmıştır.

Osmanlı devletinde Tanzimat öncesinde ulaşım politikalarında geleneksel anlayış hakimdir. Bu anlayış daha çok var olanın korunmasından ibarettir. Tanzimat öncesi dönemde birçok alanda olduğu gibi ulaşımda da sıkıntılı zamanlar yaşanmıştır. Mesela; önceki devirlerden kalma önemli yolların çoğu ile köprülerin bir kısmı 19.yy'ın başlarına gelindiğinde kullanılamaz hale gelmiştir. Ne var ki Tanzimat'ın ilanından sonra da var olan yolların ulaşımına elverişli olmadığı görülmektedir. Yılın belirli dönemleri dışında birçok bölgenin birbiriyle ve hükümet merkezleriyle irtibatı kesilmekte idi. Bu durum yönetim, ekonomi ve sosyal hayatı olumsuz yöne etkilemekteydi. Oysa Avrupa devletleri 18. yy'ın başlarından itibaren hem karayollarını yeniden onarıp genişletmiş hem de demiryolu yapımına geçmişlerdi. Deniz ulaşımında ise bir devrim olmuş, buharlı gemiler ulaşımda büyük kolaylık sağlamaya başlamıştır (Çadırcı, 2011, 153).

Osmanlı döneminde ulaşım genelde ikinci planda kalmış, eksikliği bile Avrupa ülkelerindeki gelişmelerin farkına varılana dek pek hissedilmemiştir. Daha sonraki dönemlerde ise (Tanzimat fermanı, Islahat fermanı dönemlerinde) özellikle petrolün ortaya çıkması ve bir ulaşım aracında yakıt olarak kullanılmasıyla beraber daha çok karayolu ağırlıklı ulaşım politikalar uygulanmıştır. Bu dönemde sadece Türkiye değil tüm dünyada karayolu ağırlıklı politikalar uygulanırken 1800'lü yıllarda İngiltere'nin öncülüğü ile başlayan demiryolu çağı ulaşım politikalarının da değişmesine neden olmuştur.

4.2. Demiryolu Ulaşımına Genel Bakış

İlk kez 1550'lerde Alsace'deki Leberthal maden ocaklarında kurulan demiryolu, 16.yüzyılda Avrupa'daki maden alanlarına yayılarak, 1603'ten itibaren İngiltere'deki ocaklarda kullanıma girmiştir (Ana Britannica, 1994, 422).

Maden ocaklarında kullanılan ilk demiryolu vagonları insanlar ya da hayvanlar tarafından çekiliyordu. Modern demiryollarının temeli 1804'te İngiliz mucit R. Trevithick'in geliştirdiği ilk lokomotif türünün Galler'deki kömür havzalarında kullanıma girmesiyle atılmıştır (Ana Britannica, 1994, 422). Trevithick'in yaptığı lokomotif saatte 8 km. hız yapmış ve 10 ton yük taşımıştır. Bu sayede Trevithick, ilk lokomotifi yapmakla kalmamış aynı zamanda trenin bir taşıt aracı olarak kullanılmasında ilk adımı atmıştır (Akbulut, 2010, 10-11). Ancak demiryolu ulaşımı birden değil zamanla gelişmiştir, çünkü yapılan ilk raylar lokomotiflere göre hafif kalmakta ve çabuk kırılmakta idi. İlk kez 16. yüzyılda İngiltere'de Durham ve Northumberland'daki maden ocaklarında kullanılan vagonlar için yapılan raylar tahtadan oluşmakta idi. Ancak sonradan bu tahta raylar demir levhalarla kaplanarak dayanıklılığı artırılmaya çalışılmıştır (Temel Britannica, 1993, 132). Hatta vagonların ağırlığına uygun olarak zamanla raylar daha dayanıklı malzemelerden yapılmaya başlanmış ve demiryolu ile ilgili tereddütler ortadan kalkmıştır.

Çok geçmeden, başta George Stephenson olmak üzere birçok mucit ve mühendisin katkılarıyla çok daha sağlam raylar ve gelişkin lokomotifler yapılmış ve bu sayede demiryolu taşımacılığı hızla gelişmiştir. Eylül 1825'te Stockton and Darlington Railway şirketi ilk ticari amaçlı demiryolcu ve yük taşımacılığını başlatmıştır. Ardından 1830'da Liverpool and Manchester Railway kurulmuş ve daha sonra Stephenson'ın "Rocket" adını verdiği lokomotifi geliştirmesiyle demiryolu çağı başlamıştır (Ana Britannica, 1994, 422).

İngiltere'den sonra demiryolu yapan ilk ülke, 1830 yılında Baltimore-Ohio arasındaki hattı hizmete açan ABD olmuştur. Yaklaşık 640 km. uzunluğundaki demiryolu, yatırımcıların ilgisini çekmiş 1900 yılında Maryland ticaret limanı ile bağlantı kurulmuş, böylece orta batıdan doğu kıyılarına uzanan bir demiryolu ağının gelişimi sağlanmış ve 1907 yılında ABD 379000 km. ile dünyanın en geniş demiryoluna sahip tek ülkesi konumuna ulaşmıştır (Akbulut, 2010, 11).

4.3. Dünya’da Uygulanan Demiryolu Ulaşımı Politikaları

Ulaşım; talebi başka sektörler tarafından yaratılan bir hizmet etkinliği olup sanayi, ticaret, tarım ve turizm sektörleri, ulaştırma talebinin büyük kısmını oluşturan sektörler olmuşlardır. Ulaşım bir ülkenin gelişmişlik düzeyinin de bir göstergesidir. “Ülke ekonomisinin dinamizmi, ulaştırmanın aldığı biçim ve kendisini yenileme gücü ile doğrudan ilişkilidir”. Ancak bu ilişkinin olumlu bir sonuç vermesi, sektör ile ilgili planlama yapılmasına bağlıdır. Fakat değişen durumlara (ulaşımı etkileyen diğer sektörlerdeki değişiklikler) göre yapılan bu planların sürekli olarak kontrol ve takip edilmesi hatta zaman zaman yapılan planlarda değişikliğe gidilmesi gerekmektedir (Özden, 2003, 5).

Ulaşım politikalarının geleneksel temel amaçları yolcu ve yük taşımacılığında hız, ekonomi, güvenlik ve konfordur. Fakat gelişen teknoloji sayesinde politika amaçları da genişleyerek bunlara çevreci ve minimum enerji tüketimi gibi modern çağın temel unsurları da ilave edilmiştir. Tüm ulaşım alt dizgelerinde uygulanması hedeflenen çevreci ve ekonomik uygulamalar şüphesiz en iyi demiryolu alt dizgesiyle uyum sağlamaktadır.

4.3.1. ABD’nin Demiryolu Ulaşımı Politikaları

Amerika’da işletilen ilk lokomotifler, İngiltere’de 1828’de inşa edilen, ilk sürüşünü 8 Ağustos 1829 yılında, Amerikan topraklarında yapan “Stourbridge Lion” isimli lokomotiflerdir. İlk buhar lokomotifleri olarak ise New York’ta inşa edilen, 1830 yılında Amerika’da tamamlanan “The Best Friend of Charleston” ile Peter Coopers tarafından Baltimore’daki “Canton Iron Works” (Canton Demir Fabrikası)’da inşa edilen Tom Thumb kabul edilmektedir. 24 Mayıs 1830’da Baltimore & Ohio Demiryolları tarafından Tom Thumb’ın kullanacağı Baltimore ile Ellicott’s Mill arası işletmeye açılmıştır. Beklentiler doğrultusunda aynı yıl gerçekleştirilen, atlara karşı yarışı kazanmış ve bir yıl sonra, 15 Ocak 1831’de, Güney Carolina Demiryolu, “The Best Friend of Charleston” makinasıyla işletmeyi üstlenmiştir. Amerika’da demiryolu ağının büyütülmesi, demiryolu inşasının anavatanını geride bırakmıştır. 1831 yılında, Philadelphia’da Matthias William Baldwin, 1945 yılına kadar dünyadaki en büyük buharlı lokomotif üreticisi olarak

kabul gören Baldwin Locomotive Works'ü kurmuştur. Amerika'da buharlı lokomotif üreten diğer büyük kuruluşlar ise American Locomotive Company (ALCO) güvencesi altında çalışan üreticiler ile LIMA Locomotive Works ki 1950 yılında birleşmeleri sonucu Baldwin-Lima-Hamilton Corporation işletmesi halini almıştır. Ancak, 1930 yılından itibaren hızla gelişen dizel lokomotif üretiminde yer alabilmek amacıyla gerçekleştirilen bu birleşme denemesi başarısız olmuştur. Buharlı lokomotiflerin sonunun gelmesiyle, 1956'da Baldwin, LIMA ve ALCO' da tarihe karışmıştır (Keleş, 2012).

Amerikan başkanı Grant 1869'da başkanlık koltuğuna oturduktan kısa bir süre sonra demiryollarının Utah'daki Promontory'de birleşmesine karar vermiştir. Ve 1863 yılının Ocak ayında Central Pacific Demiryolu Şirketi 10 bin işçisiyle Sacramento'dan, 1865 yılının Aralık ayındaysa Union Pacific Demiryolu Şirketi, 12 bin işçiyle Omaha'nın doğusundan raylar döşemeye başlamıştır (<http://www.kesiflerdunyasi.com>, 2015). İki demiryolu (Union ve Central) hattı, yaklaşık üç yıl sonra, 10 Mayıs 1869 günü Utah, Promontory Point' te buluşmuş ve altından yapılan son çivinin çakılması ile birleşerek doğu ile batı kıyılarını birleştiren kıtalar arası ilk bağlantı noktasını oluşturmuştur. Bu sadece bir demiryolu olayı değil ayrıca Amerika'nın tarih kitaplarında ülkenin birleştiği ve farklı eyaletlerin gerçek anlamda Amerika Birleşik Devletleri haline gelmesi olarak nitelendirilmektedir. Demiryolu başta Amerika olmak üzere tüm dünyada ulus olma bilincini geliştirmiştir. Bazı tarihçilere göre Avrupa ülkeleri demiryollarını, Amerikan demiryolları ise ABD'yi geliştirdi. ABD neredeyse demiryolları sayesinde şekillenmiş ve yaratılmıştır (Işıkoğlu, 2012).

Bugün dünyada birçok ülke, bir taraftan, mevcut demiryollarını daha konforlu, daha emniyetli ve daha hızlı hale getirecek iyileştirme çabalarını sürdürürlerken, diğer taraftan da yüksek hızlı hatlar yapma ve yüksek hızlı trenleri sefere koyma çabası içindedirler. Örneğin, saatte 153,6 km. lik ortalama hızla dünya dokuzuncusu olan ABD, bir taraftan 734 km. lik Boston-New York-Washington hattındaki hızı saatte 240 km.'ye çıkaracak ve Miami-Orlando-Tampa arasında saatte 320 km. hız yapacak bir yüksek hızlı hattın yapımını sürdürürken diğer taraftan da,

Florida eyaletinde hem yolcu hem de yük taşımacılığında kullanılacak maglev¹ projesi ile saatte 560 km. lik ticari hızlara ulaşmasının planlarını yapmaktadır (Kaynak, 2002, 31).

Amerikan Demiryolları Birliği (AAR), ülkedeki önde gelen yük taşıma amaçlı demiryolları operatörlerinin 2013 yılında elektrik hatları, vagon ve altyapının geliştirilmesi için 24,5 milyar dolar yatırım yapacağını ve bunun 13 milyar dolarının da kapasite artırmaya yönelik sermaye harcaması şeklinde yapılacağını bildirmiştir. ABD’de imalat sektöründeki şirketlerin sermaye harcamaları yıllık gelirlerinin genellikle yüzde 3’ü olurken, demiryollarında bu oran yüzde 17 civarındadır (UTİKAD, 2013).

Amerika’da demiryolu politikası aslında Kuzey ve Güney Amerika olarak iki şekilde ele alınmalıdır. Çünkü her ikisinde de zamanla farklı amaçlarla demiryoluna gereksinim duyulmuş ve kullanılmıştır.

- Kuzey Amerika’da Demiryolları: ABD ve Kanada dünyada demiryolu ağının gelişmiş olduğu ülkeler arasındadır. Bu iki ülkenin demiryolları birbirine bağlantılıdır. ABD’de demiryolu ağı sanayi bölgelerinde ve kuzeybatıda yer alır. Meksika’da ise daha çok Meksico City’de yoğunlaşmıştır (Karakozanlı, 2012).
- Güney Amerika Demiryolları: Demiryolları açısından en iyi planlanmış bir kıtadır. Önemli demiryolu hatları kıtanın doğu kesiminde geçer. Bu yollar Rio de Janerio, Sao Paulo ve Bueones Aires’ı birbirine bağlar. Şili’de batıda merkezi vadiler boyunca kuzey-güney yönünde uzanan demiryolu ağı ve bunları And’lara ve Pasifik’e başlanan demiryolları bulunur. Ayrıca Güney Amerika’da limanları iç kısımlara ve And dağlarındaki Cuzca, La Paz, Quito gibi 3000 m’nin üzerindeki kentlere ve bir nehri diğerine bağlayan demiryolları da mevcuttur, Güney Amerika’da sömürge döneminde

¹ Maglev: Yüksek Hızlı Trenlerle ilgili en son teknoloji, maglev (manyetik levitasyon) taşıt teknolojisidir. Geleceğin yüksek hızlı tren teknolojisi olarak tanımlana bu demiryolu dizgesine (sistemine) ray-tekerlek ilişkisindeki en önemli sınırlama olan sürtünme yenilmeye çalışılmaktadır. Bu teknolojiye ray ile taşıt arasında herhangi bir temas mevcut değildir ve tren hava yastığı üzerinde gitmektedir. Japonya maglev teknolojisi ile 1997’de yaptığı bir denemede saatte 520 km. lik bir hız elde etmiş ve böylece yenedünya hız rekoruna ulaşmıştır.

çoğunlukla **maden yataklarını işletmek amacıyla** And dağları ve Amazon havzasını baştanbaşa kat eden demiryolları döşenmiştir. 1869'da (New York-San Fransisco) ülkenin doğu ile batısı arasında **ulaşımı sağlama amaçlı** yapılmıştır (Karakozanlı, 2012).

4.3.2. AB'nin Demiryolu Ulaşımı Politikaları

Sovyetler Birliği'nin parçalanması ile Doğu Blokunun çökmesi ve söz konusu ülkelerin serbest piyasa ekonomisine geçmeleri sonucunda ortaya çıkan ekonomik, siyasi ve sosyal gelişmeler, Batı Avrupa ülkelerinin ulaştırma ile ilgili stratejilerini değiştirmelerine yol açmıştır. Avrupa Birliği bünyesinde ulaştırma konusunda çok yönlü faaliyetler yürütmekte olan Batı Avrupa ülkeleri, önceliklerini Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile uyumlaşma konusuna kaydırmakla beraber, aynı zamanda, Asya pazarlarına ulaşmak için güvenli, hızlı ve ucuz taşımacılığa olanak sağlayacak ulaştırma güzergahları arayışı içime girmişler ve ulaştırma stratejilerinde bu yönde önemli değişiklikler yapmışlardır (Kaynak, 2004, 10).

Avrupa Birliği'nin demir yolu taşımacılığındaki hedefi entegre, etkili, rekabetçi ve güvenli bir demir yolu ağının oluşturularak, taşıma türleri içerisinde canlanmasının ve güçlenmesinin sağlanmasıdır. Kurulan iç pazarın artan ulaşım talebinin yeterince karşılanamaması, diğer ulaştırma türlerine göre demir yolu ulaşımının daha ucuz ve güvenli olması, ayrıca taşıma kapasitesinin fazla olması tek bir Avrupa demir yolu sisteminin kurulmasını gerektirmektedir (Çelik, 2007, 11-12).

Avrupa demiryollarının iki temel özelliği vardır. Bunlardan birincisi, yerleşme ve sanayi bölgelerinde yapılan demiryollarının daha sonra sanayi ve ticaretin ağır bastığı belli merkezlere ulaştırılması, ikincisi ise demiryolunu her ülkenin baş şehri radyal patern dahilinde (belli bir düzen içerisinde merkezden çevreye) ülkenin her tarafına bağlamasıdır. Fransa'daki tüm demiryolu ağlarının adeta Paris'te düğümlenmesi bunun en güzel örneğidir (Atalay, 2005, 244).

Demiryolları üye devletlerin sınai ve ekonomik gelişmeleri için stratejik bir değere sahip ve Avrupa'yı uzun yıllar bölen anlaşmazlıklarda rol oynamış önemli bir alt sektördür. Artan ulaşım talebi ve Avrupa altyapısındaki engellere bağlı olarak

yeterli ulaşım arzının sağlanamaması üye devletlerin demiryollarının tek bir Avrupa Demiryolu dizgesine (sistemine) dönüştürmüştür. Avrupa'da en yoğun demiryolu ağları Almanya, Belçika ve Lüksemburg'da bulunmaktadır (Özgöker, 2011).

Avrupa'da tek demiryolu ağının oluşturulması için yapısal değişim ve teknik değişim politikaları uygulanmaktadır (TÜBİTAK, 2003, 7):

Yapısal Değişim Politikaları

Avrupa'da demiryolu politikaları değişik platformlarda ele alınmakla beraber temelde ana stratejileri Avrupa Birliği oluşturmaktadır. Oluşturulan bu politikalar şu şekilde sıralanabilir:

- Demiryolu kuruluşlarının özerkliği, İşletme ve altyapının birbirinden ayrılması, altyapı kullanım bedellerinin ayrımcı olmayan bir şekilde belirlenmesi,
- Yeni işleticilere hatlara erişim hakkı sağlanması,
- Demiryolu kuruluşlarının mali yapısının düzeltilmesi,

esaslarına dayanmaktadır. Avrupa Birliği, demiryolu sektörünün yeniden yapılanmasını veya yürütülmekte olan yapılanma çalışmalarının tamamlanmasını öngörmektedir. Birçok ülkede başlatılan yeniden yapılanma çalışmaları kapsamında gerek demiryolu sektörü içinde gerekse diğer sektörler arasında rekabet edebilme düzeyini yakalama gereğiyle demiryolu kuruluşlarının mali yapısını iyileştirmek öncelikli unsur haline gelmiştir (TÜBİTAK, 2003, 5).

Teknik Değişim Politikaları

Teknik değişim süreci içinde, ülkeler arasında performans, güvenlik, güvenilirlik, konfor ve çevresel standartlarda bütünlük sağlayarak küresel boyutta kesintisiz hizmet verebilmek amacıyla teknik altyapının birbirine uyumluluğu sağlanmaya çalışılmaktadır. Bu çerçevede, Uluslararası Demiryolu Birliği (UIC) üye ülkelerin katılımı ile (TÜBİTAK, 2003, 5):

- Çabuk erişilebilir yolcu ve yük bilgi dağıtım sistemleri, Avrupa tren kontrolü ve kumanda sistemi, Avrupa demiryolu trafik yönetim sistemi,
- Avrupa iletişim sistemi, Avrupa demiryolu radyo sistemi

şeklinde uluslararası düzeyde çeşitli sistemler geliştirmektedir. Bu sistemler, demiryollarının rekabet gücünün artırılması ve kesintisiz bir demiryolu dizgesinin (sisteminin) kurulmasında önemli rol oynayacaktır.

20 yıllık periyot içerisinde Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikasını belirlemeye yardımcı olan White Paper Raporunda demiryollarının canlandırılması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda raporda, demiryollarına ilave destekte bulunulması, demiryolu ulaşımı yapan şirketler arasındaki rekabet kurallarını toplum yararına düzenlenmesi, demiryollarında bekleme ve gecikme önleyici tedbirlerin geliştirilmesi, demiryollarını kullanmaya yönelik teşvik kampanyaları yapılması gibi öneriler sunulmuştur (Terzi, 2003, 196-199).

1990'lı yıllarda AB ulaştırmanın özellikle demiryolu alt sektörünü geliştirmek için bazı projeler gündeme getirmiştir. Bunlardan özellikle PAN-Avrupa, TEN Projeleri ve TRACECA Projeleri demiryolları alanında atılan en önemli projelerdir.

4.3.2.1. PAN-Avrupa Projesi

Pan-Avrupa için ilk adım, 1991 yılında Prag'da AB, Avrupa Ulaştırma Bakanları Komisyonu (ECMT) ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) öncülüğünde düzenlenen, Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri ulaştırma bakanlarının da katıldığı bir toplantı ile atılmıştır (1. Pan-Avrupa Konferansı). Toplantıda Orta ve Doğu Avrupa Ülkelerini kapsayan bir ulaştırma ağı oluşturulması karara bağlanmış ve 1994 yılında Girit ve 1997 yılında Helsinki'de AB üyesi, aday ve komşu ülkelerin ulaştırma bakanlarının katıldıkları iki Pan-European konferansı daha düzenlenerek Orta ve Doğu Avrupa Ülkelerini kapsayan on koridor belirlenmiştir. Toplam uzunluğu 50.741 km olan on koridor içerisinde 2.415 km kanal, 25.326 km demiryolu ve 23.000 km uzunluğundaki karayolundan ulaşmaktadır. 2000'li yılların ortalarında Orta ve Doğu Avrupa Ülkelerinin AB'ye katılımı ile koridorlarının büyük bir bölümü TEN-T kapsamına dâhil edilmiştir (Demirelli, 2014, 102).

Çizelge 1: Pan-Avrupa Taşıma Koridorlarının Geçtiği Ülke, Güzergâh ve Yol Uzunlukları

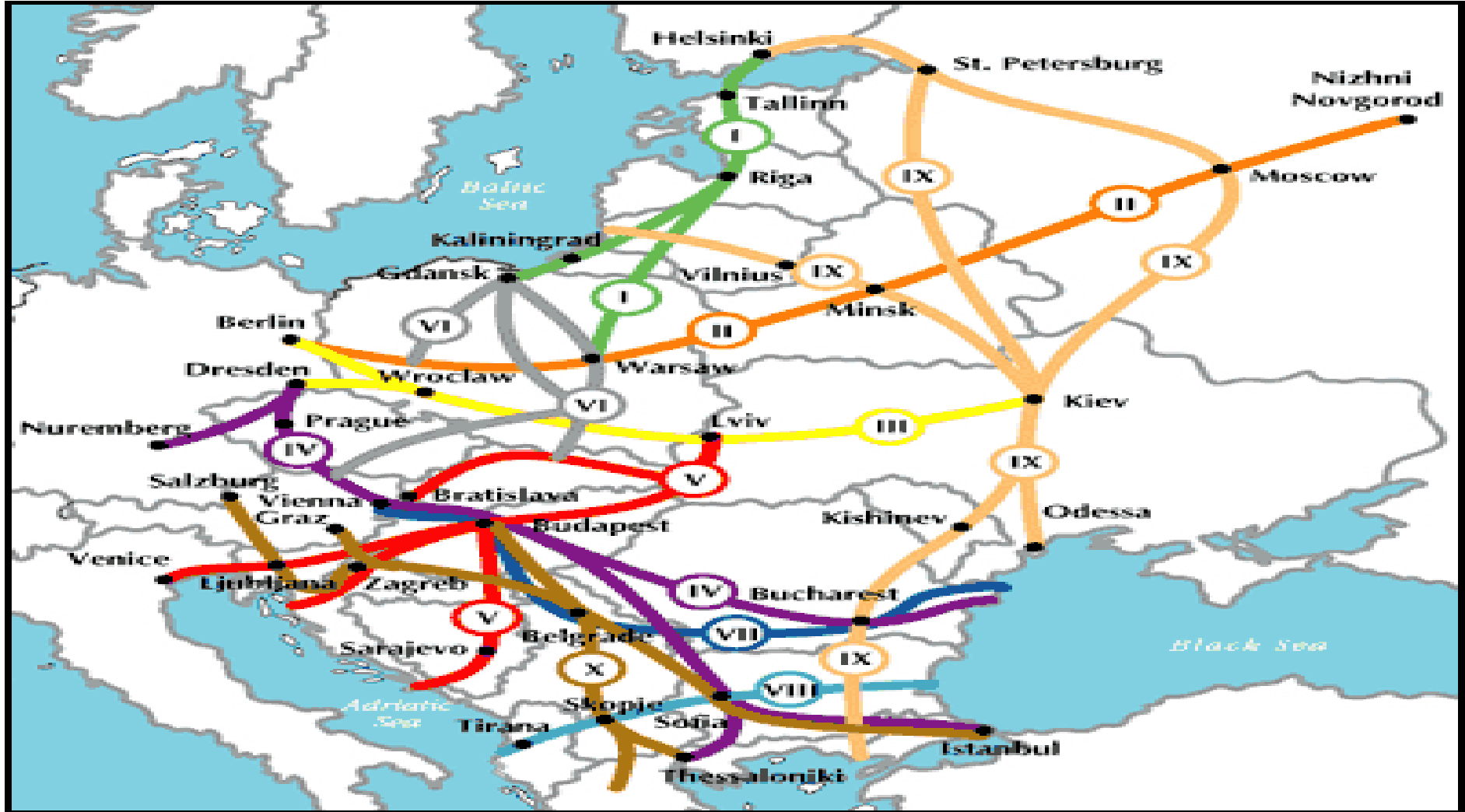
Koridorlar	Güzergâhlar	İlgili Ülkeler	Demiryolu Uzunluğu (km)	Karayolu Uzunluğu (km)
Koridor 1	Helsinki-Tallinn-Riga-Varşova ve Riga Kaliningrad-Kaunas, Klaipeda	Finlandiya, Estonya, Letonya, Litvanya, Polonya, Rusya	1.655	2.200
Koridor 2	Berlin, Varşova, Minsk, Moskova, Nizhni Novgorod	Almanya, Polonya, Beyaz Rusya, Rusya Federasyonu	2.313	2.200
Koridor 3	Berlin/Dresden, Wrocław, Kiev, Katowice/Krokow/Lviv	Almanya, Polonya, Ukrayna	1.650	1.700
Koridor 4	Berlin/Dresden/Nürnberg, Prag, Viyana, Budapeşte, Köstence, Sofya/Selanik/İstanbul	Almanya, Çekoslovakya, Avusturya, Slovakya, Macaristan, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Türkiye	4.340	3.640
Koridor 5	Venedik-Trieste /Koper-Ljubliana-Budapeşte-Bratislava-Uzgorod-Lvov Kollar <ul style="list-style-type: none"> • Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod □ • Rijeka-Zagrad-Budapeşte □ • Ploçe-Sarayevo-Osijek-Budapeşte 	İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Macaristan, Slovakya, Ukrayna	3.270	2.850
Koridor 6	Gdabsk-Grudzizdz/ Varşova-Katowice-Zilina Kollar <ul style="list-style-type: none"> • Grudzizdz-Poznan • Katowice-Ostrava-Breclav-Bino 	Polonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya	1.800	1.880
Koridor 7	Tuna Koridoru (Almanya-Karadeniz)	Almanya, Avusturya, Slovakya, Macaristan, Romanya, Bulgaristan, Moldova	2.415	2.415
Koridor 8	Durres-Tiran-Üsküp-Sofya-Varna/Burgaz	Arnavutluk, Makedonya, Bulgaristan	1.270	960

Koridor 9	Helsinki-St. Petersburg- Moskova/Pskov-Kiev- Ljubasevka-Kishinev/Bukreş- Dimitrovgrad-Alexandropolis Kollar □ • Ljubasevka-Odessa • Vilnius-Minsk-Kiev	Finlandiya, Rusya, Litvanya, Beyaz Rusya, Ukranya, Moldova, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan	6.500	5.820
Koridor 10	Salzburg-Ljubliana-Zagreb- Belgrad-Niş-Üskup-Veles- Selanik Kollar • Budapeşte-Novi Sad- • Belgrad • Niş-Sofya 4.Koridordan İstanbul • Veles-Bitola-Florina- Via Egnatia □ • Graz-Maribor-Zagreb	Avusturya, Slovenya, Hırvatistan, Makedonya, Bulgaristan, Yunanistan	2.528	2.300

Kaynak: (UBAK-İTÜ, 2005, 27.)

Yukarıda verilen PAN Koridorları için öngörülen maliyet tahminleri ise şu şekildedir; 1.Koridor 683, 2.Koridor 2710, 3.Koridor 3410, 4.Koridor 9820, 5.Koridor 6270, 6.Koridor 3300 ve 9.Koridor için 3990 milyon ECU. Maliyet tahmin edilirken, bütün projeler için tahmini maliyet 220 Milyar Euro'dur.

Harita 1: PAN Avrupa Taşıma Koridorlarının Geçtiği Ülke ve Güzergâhlar



Kaynak: (Çetin, 2013, 35; <http://www.udybelgesi.com>.)

Özetle Pan-Avrupa Koridorları ile ilgili şu değerlendirmeler yapılabilir (Erdal, 2004, 2):

- ✓ PAN Avrupa Taşıma koridorlarında, AB için doğu ve güney entegrasyonu birincil önemdedir.
- ✓ Taşıma projelerinin merkezinde genellikle Almanya ve Fransa bulunmaktadır.
- ✓ Taşıma koridorları Doğu Avrupa ekonomisine canlılık getirmektedir. Polonya örneğinde olduğu gibi bölge, yabancı sermaye akımında cazibe merkezi olmaktadır.

PAN-Avrupa ulaştırma koridorları, Türkiye-AB arasındaki ticaret ve ulaştırma açısından da önem taşımaktadır. Bu nedenle Türkiye, 4. Koridorda yer alan Kapıkule-İstanbul hattının, İstanbul'dan Gürcistan, İran ve Suriye'ye uzatılmasını; 10. Koridorun ise ana güzergahının Salzburg-Ljubliana-Zagreb-Belgrad-Niş-Sofya-İstanbul olmasını ve 5. Koridorun Trieste' den deniz yoluyla İzmir ve Mersin limanlarına bağlanmasını önermiştir (Akbulut, 2010, 250).

4.3.2.2. TEN-T (Trans Avrupa Ulaştırma Ağları) ve TER (Trans Avrupa Demiryolu Ağları) Projeleri

Avrupa Komisyonu 1993 yılında yapılan Maastricht Antlaşmasının 154, 155 ve 156 sayılı maddelerinde TEN kavramını geliştirerek, 14 TRANS EUROPEAN NETWORKS (TEN) Projesi belirlemiştir. TEN Projesi, TEN-T: Ulaştırma, TEN-E: Enerji, ve TEN-T: Telekomünikasyon olmak üzere üç temel konu üzerine oluşturulmuştur (Aslan, 2009,13; Çetin, 2013, 31).

TEN-T Projesi'nin içerdiği 14 proje şunlardır (TÜBİTAK, Hızlı Tren Raporu, 21-22):

1. Berlin-Verona Demiryolları 959 km
2. Lyon-Torino, Torino-Milano-Venedik-Trieste Yüksek-Hız Tren Hatları
Fransa-İtalya Demiryolu
3. İrlanda, Demiryolu - Feribot bağlantısı.

4. Batı Kıyısı Ana Hattı, İngiltere
5. Kuzey Üçgeni (Oslo-Kopenhag, Oslo-Stockholm, Kopenhag-Stockholm, Turku-Helsinki; 1300 km karayolu ve 2000 km demiryolu)
6. Rotterdam-Rhine, Betuwe 161 km Bileşik hat
7. Paris-Brüksel-Köln-Amsterdam-Londra (PBKAL Yüksek-Hız Treni)
8. Madrid-Dax, Perpignan Fransa (Yüksek-Hız Tren Hattı)
9. Paris-Güneybatı Almanya (Yüksek-Hız Tren Hattı)
10. Danimarka-İsveç, karayolu-tren bağlantısı.
11. Pathe-Igoumenitsa karayolu 1640 km
12. Lizbon-Valladolid karayolu 460 km
13. Milano Havaalanı ve yol bağlantıları
14. İrlanda-İngiltere-Benelüks karayolu ve feribot bağlantılarıdır

TEN-Ulaştırma Projesi, tüm ulaştırma alt sektörlerini (limanlar, havayolları, karayolları ve demiryolları), kapsamakla birlikte, yukarıda sıralanan bu 14 projeden dokuz tanesi demiryolları ile ilgili olup Avrupa Demiryolu şebekesinin omurgasını oluşturmaktadır. Demiryollarıyla ilgili 9 projeden 4'ü ise yüksek-hız demiryolları projesini içermektedir.

TEN-T kapsamında demiryolları TER Projesi başlığı altında değerlendirilmektedir. Trans Avrupa Demiryolu Ağı, yüksek hızlı tren, klasik tren ve birleşik taşımacılık dizgelerini içermekte; diğer ulaşım türleri ile rekabet edebilecek, çevreye zarar vermeyen, ekonomik taşımacılığı sağlayan demiryolu hatlarının oluşturulmasını amaçlamaktadır (Usta, 2001, 188).

TER'in faaliyet alanına giren konular şunlardır (Demirelli, 2014, 111):

- Demiryolu trafiğindeki düşüşleri durdurmak
- Demiryolu hatlarını geliştirmek ve eksik bağlantıları ortadan kaldırmak
- Doğu-Batı bağlantılarını da içeren bir TER ağı kurmak ve geliştirmek
- Fizibilite çalışmaları yapmak
- Planlama, tasarım ve inşaa için zamanlama yapmak
- Finansman sorunu üzerinde çalışmak
- Bütünleşik taşımacılığın geliştirilmesi için çalışmalar yapmak

TER ağlarının gerçekleştirilmesi için 2000’li yılların başında çalışmalara başlanmış ve çalışmalar şubat 2005’te tamamlanmıştır. Ana Plan (master plan) olarak isimlendirilen bu çalışmalar ile TER ağları belirlenmiştir. Fakat hazırlanan ana plan ve oluşturulan ağlar, büyük ölçüde ODA lkelerindeki öncelikli demiryolu altyapısı ihtiyacının giderilmesine yöneliktir. Bu açıdan plan, Pan-Avrupa ulaştırma koridorları temelinde AB’nin öncülük ettiği TENT’in genişletilmesini ve bu suretle Avrupa’daki demiryolu hatlarının bütünleştirilmesi amacını taşımaktadır (Demirelli, 2014, 112).

Harita 2: TRANS-AVRUPA DEMİRYOLU AĞLARI



Kaynak: (Economic Commission For Europe, TEM And TER Revised Master Plan Final Report (United Nations, New York and Geneva, 2011), 133.)

4.3.2.3. TRACECA Koridoru

Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (Transport Corridor Europe Caucasus Asia-TRACECA) olan bu proje AB ülkelerinin, Doğu Avrupa ve Balkanlardan sonra Asya'nın tümünde bir güç olması ve bölge pazarlarıyla ticaret ve ulaştırma ilişkilerini geliştirmesi amacıyla zengin kaynaklara sahip Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerinin Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlayacak ve tarihi İpek Yolu'nun devamı niteliğini taşımaktadır (Karataş ve Oral, 2007, 55). Projenin temeli Mayıs 1993 yılında Avrupa Komisyonu, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan hükümetlerinin katılımı ile Brüksel'de düzenlenen Konferansta atılmıştır. 1996 ve 1998 yılları arasında Ukrayna ve Moldova, 2000 yılında Bulgaristan, Romanya ve Türkiye, 1 Haziran 2009'da İran projeye dahil olmuşlardır. 2009'da projeye gözlemci statüsüyle katılan Litvanya ile birlikte bugün TRACECA Programı 14 ülkeyi kapsamaktadır (TC Dışişleri Bakanlığı, TRACECA).

1993 yılında düzenlenen konferansın amaçları şunlardır (Akbulut, 2010, 252-253):

- Bölgede ticaretin gelişmesi konusunda katılımcı ülkeler arasındaki işbirliğini canlandırmak
- Bölgenin ticaret ve ulaştırma dizgeleriyle (sistemleriyle) ilgili problem ve eksikliklerini ortaya koymak
- AB tarafından finanse edilen bir Teknik Yardım Programı'nın zamanını ve şartlarını belirlemek
- Orta Asya-Kafkasya-Avrupa Ulaştırma Koridoru 'nu şekillendirmek ve geliştirmek

Artan nüfus, bitmeyen ihtiyaçlar, pazar arayışları ve daha birçok neden Avrupa ülkelerinin Asya'ya ulaşma arzusunu artırmıştır. Tabi ki bu ulaşım hem hızlı hem de ekonomik olmalıydı, bu nedenle Avrupa ülkeleri Asya'nın gelişmesine yardımcı olma adı altında bazı alanlarda yatırım çalışmaları yapmışlardır. Bu alanlardan en önde geleni ise ulaşımdı. Ulaşımı geliştirerek Asya pazarlarına daha çabuk ve ucuzca ulaşmayı hedefleyen Avrupa ‘Traceca Projesi’ nin önde gelen destekçisi olmuştur.

Asya ile Avrupa arasındaki ticaretin ve bunun gerektirdiği ulaşım boyutunun dünya ekonomisinin gelişiminin ana yönleri bağlamında taşıdığı önem açıktır. TRACECA'nın rolü de bu bağlamda kendini göstermekte ve özellikle "Doğu-Batı" Koridoru ile 21. yy'ın İpek Yolu Projesi olma yolunda atılan önemli bir adım olmuştur (Yılmaz, 2010, 53).

TRACECA Programı, Orta Asya doğalgaz kaynaklarını Kafkasya üzerinden Avrupa'ya taşımayı hedefleyen ve demiryolu ağırlıklı olmak üzere tüm ulaşım dizgelerini (sistemlerini) kapsayan Doğu-Batı koridoru olma özelliğine sahip bir proje olmakla birlikte, taraflar arasında bölgesel işbirliğinin gelişimi tasavvurundan yola çıkarak oluşturulmuştur. Bu bağlamda amaç, küresel AB stratejisine paralel olarak Birliğin enerji hususunda alternatif ulaşım noktaları sağlamak ve tedarik kapasitesini güçlendirerek politik ve stratejik bağımsızlık hususunda mesafe katmaktır. Zira birlik Traceca Programı'nı, diğer güzergahları tamamlayacak yeni bir yol olarak sunmaktadır (Dördü, 2014, 11).

4.3.3. Asya Ülkelerinin Demiryolu Politikaları

Bu kıtada demiryolu ağı hem yapım hem de ulaşım açısından diğer kıtalara göre farklılık göstermektedir. Doğu Asya'da Mançurya, Kore ve Kuzey Çin'deki demiryolları Trans Sibiryա hattı ile yer yer bağlantılı durumdadır. Örneğin bu demiryolu hattı ile Moğolistan'dan Moskova'ya gitmek mümkündür. Ayrıca buradaki demiryolu ağlarının çoğunluğu Avrupa hatları ile bağlantılıdır (Atalay, 2005, 244).

Günümüzde Avrupa ve Orta Asya'yı demiryolu ağırlıklı olmak üzere birbirine bağlayan ana ulaşım güzergahları aşağıda sıralanmıştır (Barutca, 2006, 6):

- Trans-Sibiryա Koridoru (Moskova-Pekin)
- Trans-Asya Kuzey Koridoru (Kiev/Moskova, Lianyungang)
- Trans-Asya Orta Koridoru/İpek Yolu (İstanbul, Ankara, Tebriz, Tahran, Meshed, Taşkent,)
- TRACECA (Köstence, Poti, Bakü, Taşkent, Almatı, Aktogay, Druzhba, Alashankov, Lianyungang).

Asya ülkeleri de geç de olsa demiryolunun önemini kavramış ve bu doğrultuda özellikle son zamanlarda önemli projeler ve yatırımlar gündeme gelmiştir. Bunlardan en önemlisi de ülkemizi de ilgilendiren BTK Projesidir.

4.3.3.1. Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Projesi

Demir İpek Yolu olarak adlandırılan proje, ilk etapta Kars-Tiflis Demiryolu Projesi olarak 1993 yılında temelleri atılmış ve daha sonra Azerbaycan da dahil edilerek, üç ülkenin yöneticileri tarafından Şubat 2007'de Tiflis'te İmzalanmıştır. Projenin amacı; Türkiye ile Gürcistan arasında doğrudan demiryolu bağlantısı kurmak ve mevcut demiryolu hattıyla Gürcistan üzerinden Türkiye ile Azerbaycan, Orta Asya, Çin ve Moğolistan arasında demiryolu bağlantısı oluşturmaktır. Rusya ile Türkiye arasında da bir ulaşım koridoru haline gelebilecek olan BTK Hattı, hem Azerbaycan, Nahçıvan ve Türkiye'yi birleştirecek hem de Asya ile Avrupa arasında ulaşım koridoru rolünü üstlenmesi açısından önem arz etmektedir (Kanbolat, 2011).

Demiryolu hattının uzunluğu; 76 km'si Türkiye, 29 km'si Gürcistan, ve 80 km'si de Azerbaycan'da olmak üzere 185 km'dir. Toplam maliyeti ise, yaklaşık olarak 500 milyon dolardır. Proje öncesinde, Avrupa ile Asya arasındaki Demiryolu ağı Türkiye'yi geçerek Ermenistan'a kadar gelmekte ve Ermenistan'ın içerisinde üç kola ayrılmaktadır (Kars-Gümrü-Ayrum-Marneuli-Tiflis yolu ile Gürcistan'a, İçevan-Kazakh-Bakü yolu ve Kars-Gümrü-Erivan-Nahçıvan-Meğri-Bakü yolu ile Azerbaycan) Ermenistan ve Azerbaycan arasında gerçekleşen savaş sonrasında Türkiye Ermenistan'la olan sınır kapılarını kapatması sonucunda bu ülke ile ve dolayısıyla Orta Asya, Rusya, Ukrayna, Gürcistan ve Çin ile Demiryolu aracılığıyla ulaşamaz hale gelmiştir. Devam eden sorunlar nedeniyle ve Türkiye'nin Orta Asya Devletleri'ne ulaşma isteği BTK Demiryolu Projesi'nin doğmasına yol açmıştır (Vikipedi, 2015).

Günümüzde BTK Projesi'nin büyük bir kısmı (bazı kaynaklara göre: %85 bazılarına göre ise % 99'luk kısmı) tamamlanmış, yaklaşık 500 milyon dolar maliyetli projenin 295 milyon dolarının Türkiye tarafından karşılanarak Türkiye sınırları içerisindeki (Kars ile Gürcistan sınırı arasında kalan) 76 kilometrelik kısmı tamamlanmıştır (<http://www.haberler.com> 2014; <http://www.rayhaber.com> 2014).

Ayrıca proje, Türkiye'nin tarihten aldığı kültürel ve tarihi mirası ile Kafkasya ve Orta Asya'daki bölge ülkelerle yakınlaşmasına, ekonomik olarak bakıldığında ise bölgede bulunan doğalgaz ve petrol yataklarına kolay ulaşımına bölgenin dünyaya Türkiye üzerinden açılması açısından önem arz etmektedir (Küçükyıldız, 2012, 63).

4.3.3.2. Kuzey-Güney (Kazakistan-Türkmenistan-İran) Demiryolu Projesi

Asya ülkelerinin önemli demiryolu projelerinden biri de bu projedir. Proje birincisi Kazakistan-Türkmenistan, ikincisi Türkmenistan-İran olmak üzere iki etaptan oluşmaktadır. 2007 yılında temeli atılan Uzen-Gızılğaya-Bereket-Etrek-Gürgen demiryol hattı (Kazakistan-Türkmenistan-İran) ve Orta Asya ülkelerinin Basra Körfezi'ne açılmasını sağlayacak olan proje, (<http://www.demiryolu.net>, 2014) gerek Basra Körfezi ve İran'ı Orta Asya ülkelerine bağlaması açısından gerekse Kuzey'den ve Güney'den Avrupa'ya ulaşım açısından uluslararası öneme sahiptir. Toplamda 902 km uzunluğuna sahip olan hattın 120 kilometresi Kazakistan, 700 kilometresi Türkmenistan ve 82 kilometresi de İran topraklarında bulunmaktadır (<http://www.haberler.com>, 2014; <http://turkish.irib.ir>, 2014).

Orta Asya'yı Basra Körfezi'ne bağlayacak olan ve Kuzey-Güney Demiryolu Projesi'nin ilk etabını oluşturan Kazakistan-Türkmenistan demiryolu projesi 11.05.2013'te her iki ülkenin de devlet başkanlarının katılımı ile resmi törenle açılmıştır (<http://www.kazakhstan.org.tr/index.asp>, 2013).

4.3.3.3. TRANS-Asya Demiryolu Koridoru (TAR)

İlk olarak 1960'lı yıllarda gündeme gelen Trans-Asya Demiryolu, çok farklı ekonomik ve kültürel farklılıkları bulunan Asya ülkeleri ile Ortadoğu'ya uzanan Türkiye ile Singapur arasında bağlantı sağlayacak uluslararası demiryolu hattıdır (Akbulut, 2010, 263). Söz konusu hat diğer birçok demiryolu projesini de kapsamaktadır. Proje tüm ülkelerin, dört koldan dünyanın en hareketli ve en kazançlı olan ticaret merkezlerine de daha kısa sürede ve en az maliyetle ulaşmaları yönünde itici bir güç oluşturmaktadır.

40 yıl boyunca çeşitli değişimler geçiren Trans-Asya Demiryolu Ağlarına 10 Kasım 2006 tarihinde G. Kore’de (Busan) düzenlenen ve ulaştırma bakanlarının da katıldığı bir konferansta son şekli verilmiş ve üye devletler tarafından imzalan anlaşma ile resmileşmiştir. Toplam uzunluğu 114 300 km’yi bulacak olan ve Asya’da 28 ülkeyi birbirine Kuzey Koridoru, Güney Koridoru, Orta Koridoru ve Asya olmak üzere 4 ana hatla bağlayacak olan TAR Projesi Kamboçya, Hindistan, Moğolistan, Güney Kore, Rusya, Tacikistan, Tayland ve Çin tarafından onaylanarak 2009’da resmen yürürlüğe girmiştir (Akbulut, 2010, 263; Demirelli, 2014, 117).

Harita 3: Trans-Asya Demiryolu Ağı



Kaynak: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/wp30/documents/EATL_II_Report_Draft_Second_version_2_September_2011.pdf

s.18 (Erişim tarihi: 04.12.2014).

4.3.4. Rusya'nın Demiryolu Ulaşımı Politikası (Trans-Sibirya Ağı)

Sovyetler Birliği'nde Birinci Dünya Harbini takiben başlayan endüstrileşme hareketi hızla gelişmiş ve modern ağır endüstri, memleketin teknik ilerlemesinin ve ekonomik gücünün temeli olmuştur (Çetinçelik, 1965, 137). Hızlı sanayileşme hareketine bağlı olarak demiryolu ulaşımında da önemli mesafe kateden, Rusya'da demiryolu ulaşımı Moskova şehir içi hattı ile 1842 ve 1851 yılları arasında yapılan ve özel sektöre ait Moskova-Saint Petersburg arasındaki hatlardan oluşmaktaydı. Rusya, 1838 yılında 16 mil. 1855 yılında ise 570 mil. (917 km.) uzunluğunda demiryolu hattına sahipti. Demiryollarında mülkiyet özel sektörün finansal bir darboğaza girmesiyle değişmiş, hükümetin de ortağı olduğu bir işletme ortaya çıkmıştır. Hükümet ortaklığıyla; artan destek ve yatırımlar demiryollarının kalitesini ve uzunluğunu artırmıştır. 1917 devriminden sonra ise Bolşevikler tarafından beş yıllık kalkınma planları çerçevesinde yenilenmiş, devletleştirilmiş ve sermaye yatırımları gittikçe artan bir seyir izlemiştir (Demir, 2013, 486-487).

Rusya Demiryolları (RZHD), 1992 yılında SSCB'den devralınan demiryolları üzerine eklenmiş ve kurulmuştur. RZHD devlete ait bir işletme olup yaklaşık olarak 86.000 km. lik (53,000 mil) uzunluğu ve 950.000 çalışanıyla ABD'den sonra dünyadaki en büyük ulaşım taşımacılık ağını işletmektedir. SSCB'nin dağılmasıyla hükümet yardımları kesilmiş ve demiryollarındaki yolcu ve yük taşımacılığı %60 oranında düşmüştür. Rusya'da demiryolları taşımacılığı ülkedeki en etkin ve emniyetli taşımacılık olduğu için, bu büyük düşüş ülke ekonomisini doğrudan olumsuz yönde etkilemiştir. Rusya hükümeti eskiyen demiryollarını modernize edip ülke genelindeki talebi tekrar canlandırmak için 1996 yılında bir program geliştirmiş ve uygulanan program sonrası taşımacılık 2005 yılında bir önceki yıla göre %30 oranında arttırılmıştır (Demir, 2013, 487).

Rusya'nın demiryollarında bugüne kadar yaptığı en önemli çalışma ise hiç şüphesiz Trans-Sibirya Demiryolu Ağı çalışmasıdır. Trans Sibirya Demiryolu Ağı (TSR) Moskava'yı Uzak-Doğu Rusya'ya ve Japon Denizi'ne bağlayan, dünyanın en geniş ve uzun demiryoludur. Hattın yapımına; 13 Haziran 1891'de, Çar III. Alexander döneminde iki uç noktadan (Vladivostok, Doğu Sibirya ve Chelyabinsk Batı Sibirya) merkeze doğru eş anlı olarak rayların döşenmesiyle başlanmıştır. Ve ilk tren 29 Ekim 1905'te Atlantik Okyanus'undan (Batı Avrupa'dan), Pasifik Okyanusu'na (Vladivostok Limanı) erişmiştir (Demir, 2013, 483).

Sibirya'nın değişik bölgeleriyle Rusya'nın merkezi arasında daha çabuk devamlı bir bağlantının sağlanmasına ihtiyaç olduğundan başlangıç noktası Moskova'nın Yaroslavl garı ve son noktası Pasifik limanı Vladivostok'un garı olan Sibirya Ağı yapımına gerek duyulmuştur. 16 büyük nehirde, Baykal gölünün çevresinden geçen, hattında 80 büyük kent bulunan Trans Sibirya demiryolunun uzunluğu yaklaşık olarak 5578 mil (9297 km) uzunluğundadır (Özen, 2014). 1891'de başlanarak 1905'te bitirilen ve son halin 1916'da kavuşan, yapımı 10 yıldan fazla süren demiryolu hattı inşası için harcanan miktar yaklaşık olarak 1.455.413.000 rubledir (Vikipedi, 2015).

5. TÜRKİYE'DE ULAŞIM VE DEMİRYOLU ULAŞIMI POLİTİKALARI

Demiryolu ulaşımı tercihi, hem uygulamada hem de politika olarak belirlenmesinde ülkemizde yıllar itibariyle ülke içi ve ülke dışında meydana gelen çeşitli ekonomik, sosyal, siyasal, kültürel nedenlerle dalgalanmalar göstermiştir.

Bu bölümde ülkemizdeki ulaşım sektöründe benimsenen politikalara, demiryolu ulaşım politikalarındaki dalgalanmalara ve demiryolu ile ilgili günümüze kadar uygulanmış olan ve hala da uygulanmakta olan politikalara yer verilerek; ülkemizde demiryolu ulaşımının ulaştırma sektörü içerisindeki rolü üzerine bir değerlendirme yapılmıştır. Ayrıca kalkınma planları kapsamında, benimsenen ilke, hedef ve amaçlara da yer verilerek, ulaşım ve demiryolu ulaşımı politikaları ile ilgili var olan durum aktarılmaya çalışılmıştır.

5.1. Türkiye'de Ulaşım Politikalarının Tarihsel Gelişimi

Ulaşımın ticari, ekonomik, sosyal, kültürel ve hatta siyasi alandaki önemine daha önceki bölümlerde dolaylı olarak değinilmiştir. Her alanda etkisini gösteren bu sektörün ülkemiz açısından da değerlendirilmesi gerekmektedir.

Türkiye'nin geniş yüzölçümü ve üç tarafının denizlerle çevrili olması, Asya ile Avrupa arasında önemli bir geçiş noktası olması nedeniyle ulaşım sektöründeki genel amaç, gelişen ekonomik ve sosyal yaşamın ihtiyacı olan ulaşım altyapısının zamanında ekonomik ve güvenli bir şekilde inşa edilmesidir. Ekonominin pazara açılması ve bölgesel fiyat farklılıklarının ortadan kalkması, sektörün büyümesiyle mümkündür (Karluk, 2013, 164).

5.1.1. Osmanlı Dönemi'nde Ulaşım ve Demiryolu Ulaşımı Politikaları

Osmanlı İmparatorluğu, Doğu ile Batı arasındaki önemli ticaret yollarının üzerinde kurulmuş ve yıkılışına kadar bu bölgedeki hâkimiyetini sürdürmüştür. İmparatorluk toprakları üzerinden yapılan ticaretten alınan iç ve dış gümrük vergileri Osmanlı hazinesi için önemli bir gelir kaynağı olduğu için ticaret yollarının güvenliğinin sağlanması ve yolu kullananlar için konaklama, hayvan bakımı gibi olanakların temin edilmesi, Osmanlı İmparatorluğunun hatta Anadolu'da kurulmuş daha eski devletlerin ulaşım politikalarının en önemli unsurunu teşkil etmiştir (Sunal, 2010, 629-630).

Ulaşım politikası devletin, toplumsal siyasetin bir parçası olmadıkça kır kesimindeki birimlerin dış dünyaya ve kapitalist ekonomiye açılması olanaksızlaşmaktadır. Bu nedenle Avrupalı İktisatçılar, bütün on dokuzuncu yüzyıl boyunca Osmanlı İmparatorluğu'nda yol yapılmasını istemişlerdir (Nalçakan, 2003, 37). Hatta birçok yol yapımı (kara-demiryolu) projelerinde gerek işletmesinde söz sahibi olarak gerekse geniş kapsamlı imtiyazlar alarak bu amaçlarını gerçekleştirmişlerdir. 1856 Paris Kongresi'nden beri, Osmanlı topraklarında demiryolu yatırımları yapmaya istekli olan Avrupa sermayesinin, aynı yılda yayımlanan Islahat Fermanı ile önü açılmış ve Avrupalı girişimciler Osmanlıdan demiryolu imtiyazı alma mücadelesi içerisine girmişler hatta zamanla bunda başarılı da olmuşlardır (Tabakoğlu, 2005, 265). Özellikle demiryollarında verilen imtiyazlar gerek Osmanlı gerekse imtiyaz sahibi ülkelerin ulaşım politikalarının belirlenmesinde ticari bir amaç güdüldüğünü resmen gözler önüne sermektedir. Sadece ticari değil aynı zamanda demiryolu güzergahlarının geçtiği bölgelerin I. Dünya Savaşı'ndan sonra aynı devletler tarafında işgal edilmesi de Osmanlı toprakları üzerinde yapılan demiryollarının belli bir amaca hizmet etmek için yapıldığını düşündürmektedir (Ortak, 1997, 143). Avrupa ülkeleri için demiryolları, daha çok yer altı ve yerüstü zenginliklerine ulaşmak, hatta o topraklara sahip olma hayali için bir araç olmasına rağmen, Osmanlı için gelişmenin, ülke güvenliği, asayişi ve bütünlüğünü sağlamak için ulaşılmak istenen bir amaç olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin çağı izleyen bir sanayileşme politikası olmadığı için, ulaşım sektörünü yenileme ihtiyacı öne çıkmıştır. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'na gelen yabancı sermaye şirketleri, 1838-1841 döneminde imzalanan serbest ticaret anlaşmalarının yarattığı pazar olanaklarını daha iyi değerlendirmek amacıyla yatırımlarında önceliğini demiryolları, limanlar ve fenerler gibi ulaşım yatırımlarına vermişlerdir. Bu durum Avrupa devletlerinin çıkarları doğrultusunda uygulamış oldukları bir tür ticaret politikasıdır (Tokgöz, 2007, 13).

Zamanla Osmanlı'da demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanlar'ın ayrı ayrı etki alanları oluşmuştur. Fransa, Kuzey Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye'de; İngiltere, Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezi'nde; Almanya, Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya da etki alanları oluşturmuştur. Bu dönemde toplam 13 demiryolu hattı işletmeye açılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde, yapılan demiryolu hatları başlıca şunlardır (Vikipedi, 2015):

1. İskenderiye-Kahire Demiryolu
2. İzmir-Aydın Demiryolu Hattı
3. İzmir-Kasaba Demiryolu Hattı
4. Köstence-Çernavoda Hattı
5. Varna-Ruşçuk Hattı
6. Rumeli(Şark) Demiryolları
7. Anadolu Demiryolları
8. Bağdat Demiryolları
9. Hicaz Demiryolları
10. Kâğıthane-Kemberburgaz-Ağaçlı-Çiftalan Demiryolu Hattı
11. Adana-Mersin Demiryolu Hattı
12. Mudanya-Bursa Demiryolu Hattı
13. Erzurum-Sarıkamış Demiryolu Hattı

Ancak ne yazık ki Hicaz Demiryolu hattı dışında kalan diğer bütün hatlar İngiltere, Fransa ve Almanya başta olmak üzere yabancı şirketler tarafından yapılmış ve işletilmiştir, ta ki Cumhuriyet'in ilanına kadar. Bu tarihten sonra 1950'li yıllara kadar geçen süreçte ise tüm politikalarda olduğu gibi ulaşım sektöründe de milli politika anlayışı benimsenmiştir.

Osmanlı topraklarında demiryolu tarihi 1851 yılında 211 km'lik Kahire-İskenderiye Demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle, bugünkü milli sınırlar içindeki demiryollarının tarihi ise 23 Eylül 1856 yılında 130 km'lik İzmir-Aydın Demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle başlar (TCDD, 2013). Anadolu'da ilk demiryolları olan; İzmir-Aydın (1856) ve İzmir-Kasaba (1863) hatları Balkanlar'daki gibi "tarımsal potansiyelin değerlendirilmesi" amacıyla yapılmıştır (Can, 2010, 44).

Osmanlı imparatorluğu döneminde demiryolu yapımının asıl amacı ülke içi ve sınırlarında güvenlik ve asayişin sağlanmak istenmesi yani daha çok savunma amaçlıdır. Ülke sınırlarının geniş olması, haberleşme ve ulaşım olanaklarının yetersiz olması, "ne şekilde olursa olsun, kim yaparsa yapsın, ama yeter ki yapsın" anlayışı ve bu konuda bir politika geliştirilmemiş olması demiryollarında yabancıların himayesini kaçınılmaz kılmıştır.

5.1.2. Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Ulaşımı Politikaları

Cumhuriyet dönemi günümüzü de kapsayan geniş bir dönemdir bu nedenle bu dönem belli tarih aralıklarına ayrılarak incelenmiştir.

5.1.2.1. 1923-1945 Dönemi'nde Demiryolu Ulaşımı Politikaları

Türkiye Cumhuriyeti, tarım ülkesi olmasına rağmen tarım ürünleri kendisine yetmeyen, dışa açılım sonucu sanayisi çöken, madenleri yabancılar tarafından işletilen, artık dış borçlarla varlığını sürdürebilen, maliyesi Duyun-u Umumiye İdaresi tarafından denetlenen; ülkenin çıkarlarına aykırı, sömürüye olanak sağlayan birbirine bağlanmamış demiryolları yabancıların elinde ve milli geliri son derece düşük, yarı sömürgeleştirilmiş bir mirası devralmıştır (Yıldırım, 2001, 5).

Cumhuriyet'in ilk yıllarında uygulanan ekonomik politika, geleneksel şekilde gelişmeyi yalnızca piyasa güçlerinin işlemesine bırakan, devletin rolünü bu piyasa güçlerinin işlemesini sağlayan bir çeşit jandarmalığa indirgeyen bir "Liberal Ekonomi" politikası olarak algılansa da aslında bu dönem Devlet çok daha aktiftir. Devlet iktisadi hayata bir anlamda geleneksel "Liberal Ekonomi" modelinin çalışmasına gerekli ön koşulları sağlamak için müdahale etmektedir. Bu dönemdeki müdahaleler başlıca iki yolda olmuştur. Bunlardan biri, "Milli Tüccar" yani yerli girişimcinin yaratılması, diğeri ise uygulanan demiryolu politikasıdır. Demiryolu

politikasının uygulanmasında dönemin yöneticilerinin milli savunma ile ilgili kaygıları ağır bassada, bütünleşmiş bir iç pazar yaratılmaya çalışılmaktadır ve bu pazar içinde liberal ekonomi daha kolayca uygulanabilecekti (Tekeli ve İlkin, 2009, 34-35).

Bu dönem üç açıdan önem arz etmektedir, bunlardan birincisi Cumhuriyet ilanının ilk yılları aynı zamanda Atatürk'ün idaresinde olan yeni savaştan çıkmış bir Türkiye, ikincisi 1929 Ekonomik Buhran ve üçüncüsü ise 1939-1945 ikinci dünya savaşının yaşandığı dönem olmasıdır. Bu dönem birden fazla olumsuzluğun bir arada yaşanması ulaşım sektörünü de etkilemiştir, bu etki olumlu ve olumsuz olmak üzere iki şekilde değerlendirilebilir: Olumlu tarafı, artan rekabetle birlikte ülkelerin kendi çıkarları peşine düşmesiyle sadece belli bölgelerde de olsa gelişen bir ulaşım ağının olması, olumsuz tarafı ise, diğer bölgelerin hatta Türkiye'nin de ulaştırma dahil birçok alanda sömürü riskiyle karşı karşıya kalmasıdır.

Ekonomik buhrandan sonra ülkelerde ideolojik çatışmaların yarattığı kutuplaşmalar ciddi bir sorun haline almıştır. Ülkeler arasında karşı ideolojilere ezici ve ağır yaptırımlar uygulanmaya başlamıştır. Hammadde bakımından zengin ülkelere işgaller artmıştır. Bu sömürge ve işgalci tavrılardan sonra ülke çıkarlarını ve ekonomilerini ayakta tutmak adına ülkeler savaşa girmekten bile çekinmeyecek hal almışlardı (Duran, 2013). Bütün bunlara rağmen bu dönem demiryolları açısından özellikle ülkemiz için bir anlamda atılım dönemi olarak da adlandırılmaktadır.

Cumhuriyet'in ilanıyla, Osmanlı devletinden devralınan düşük standartlı karayolu uzunluğu 13.900 km'dir. 1950 yılına kadar üst yapı karayolu uzunluğu 24.200 km'dir. 2006 yılında Türkiye'de 1.775 km otoyol, 31.371 km devlet, 30.568 km il yolu vardır. Bu yolların ise % 92'si asfalttır. Köy yollarının ise sadece % 29'u asfalt kaplamalıdır. 1950 yılında 01.03.1950 tarih ve 5539 sayılı yasa ile Karayolları Genel Müdürlüğü kurularak devlet yollarının bakım ve onarımından sorumlu olmuştur (Karluk, 2009, 261).

Genç bir devlet olan Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlıdan farklı iki önemli ilke benimsemiştir. Bunlardan biri yabancılara verilen bütün imtiyazların kaldırılması, ikincisi ise siyasal ve ekonomik açıdan bağımsız bir ülke olmaktır. 17 Şubat 1923

İzmir İktisat Kongresi'yle temel ilkeleri belirlenen programa göre öncelikle yabancıların denetimindeki iletişim ve ulaşım dizgelerinin (sistemlerinin) ulusallaştırılması kararı alınmış, özellikle demiryolları, bu süreçte ulusal hareketin en önemli amaçlarından biri sayılmıştır (Akbulut, 2010, 175). 1923'de alınan Misak-ı İktisadi kararları tüm ulaştırma dizgelerinin (sistemlerinin) geliştirilmesi ve iyileştirilmesini kapsamaktadır. Bu amaçla gerek mevcut ulaşım dizgelerinin (sistemlerinin) yenilenmesi gerekse yenilerinin yapılması çalışmaları gündeme gelmiştir. Bu doğrultuda birçok karayolu şebekesi onarılmış ve yeni yollar yapılmış, 1 Temmuz 1926'da Kabotaj kanunu ile deniz ulaştırmasında yeni bir döneme girilmiş diğer taraftan ise demiryolu çalışmalarının belli bir program çerçevesinde devam ettirilmesi kararları alınarak adeta ulaşım devrimi yapılmıştır.

Cumhuriyet öncesi dönemde, yabancı şirketlere verilen imtiyazla, onların denetiminde ve ülke dışı ekonomilere, siyasi çıkarlara hizmet eder türde gerçekleştirilen demiryolları, Cumhuriyet sonrası dönemde milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmış, kendine yeterli "milli ekonomi" nin yaratılması amaçlanarak, demiryollarının ülke kaynaklarını harekete geçirmesi hedeflenmiştir. Bu nedenle, demiryolu hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş, sanayinin yurt sathına yayılma sürecinde yer seçiminin belirlenmesinde yönlendirici olmuştur. Bu dönemde, tüm olumsuz koşullara karşın, demiryolu yapım ve işletmesi ulusal güçle başarılmıştır (www.cumhuriyettedemiryolu.com, 2015).

Mustafa Kemal Kurtuluş Savaşı'nı başlattığında Anadolu'da üç ulaşım yolu vardı: Karayolu, Denizyolu ve Demiryolu. Her üçü de çok ilkel ve ihtiyacı karşılamaz durumdaydı. Özellikle ülke çağdaş anlamda karayolu ve deniz taşıtlarına sahip değildi. Deve, katır, at, öküz ve merkep taşımacılıkta belirleyici araçlardı. Kurtuluş savaşı sırasında tek ulaşım aracı demiryoluydu. Fakat bunların da yapımı yabancı ülkelerin çıkarları doğrultusunda olmuştur. Yabancı sermayenin denetiminde kurulan bu demiryolu hatları dönemin başkenti olan İstanbul'a bağlanmayarak Merkezi Hükümet'in ülkenin tümüne ulaşması ve dolayısıyla güçlenmesi önlenmeye çalışılmıştır. Kurtuluş savaşı başladığında demiryolu ağının büyük kısmı Ankara Hükümeti'nin denetimine geçmiştir (Tokgöz, 2007, 13-14). İmtiyazlı demiryollarının devletleştirilmesine, TBMM açıldıktan kısa bir süre sonra, 19 Temmuz 1920 tarihli

kararla Ankara Hükümeti bir İşletme Umum Müdürlüğü kurarak demiryolu işletmeleri devlet tekeline alınmıştır, millileştirilen ilk hatlar ise Anadolu Hatları ile Bağdat Hattı ve İzmir-Kasaba Hattı olmuştur (Doğanay, 2011, 674). Devletleştirilen diğer demiryolu hatları ise şunlardır (Tokgöz, 2007, 13-14):

- Anadolu Demiryolu (İstanbul, İzmit, Eskişehir, Ankara), 926 km lik bölümü
- Bağdat Hattı (Eskişehir, Afyon, Konya, Adana, Halep), 325 km. lik bölümü
- İzmir, Aydın, Afyon (223 km. lik bölümü)
- İzmir-Bandırma
- Mersin, Tarsus, Adana
- Bandırma-Bursa

1898 yılında Avrupalı devletlerin Osmanlı topraklarında sahip oldukları demiryolları ise şunlardır (Can, 2010, 64-65):

İngiliz		Fransa	
İzmir-Aydın	373 km	İzmir-Kasaba	512 km
Mersin-Adana	67 km	Yafa-Kudüs	87 km
Toplam	440 km	Beyrut-Şam	247 km
		Şam-Halep	420 km
		Toplam	1266 km
Alman			
Haydarpaşa-İzmit 91 km			
İzmit-Ankara	485 km	Genel Toplam	
Eskişehir-Konya	444 km	2726 km	
Toplam	1020 km		

Milli Mücadele başarıya ulaşip da bağımsızlık kazanıldığı zaman ülke geri kalmışlığının yanında, bir de savaş nedeniyle tahrip olmuştu. Hem geri kalmışlığı yenmek, hem de tahrip olmuş ülkeyi yeniden imar etmek için büyük ve geniş bir çalışma programına ihtiyaç vardı. İşte bu düşüncelerle ülkenin iktisat politikasını tespit etmek için İzmir’de toplanan İktisat Kongresi’nde ulaştırma sorunu oldukça geniş bir biçimde ele alınmıştır. Mustafa Kemal Kongre’yi açış konuşmasında “Memleketimizi, bundan başka şimendiferler ile üzerinde otomobiller çalışır şoseler

ile şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendiferler oldukça, bunlara karşı merkepler ile kağıt ile tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkmanın imkânı yoktur” diyerek ulaşım ve ulaşım araçlarının önemine değinerek ulaşım alt yapısının geliştirilmesi gerektiğini belirtmiştir (Yıldırım, 1981, 255).

Temelde özellikle yerli sanayinin geliştirilmesi amacıyla oluşturulan iki adet Beş Yıllık Sanayi Planları ise 1960’lı döneminden itibaren hazırlanan kalkınma planlarına her alanda olduğu gibi demiryolu ulaşımı politikalarının belirlenmesinde de öncülük etmiştir. 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir, çelik, kömür ve makina gibi temel sanayilere öncelik verilmiştir. Bu tür kitlesel yüklerin en ucuz ve güvenli biçimde taşınabilmesi açısından demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Bu nedenle, demiryolu hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş, sanayinin yurt geneline yayılma sürecinde yer seçiminin belirlenmesinde yönlendirici olmuştur (<http://www.kadimdostlar.com>, 2009). Yani demiryolları ilk kez bir plan kapsamında bu dönem içerisinde değerlendirilmiştir.

Çizelge 2: 1923 Yılında Türkiye’deki Demiryolları (Osmanlı’dan Kalan Hatlar)

Hattın Adı	Genişliği	Uzunluğu(km)
İzmir-Aydın Hattı	1.435 (Normal)	609
İzmir-Kasaba Hattı	1.435 (Normal)	703
Bağdat Hattı	1.435 (Normal)	966
Anadolu Hattı	1.435 (Normal)	1032
Adana-Mersin Hattı	1.435 (Normal)	68
Şark Demiryolları	1.435 (Normal)	337
Mudanya-Bursa Hattı	1.050 (Dar)	41
Erzurum-Sarıkamış Hattı	0.750 (Dar)	232
Sarıkamış Sınır Hattı*	1.524 (Geniş)	124
Ankara-Yahşihan-İzzettin	(Dar)	127(Askeri amaçlıdır)
Toplam		4112

Kaynak: (Aymalı, 2014.)

*Geniş hat olarak yapılan bu hat daha sonra normal hatta dönüştürülmüştür (TCDD, Tarihçe, 2015).

Yabancı şirketler tarafından inşa edilen ve limanlardan iç bölgelere uzanan bu hatlar ticari amaçlara göre inşa edilmiştir. İzmir-Kasaba hattı İzmir'den Afyon'a, şube hattıyla da Soma üzerinden Bandırmaya ulaşmaktadır. İzmir-Aydın hattı, Denizli ve Dinar üzerinden Eğridir'e kadar, Anadolu hattı ise Eskişehir üzerinden Ankara ve Konya'ya ulaşmaktadır. Konya'dan başlayan Bağdat hattı, Adana üzerinden Irak'a geçerken, Şark demiryolları ise ülkenin Avrupa ile bağlantısını sağlamaktadır. Ruslardan kalan Erzurum-Sarıkamış-Sınır demiryolu hattı haricinde Ankara'nın doğusunda demiryolu yoktu (Aymalı, 2014). Cumhuriyet öncesinde yapılan ve günümüzde kullanımında olan demiryolu hatları Ek:1'e bakınız.

Çizelge 3: Osmanlı Döneminde Yapılıp Sınırlarımız Dışında Kalan Demiryolu Hatları

Yabancı Şirket Hatları

Kaldığı Ülke	Hattın Adı	Yapım Tarihi
Mısır	İskenderiye-Kahire	1856
Romanya	Köstence-Çernavoda	1856
Bulgaristan	Varna-Ruşçuk	1861
Filistin-İsrail	Yafa-Kudüs	1892
Suriye	Beyrut-Şam-Havran	1985
Suriye	Beyrut-Rayak-Hama	1900
Suriye	Beyrut-Hama ve Temdidi	1909
Suriye	Humus-Trablusşam	1909
Suriye	Hudeybiye-San'a ve Temdidi	1909

Devlet Hatları

Suriye-Ürdün-Suudi Arabistan	Şam-Medine-Hicaz (1.302 km)	1908
Suriye, Filistin	Suriye-Filistin(295 km.)	?

Kaynak: (Öztürk, 2009, 86.)

Şüphesiz Osmanlı İmparatorluğu için en önemli proje Hicaz Demiryolu Projesidir. Bu projenin önemi iki açıdan ele alınabilir. Bunlardan ilki daha önce de ifade edildiği gibi devletin kendi olanaklarıyla yaptığı tek proje olmasıdır, ikincisi ise maalesef günümüz ülke sınırları dışında kalmasıdır. Yapımına 1 Eylül 1900 tarihinde

düzenlenen resmi bir törenle Şam ile Der' a arasında başlanan Hicaz Demiryolu' nun inşa fikrinin oluşum süreci yaklaşık yarım asırlık bir süre de gerçekleşmiştir. Hicaz Demiryolu' nun ilk inşa fikrinin oluşumu 1864'te Alman asıllı Amerikalı bir mühendis olan Dr. Charles F. Zimpel'in Kızıldeniz ile Şam'ı birleştirecek bir demiryolu hattının inşası için Osmanlı Devleti'ne teklifte bulunmasıyla başlamıştır. Ancak bu proje devletin o dönem içinde bulunduğu iktisadi ve siyasi sıkıntılarının etkisiyle uygulamaya konma şansı bulamamıştır. Sultan Abdülaziz'in saltanatı sırasında İstanbul'dan Medine'ye kadar uzanacak bir demiryolu yapılması teklifi gündeme gelmişse de devlet bu düşüncüyü de uygulamaya koyma şansını bulamamıştır. Dr. Zimpel'den sonra İstanbul'dan Hicaz'a uzanacak bir demiryolu yapımı konusunda bulunulan öneriler arasında; 1872'de Alman mühendis Wilhelm von Pressel'in "Asya Osmanlı Demiryolları " teklifi, Hasan Fehmi Paşa'nın, Ahmet İzzet Efendi'nin Layihası, Mehmet Şakir Paşa'nın Görüşü ve Ahmet Muhtar Paşa'nın demiryolu tekliflerini saymak mümkündür. Yapımına 1 Eylül 1900'de başlanan Hicaz Demiryolu inşaatı serüveni ana hatları itibariyle 1908 yılında sonlanmasına rağmen, eklenen yan hatlarla birlikte I. Dünya Savaşı yıllarına kadar devam etmiş ve 1928 yılına gelindiğinde demiryolunun toplam uzunluğu 1900 km yi aşmıştır (Çetin, 2010, 113). Fakat bu araştırma konusunun kapsamı gereği Hicaz Demiryolu ile ilgili sadece bu bölümde kısaca bilgi verilmesi uygun görülmüştür.

İzmir-Aydın Hattı

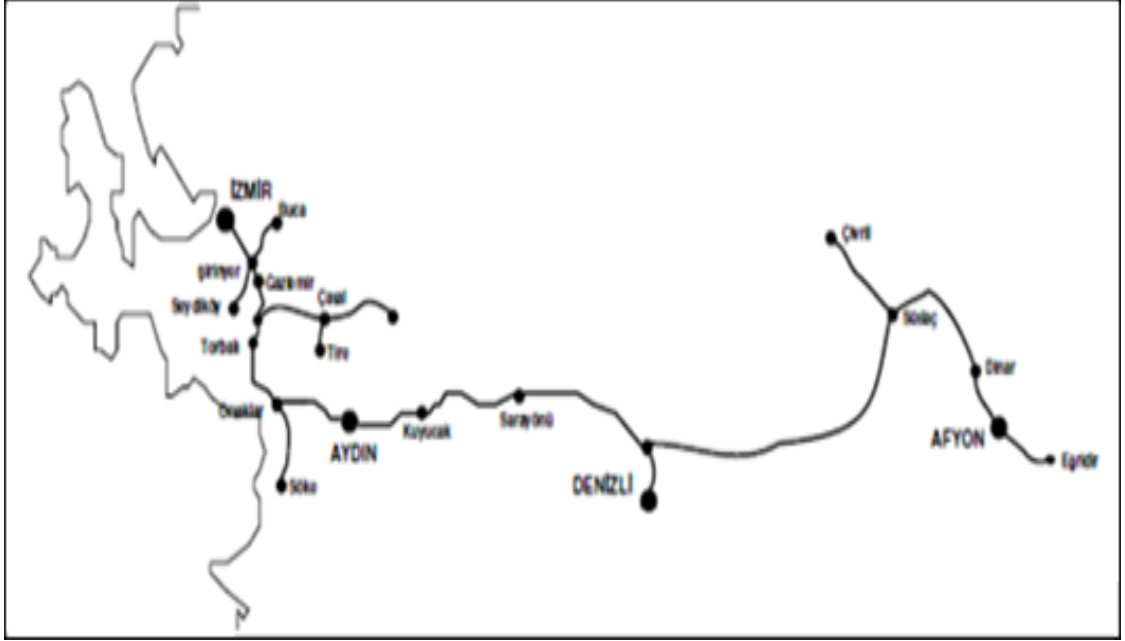
Bugünkü milli sınırlar içindeki demiryolu tarihinin başlangıcı olan 130 km'lik İzmir-Aydın hattına 23 Eylül 1856'da ilk kazma bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla vurulmuştur. İzmir-Aydın yöresi diğer yörelere göre nüfus bakımından kalabalık, ticari potansiyeli yüksek, İngiliz pazarı olmaya elverişli etnik unsurların yaşadığı, İngiliz sanayisinin gereksinim duyduğu ham maddeye kolay ulaşılabilir bir yöreydi (TCDD 2013). İzmir-Aydın hattı mali, doğal ve diğer zorluklar aşarak 10 sene gibi uzun bir zamanda 1 Temmuz 1866'da tamamlandı. Bütün sıkıntı ve zorluklara rağmen İzmir'i Aydın'a bağlayan 130 km'lik yol için tam 1 milyon 350 bin sterlin harcanmıştır (Satan, 2012, 213).

1 Mayıs 1935'te imzalanan sözleşmeye göre, hat 1 Haziran 1935'ten itibaren Türk Devleti'nin malı olmuştur. T.B.M.M tarafından 30.05.1935'de 2745 numaralı kanunla onaylanan satın alma sözleşmesine göre, Aydın Demiryolu olarak belirtilen 612 km uzunluğundaki hat, şirketin depolarındaki mevcut eşya ve malzeme için hiçbir bedel ödenmeden, % 7,5 faizle 1.825.840 sterline satın alınmıştır. Hattın satın alma bedeli faiziyle beraber sterlinin o günkü değeri itibariyle 12.267.000 Türk Lirasına tekabül etmektedir (Yıldırım, 2001, 137).

İzmir-Kasaba (Turgutlu) Hattı

İngilizler Büyük Menderes Havzası'nda kurdukları demiryolu ile bölgedeki üretimi kontrol edebilmeyi hesaplamışlardır. Bu dönemde Batı Anadolu'da önemli bir havza daha vardır: Gediz Havzası. Gediz Nehri'nin kıyılarında da o günlerde dünyanın en kaliteli çekirdeksiz üzümleri üretilmekte, öte yandan yüz binlerce meşe ağacının palamutlarından deri sanayinde kullanılan yağlar elde edilmektedir. Bu nedenle İzmir'den başlayarak o zamanlarda adı Kasaba olan Turgutlu'ya Manisa üzerinden ulaşacak bir demiryolu hattı planlanmıştır. 4 Temmuz 1863'te İzmir-Kasaba hattının imtiyazının Babıali'den alınarak İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi'ne verilmiştir (Doğanay, 2011, 669). 1864'te çalışmalara başlayan İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi 800 bin Türk lirası bir sermayeyle kurulmuş ve Osmanlı Hükümeti bu hat için % 5 kar garantisi vermiştir. Şirket 3 yıl içinde 93 km'lik İzmir-Kasaba hattını tamamlamıştır. Kasaba hattı iki yönlü olup ilki 76 km'lik Kasaba-Salihli-Alaşehir hattı diğeri ise 92 km'lik Manisa-Soma hattından oluşmaktadır (Key, 2007, 45-46). Frank'ın o günkü değeri üzerinden hat, faiziyle beraber 14.957.000 Türk lirasına mal olmuştur (As, 2006, 124).

Harita 4: İzmir-Kasaba (Turgutlu) Demiryolu Hattı



Kaynak: (İnal, 2013.)

Bağdat Hattı

Hat ile ilgili olarak ilk oluşumlar 1870'lere dayanmaktadır. 1872'de Asya Osmanlı Demiryolları Genel Müdürlüğüne getirilen ve 1972-1973 arasında hükümetin isteği üzerine bir rapor hazırlayan Alman mühendis Wilhelm Von Pressel'in hazırladığı rapora göre; demiryolu hattı Haydarpaşa'dan başlayacak ve Ankara-Sivas-Musul-Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne inecektir (Gül, 2014, 5).

Bu hat Osmanlı Devleti zamanında, İstanbul ile Bağdat arasında inşa edilmiştir. 16 Ocak 1902'de, Sultan İkinci Abdülhamid, Zihni Paşa (Nafia Nazırı) ile Kur Zander (Anadolu Demiryolları Şirketi Genel Müdürü) tarafından bir imtiyaz anlaşması hazırlanarak onaylanmıştır ve böylece 5 Mart 1903'te, 15 milyon sermayeli ve %10 sermayesi Anadolu Demiryolu Şirketi'ne ait Bağdat Demiryolu Şirketi kurulmuştur. İmtiyaz bir Alman şirketi olan Deutsche Bank'a verilmiştir. Bağdat Demiryolu inşaatı, Konya'dan itibaren Basra'ya kadar 200 km'lik bölümler halinde yapılacak ve her bölüm için de farklı kilometre garantisi uygulanacaktır. İmtiyaz süresi 99 yıl kilometre başına teminat akçesi ise 15.500 frank'tı. Projenin 1911'de bitirilmesi öngörülmekteydi (Gülsoy, 2012, 297-298). Projenin Bulgurlu-Ulukışla (39 km) kısmı 1 Temmuz 1911'de, Ulukışla-Durak arası (91 km) 21 Aralık

1912’de ve Durak-Yenice bölümü (18 km) 24 Nisan 1912’de işletmeye açılmıştır. Toprakkale-İskenderun şube hattı (59 km) 1 Kasım 1913’te tamamlanmıştır. İslahiye-Resulayn hattı (453 km) 1914’te açılmış ve inşasına Temmuz 1912’de başlanan Bağdat-Samarra hattı (119 km) ise Aralık 1913’te bitirilerek işletmeye açılmıştır. Çalışmalar Birinci Dünya Savaşı’na kadar sürmüştür. Bağdat Demiryolu, Toros ve Amanos Dağlarının geçit vermemesi üzerine buralarda kazılmak zorunda kalınan tüneller nedeniyle, birbirinden kopuk hatlar şeklinde tamamlanabilmiştir. Amanos dağlarında 1914’te başlayan tünel inşaatları ancak Eylül 1918’de bitirilmiştir. Ekim 1918’de kesintisiz bir şekilde Bağdat’ı İstanbul’a bağlayan hat, bölgedeki Osmanlı ve Alman askerlerinin tahliyesinde kullanılmıştır. Cumhuriyet’in ilanında sonra demiryolunun ülke dâhilinde kalan kısımları ise, 10 Ocak 1928’de Türkiye Cumhuriyet’i tarafından satın alınarak devletleştirilmiştir (Gülsoy, 2012, 303-304).

2000 km olarak planlanan hattın sadece 1319 km tamamlanmış ve toplam da 966 km’si Türkiye Cumhuriyet’i sınırları içinde kalmıştır. Bu dönem demiryolu projeleri içerisinde en ünlü ve etkileri açısından en önemlilerinden biri de bu hattır. Bu demiryolu hattı diğer hatlar gibi limanlardan iç bölgelere uzanmak yerine, Anadolu’nun ortasından geçerek Musul ve Bağdat üzerinden Basra Körfezine ulaşmayı amaçlayan hat aynı zamanda yabancı sermaye rekabetinin artmasına ve yabancıların Osmanlı toprakları üzerinde iktisadi ve siyasi nüfuz çatışmalarının artmasına etki etmektedir (Yıldırım, 2002, 314).

Harita 5: Bağdat Demiryolları



Kaynak: (İnal, 2013.)

Şark Demiryolları

Rumeli demiryolları da denir. İmparatorluğun Rumeli kesiminde ilk demiryolu Köstence ve Çernova arasında döşenmiş ve 1860'da işletmeye açılmıştır. Rumeli kesimi topraklarında demiryolu döşeme imtiyazı 1869'da Sultan Abdülaziz döneminde 99 yıllığına Avusturya'lı banker Baron Hirsch'e verilmiştir. Ancak Hirsch ve Osmanlı devlet yönetimi arasında çıkan bazı anlaşmazlıklar nedeniyle inşasına, ancak 1870'de başlanabilmiştir. Belçikalı banker Baron Hirsch'e verilen imtiyaza göre topraklarında yaklaşık 2000 km. uzunluğunda normal hatlar döşenmesi planlanmakta idi (Doğanay, 2011, 673).

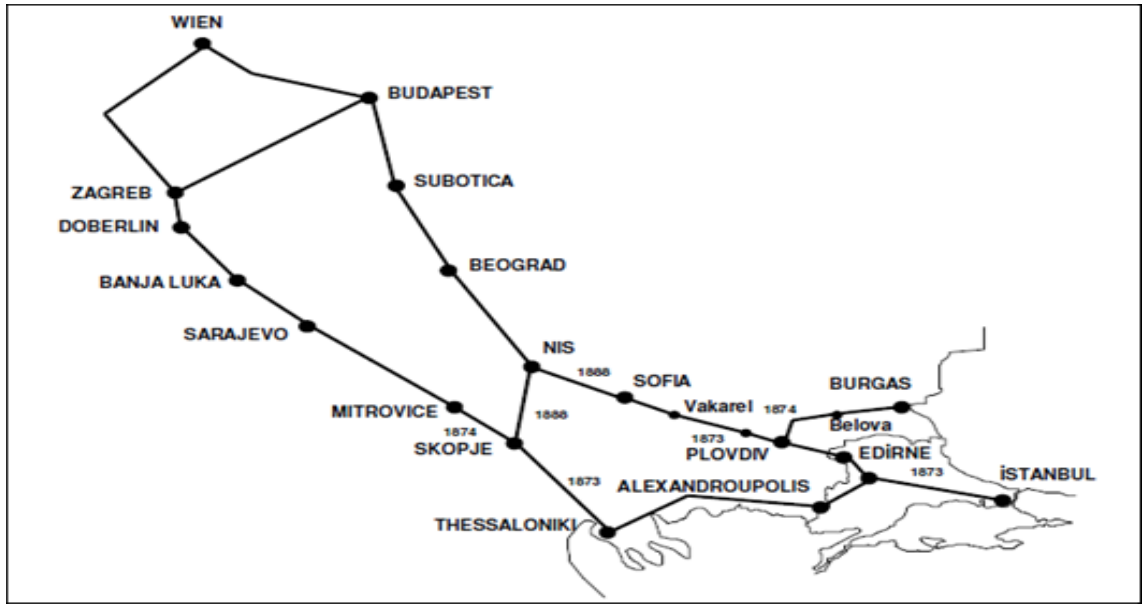
Uzunluğu 2000 km olarak planlanan hattın maalesef sadece 1179 km.'si yapılabildi. 1870-1875 arası dönemde yapımı tamamlanan hatlar şunlardır (Eldem, 1970, 157):

	<u>Km</u>
• İstanbul-Edirne	318
• Edirne-Filibe-Sarımbey	243
• Tırnova-Yanbolu Hattı	106
• Edirne-Dedeğaç	149
• Selanik-Üsküp Hattı	244
• Üsküp-Mitreviçe Hattı	<u>119</u>
	1179

Daha sonra ki senelerde, bu hattın coğrafi ve iktisadi önemine rağmen şirketin hattın bakım ve işletmesine ilgisiz kalması yanında, elde edilen gelirle hattın ihtiyacının karşılanamayacağına anlaşılması üzerine, hattın üzerindeki bütün eşya ve malzemelerin satın alınarak 1885 yılında kurulan Şark Demiryolları Şirketi'ne verilmiştir. Hükümet 23.12.1936'da 6.000.000 lira olarak tespit edilen satış fiyatını kabul ederek sözleşme yapılmasına karar vermiş ve 25 Aralık 1936'da sözleşme imzalanmıştır. T.B.M.M tarafından 26.04.1937 tarih ve 3156 nolu kanunla kabul edilen satın alma sözleşmesine göre, şirketin bütün malları %5 faizli '1937 Türk Borcu Tahvilleri'' adıyla çıkarılarak ve gerçek değeri olan 20.760.000 İsviçre Frank'ına satın alınmıştır. Hattın teslim tarihi ise, 1 Ocak 1937 olarak kabul edilmiştir (Yıldırım, 2001, 139-140). Yeni şirket yönetimi döneminde ise 1885-1888 yılları arasında Selanik-Üsküp-Belgrad hattı yapılarak, İstanbul, Paris ve Viyana'ya bağlanmıştır (Doğanay, 2011, 674).

Bugün bu demiryollarının, Edirne- İstanbul ve Mancira (Alpullu'nun biraz batısı)-Kırklareli hatları yani toplamda 337 km uzunluğundaki kısım ulusal sınırlarımız içindedir (Doğanay, 2011, 674).

Harita 6: Şark (Doğu Avrupa ve Rumeli) Demiryolları



Kaynak: (İnal, 2013.)

Adana-Mersin Hattı

67 km çift normal hattır. 1883'de kurulan Türk-İngiliz ve Fransız ortak sermayeli Mersin Tarsus Adana Railway (MTA) şirketi tarafından 1886'da açılmıştır. 1906'da Alman Deutsche Bank tarafından satın alınmıştır. 1929 yılında ise yeni Türk hükümeti ortaklı Chemins de fer d'Anatolie Baghdad Railway şirketi tarafından devletleştirilmiştir (Vikipedi, 2015).

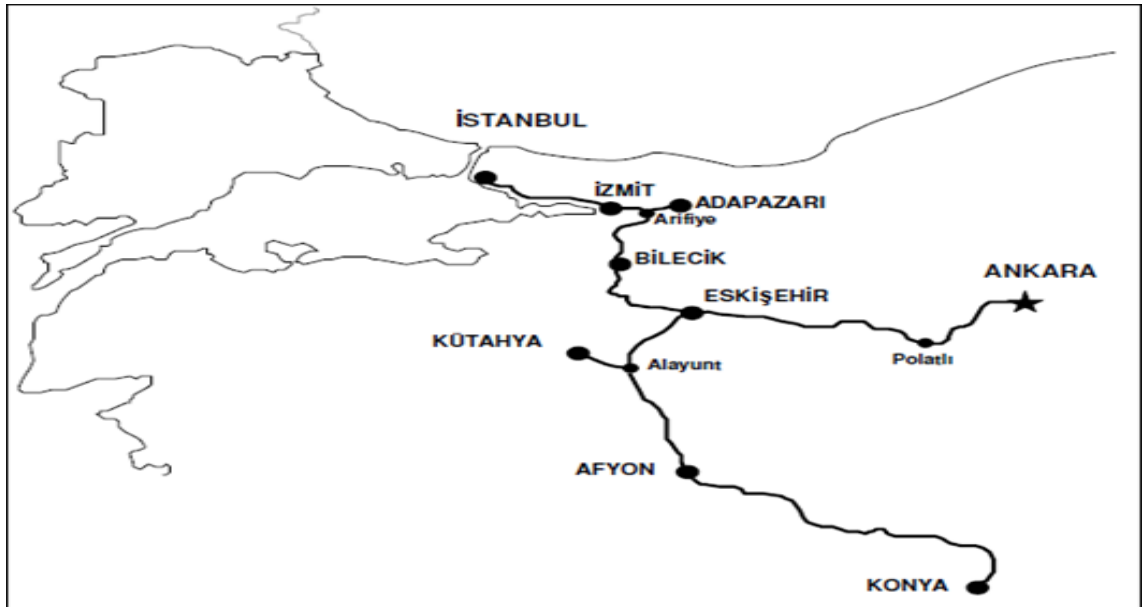
Anadolu Hattı

Sultan Abdülaziz devrinde İstanbul'dan Basra Körfezi'ne kadar uzanacak, bir demiryolu hattı yapımı planlanmıştır. Onun başlangıcını teşkil eden Haydarpaşa-İzmir Hattı, 1871-1873 yılları arasında döşenerek işletmeye açılmış, fakat devlet, bu 91 km. lik hattı karlı bir şekilde işletemediği için 1889'da hattın işletilmesi, bir İngiliz şirketine verilmiştir. Bu nedenle de yolun, İzmit'ten sonraki bölümünün inşaatı durdurulmuştur. II Abdülhamit devrinde, hattın inşaatı tekrar gündeme gelmiş ve İzmir-Ankara hattının döşenmesi amacıyla 99 yıllık bir süre için merkezi Berlin'de bulunan Alman şirketine inşa ve işletme imtiyazı verilmiştir. Alman sermayesi ile kurulan Alman Demiryolları Şirketi bu hattın döşenmesine 1889 yılında başlamış ve 1892 yılında tamamlanan İzmir-Ankara Demiryolu hattı (dolayısıyla İstanbul-Ankara hattı) bu tarihte ulaşıma açılmıştır. Yine aynı şirket

tarafından 1898 yılında Arifiye-Adapazarı hattı ulaşımına açılmıştır. Böylece 1889-1896 yılları arasında Eskişehir-Konya demiryolu hatları tamamlanarak, Anadolu Demiryollarının uzunluğu Arifiye-Adapazarı ve Alayurt-Kütahya tali hatları dahil 1032 km'ye ulaşmıştır (Doğanay, 2011, 669-670).

22 Nisan 1924 tarih ve 506 numaralı kanun ile Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı hatlarından oluşan Anadolu Demiryolları'nın bütün malvarlığı ile birlikte satın alınması için hükümete yetki verilmiştir. Fakat hat işletmesini elinde bulunduran şirket, hattın devlet tarafından satın alınması için zamanın gelmediğini belirterek hattın tespit edilecek değeri üzerinden satışını teklif etmişlerdir, fakat yapılan hesaplamalar sonucu bu değer çok yüksek çıkmıştır. Ancak Devlet yine de bu karardan vazgeçmemiş, 31 Aralık 1928 tarih ve 1375 numaralı kanun ile 1032 km uzunluğundaki Anadolu Demiryolları ile 68 km uzunluğundaki Adana-Mersin-Tarsus Demiryolları devletin malı olmuştur (Yıldırım, 2001, 128-129) ve şirkete 204.000.000 İsviçre Frank'ı ödenmiştir (İnal, 2013).

Harita 7: Anadolu Demiryolları



Kaynak: (İnal, 2013.)

Mudanya-Bursa Hattı

42 km'lik dar bir hattır. 1871 yılında Osmanlı Devleti tarafından açılan hat 1874 yılında Fransız Chemin de Fer Moudania Brousse şirketi tarafından işletilmeye başlanmıştır (Vikipedi, 2015).

Hattın satılması fikri işleten şirket tarafından ortaya atılmış hatta devlete satın alması için teklifte bulunmuştur. Hükümetin hattı satın almaya karar vermesi üzerine oluşturulan teknik komisyon, şirketin mal varlığını ve bu varlığın değerini tespit etmek için çalışmalara başlamıştır. Sonuç olarak komisyon, bina, lokomotifler, vagonlar ve hat için 325.110 lira değer biçmiştir. 31 Aralık 1930'da satın alınan hat bu tarihten itibaren Devlet Demiryolları tarafından işletilmeye başlanmıştır. Ve hat 1 Ocak 1931'den itibaren devlet malı sayılmıştır. 1953 yılına kadar devlet Demiryolları tarafından işletilen bu hat, 10 Temmuz 1953'te kabul edilen 6135 numaralı kanun ile işletmeden kaldırılmış ve sökülüştür (Yıldırım, 2001, 130-131).

Cumhuriyet öncesi yapılan ve Cumhuriyetten sonra sökülen diğer hatlar şunlardır (TCDD, Tarihçe, 2015): (41.110 m) Mudanya – Bursa, (28.391 m) Ilıca-Palamutluk, (39.465 m) Samsun-Çarşamba, (231.940 m) Maden-Sarıkamış olmak üzere toplamda 340.906 m olan bu hatlar dar hat niteliğindedir.

Erzurum-Sarıkamış Hattı

170 km. lik Sarıkamış-Erzurum hattı, I. Dünya Savaşı sırasında, (1916-1918) 750 mm'lik dekovil/dar hat olarak yapılmıştır. 1930'lu yıllara kadar kullanılan dar hatlı Sarıkamış-Erzurum demiryolu, 1957 yılında normal hatta dönüştürülmüş ve böylece Erzurum-Sarıkamış-Kars arasında, diğer hatlarla uyumlu, doğrudan bağlantı kurulmuştur. Erzurum-Sarıkamış hattının tarihi 1850'lere dayanmaktadır. Hatta Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum güzergahı ile o dönem Rusya demiryollarının bir parçası olarak inşa edilmiştir. Bu nedenle bu yol Anadolu topraklarında Osmanlı İradesi dışında yapılmış tek demiryolu hattı olma özelliğine sahip olmuştur (Yavuz ve Tavukçu, 2012, 294-295).

Cumhuriyet'in ilk yıllarında demiryolu ulaşımı politikasının amaçları şu şekilde belirlenmiştir (Akbulut, 2010, 177-178):

- Ülkenin doğal kaynaklarına ulaşmak,
- Tüketim-üretim merkezlerini birbirine bağlamak, limanlarla iç bölgeler arası ilişkileri demiryolu ile sağlamak,
- Ekonomik kalkınmayı ülkenin her sathına yaymak ve özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşmak,
- Ülkede ekonomik kalkınma ile birlikte sosyal kalkınmayı da gerçekleştirmek,

- Milli güvenliğin gerektirdiği bir biçimde demiryolu ağına sahip olmak.
- Demiryolu siyaseti aslında Cumhuriyet'in ilk yıllarında, mali yetersizlikler nedeniyle yabancı şirketlerin ellerindeki demiryollarının satın alınarak devletleştirilmesi yerine, yeniden inşayı öngörmekteydi. Ancak 22 Nisan 1924 tarihinde TBMM'de Anadolu hattının satın alınması kararı verilerek demiryollarında millileştirme siyaseti de inşa siyaseti ile birlikte ele alındı. 1928'de Anadolu hattının satın alınmasıyla başlayan millileştirme çalışmaları özellikle 1930'lu yıllarda hızlanmıştır. Yabancı şirketlerin elindeki 3387 km demiryolu 42.515.486 liraya satın alınarak millileştirilmiştir (Aymalı, 2014).

Çizelge 4: 1927-1934 Yılları arası DDY' nca İşletilen Hat Uzunlukları, Yolcu ve Yük Taşımacılığı

Yıllar	DDY'nca İşletilen Hat Uzunluğu (km)	DDY Taşımaları		Hat km'si Başına		İşletilen Hat km'si Başına		Devlet Demiryolları İşletmesinin**	
		Yolcu (km-1000)	Ton* (km-1000)	Yolcu (km-1000)	Ton (km-1000)	Gelir TL	Gider TL	Gelir TL	Gider TL
1927	2251					5234	4486	12232	10199
1928	2453	300142	273828	122	97	5118	4418	12708	10645
1929	2766	349488	306764	126	111	5470	4121	15007	10990
1930	3261	323244	321955	99	98	4554	3864	14232	11706
1931	3438	277780	394276	81	114	4304	3210	15440	11163
1932	3873	269034	289041	70	75	3367	2822	12629	10259
1933	3941	319802	361664	81	92	3713	2813	15130	11067
1934	4733	570460	570460	104	122	4431	2921	21896	14022

*İdari taşımalar hariç

**Liman gelir ve giderleri dahil

Kaynak: (Tekeli ve İlkin, 2009, 28.)

Tabloya bakıldığında 1929 Buhranının etkileri demiryolu taşıma değerlerinde bu dönemde işletilen demiryolu hatlarının uzunluğunda da artış olduğu için yeterli şekilde gözlenememektedir. İşletilen hat km si başına verilen gelir-gider rakamları DDY taşıma giderlerinin ya da ortalama fiyatların büyük ölçüde sabit kalmasına

karşın giderlerin büyük ölçüde kısılabildiğini göstermektedir. Bu bulgu demiryolu işletmeciliğinin kendisini buhran koşullarına başarıyla uydurabildiğini ortaya koymaktadır (Tekeli ve İlkin, 2009, 27).

Özetle, bu dönem benimsenen Demiryolu Politikası şu beş temel özelliğe sahiptir (Tekeli ve İlkin, 2009, 337-338):

1. Bu dönemde demiryolu inşaatlarının ihaleleri yabancı firmalara verilmemiş, yerli müteahhitlere verilmeye başlanmıştır.
2. Demiryolu yatırımlarına kaynak sağlamak için iç istikraza gidilmiştir.
3. Yabancı şirketler elindeki hatlar, devletçe satın alınarak işletilmiştir.
4. Demiryolu tarifelerinde ekonomiyi, özellikle ihracatı canlandırabilecek önemli indirimler yapılmıştır.
5. Bu indirimlere ve bazı hatların yeni açılmış olmasına rağmen, D.D.Y., devlet işletmeciliği altında, km başına giderleri yükseltmeden, gelirleri artırmayı sağlayan, bir devlet işletmeciliği örneği vermiştir.

5.1.2.2. 1946-1961 Dönemi Demiryolu Ulaşımı Politikaları

1946 yılı Cumhuriyet Türkiye'sinin tarihinde hem siyasi, hem de ekonomik bakımdan yeni bir dönüm noktasını oluşturur. Siyasi bakımdan 1946 yılı, tek parti döneminden çok partili parlamenter döneme geçişin başlangıç tarihidir. Ekonomik bakımdan 1946 yılı, Cumhuriyet'in kuruluşundan beri izlenen kapalı, korumacı, dış dengeye dayalı ve içe dönük ekonomik politikaların adım adım gevşetildiği ve ithalatın serbestleştirilerek, dış yardım, kredi ve yabancı sermaye yatırımları ile dış açıkların başladığı ve kronikleştiği ekonomik bir yapının başlangıcı olan bir zaman dilimidir (Avşaroğlu, 2008, 49).

Bu dönemde Türkiye, İkinci Dünya Savaşı'na girmemiş fakat bu savaştan fazlaca etkilenmişti. Savaş sırasında alınan ekonomik önlemler ülkede önemli sıkıntılara neden olmuştu. Türkiye, özellikle coğrafi konumu nedeniyle ABD ve SSCB gibi iki süper gücün arasında kalmış ve bu güçlerden ABD tarafına yaklaşmak zorunda kalmıştır. Bu gelişmeler, Türk siyasal yaşamını, ekonomik ve kültürel yaşamı ve ulaşım sektöründe benimsenen politika ve uygulamaları da etkilemiştir (Bağcı, yıl belirtilmemiş).

Kurtuluş Savaşı'ndan sonra tüm olanaksızlıklar içinde dahi yılda ortalama 240 km uzunluğunda demiryolu yapılırken, 1950 yılından sonra gelişen teknoloji ve maddi olanaklara rağmen yılda sadece 39 km'lik demiryolu yapılabildiği (http://www.kadimdostlar.com 2009). Dünyadaki uygulamalarından kısa bir süre sonra Türkiye'ye gelen ve 1940 yılına kadar büyük bir gelişme gösteren demiryolu taşımacılığının bu tarihlerden sonra geri plana atılmasının temelinde yatan gerekçe devletin ulaşım politikasının değişmiş olmasıdır

Karayolu, 1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında demiryolunu besleyecek, bütünleyecek bir dizge (sistem) olarak görülmüştür. Ancak karayollarının demiryollarını bütünleyecek, destekleyecek biçimde geliştirilmesi gereken bir dönemde, Marshall yardımıyla demiryolları adeta yok sayılarak karayolu yapımına başlanmıştır (TCDD, 2013). Marshall yardımının felsefesi, önce verip sonra daha büyük alma gibi bir sömürü mantığına dayanmaktadır ve temelde Avrupa ülkelerinin kalkınmasını amaçlamaktadır (Avşaroğlu, 2008, 49). Planın mimarı, aynı zamanda plana adı verilen, dönemin ABD Dışişleri Bakanı George Catlett Marshall, 5 Haziran 1947'de Harvard Üniversitesi'nde yaptığı konuşmasında özetle, Avrupa devletlerinin iktisadi kalkınmalarını planlamak için bir araya gelmelerini istemiş ve ortak bir plan hazırlanırsa Amerika Birleşik Devletleri'nin destek ve yardımını esirgemeyeceğini söylemiştir (Ertem, 2009, 391).

Marshall Planı'nın temelleri 12 Temmuz 1947'de, "On Altılar Konferansı" olarak adlandırılan toplantıda atılmıştır. Toplantıya katılan Türkiye de, hazırlamış olduğu ekonomik kalkınma programını gerçekleştirebilmek için ABD'den kendisine 615 Milyon \$ yardım yapılmasını istedi. Fakat Amerikalı uzmanlar, Marshall Planı'nın ülkelerin kalkınma programlarının finansmanı için değil savaştan yıkılmış olarak çıkan Avrupa'nın kalkınması için hazırlandığı gerekçesiyle Türkiye'nin yardım talebini geri çevirmişlerdir. Fakat daha sonra Türkiye'nin tekrar başvurusu üzerine, 1948'de imzalanan "Ekonomik İşbirliği Antlaşması" ile Türkiye'ye ABD'nin ekonomik yardımları başlamış oldu. 1948-1951 yılları arasında, ABD'den hibe olarak 62.376.000 \$, ödünç olarak 72.840.000 \$ ve 71.522.000 \$'ı hibe 55 Milyon \$'ı ödünç olmak üzere toplam da 126.522.000 \$ yardım ve aynı zamanda

3.000.000 \$ da teknik yardım olarak tüm Marshall yardımlarının yalnızca binde 36'sını oluşturmuştur (Ertem, 2009, 392-393).

İkinci Dünya Savaşı sonrası oluşan yeni ekonomik düzen içinde yer arayışına giren, Amerika Birleşik Devletleri'nden ve onun nüfuzu altındaki uluslararası kurumlardan ekonomik yardım görmeye başlayan Türkiye, bu çevrelerin telkin ve tavsiye ettikleri yeni kalkınma projeleri ile de tanışır. Bunların başında Thornburg Raporu, Barker Misyonu Raporu ve Hilts Heyeti Raporu gelir. Buna göre; Türkiye'ye gelen H. G. Hilts, Max Weston Thornburg ve James M. Barker gibi ABD'li uzmanlar ülkenin genel sosyo-ekonomik yapısını tetkik etmişler ve Türkiye'nin yeni iktisadi kalkınma planının oluşturulmasında etkili olan ve kendi adlarıyla anılan bir takım raporlar hazırlamışlardır. 1930'larda uygulanan politikaların keskin bir dille eleştiren M. W. Thornburg 1948 ve 1950 yıllarında hazırladığı "Türkiye Nasıl Yükselir?", "Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Eleştirisi" başlıklarını taşıyan raporunda; kısaca Türkiye'nin sanayileşmekten vazgeçmesi ve ithalata yönelmesi, dolayısıyla Amerikan bağımlısı bir ekonomik yapıya sahip olması önerilmektedir.

Dünya Bankası Raporu olarak da bilinen ve 1950 tarihli "Türkiye Ekonomisi" başlığını taşıyan Barker Raporu'nda ise, Türkiye'nin uluslararası işbölümü kapsamında, "bir tarım ülkesi" olduğu vurgulanarak, endüstri alanındaki çalışmaları durdurması ve yapmaması gerektiği telkin edilmiştir (Bocutoğlu ve Dinçaslan, 2014, 169-171).Raporunda "biz Türkiye'nin endüstrileşme hedefini terk etmesini önermiyoruz. Bizim önerimiz, bu hedefe gidilecek en hızlı yolun tarımsal kalkınmaya daha fazla ağırlık verilmesi olduğudur" ifadesi bunun bir kanıtıdır (Güven, 1998, 112).

1948 yılında ABD yönetimi tarafından hazırlatılan diğer bir rapor ise, Hilts Heyeti Raporu'dur. Rapor, Amerika Karayolları Genel Müdür Yardımcısı H. G. Hilts tarafından hazırlanmıştır. Bu raporda "Kamyonla yük taşıma işinde Amerikan girişimcilerinden mutlaka yararlanın" önerisinde bulunur. Yine aynı raporda Hilts, denizyollarıyla yapılacak ulaştırmaya karşı çıkar. Türkiye'ye verilecek kredinin verilmemesi yönünde tavır geliştirir. O tarihlerde Devlet Demiryolları ile ilgili bir lokomotif fabrikasının kurulması gündemdedir ve Hilts bu fabrikanın da kurulmasını

istememez. İşte böylece Türkiye'nin ulaştırma politikası ABD'nin emrine girmiş ve politika değişikliği ile birlikte idari alandaki politikalar da değişmeye başlamıştır (TMMOB, 2012, 10).

Karayolları için yeni bir idarenin kurulması gerekliliğini savunan Hilts Raporu kapsamında 1934'te çıkarılan bir yasa ile “şimendifer istasyonlarını ve limanlarını birbirine bağlamak, şimendifer hatlarını besleyecek yollar tertip etmek” amacıyla kurulan Şose ve Köprüler Reisliği, 1950 yılında Ulaştırma Bakanlığından ayrılarak Bayındırlık ve İskân Bakanlığına bağlanmış ve adı Karayolları Genel Müdürlüğü olarak değiştirilmiştir (Demirelli, 2014, 132).

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün önceliği NATO “savunma ittifakı” gereksinimlerini karşılayacak yol planlaması yapmaktır. Bu dönem desteklenen tek demiryolu projesi ise İskenderun-Erzurum demiryolu hattıdır olmuştur. Çünkü bu hat, Sovyetler Birliği'ne karşı bir ikmal hattı olarak planlanmıştır (TMMOB, 2012, 10).

Öte yandan 14 Mayıs 1950 seçimleriyle Türkiye'de İktidara gelen Demokrat Parti, yoğun Amerikan yardımı sayesinde, tarımsal üretimde önemli bir artış sağlamış fakat diğer sektörler özellikle demiryolu ulaşımı politikalarında tam bir başarısızlık örneği olmuştur (Erhan, 1996, 285-287).

Çizelge 5: 1923-1950 Yılları Arası Demiryolu Hat Yapımı

Dönemler	Konvansiyonel Hat Toplamı(km)	Yüksek Hızlı Tren Hat Toplamı (km)	Toplam Yollar (km)
1923-1931	6.011	–	6.011
1940	8.637	–	8.637
1950	9.204	–	9.204

Kaynak: (TMMOB, 2012.)

Bu dönem Truman Doktrini, Marshall yardımıyla doğrudan ABD'nin güdümüne giren Türkiye, bireysel teşebbüsler lehinde tavır alırken doğal olarak da Devletçilik ilkesinin aksi yönünde hareket etmiştir. DP'nin iki temel ekonomik politikası vardır; birincisi, özel teşebbüsün savunulması ve devletçiliğin reddi, ikincisi ise satın alma gücünün yaratılmasıdır. DP 'yi bu politikaya iten sebep “Devletin önce asli vazifelerini yapması, işletmecilik yapmaması” inancıdır (Özçelik, Yıl:3, 105-106).

Bu dönem, demiryolu ulaşım ağında böyle bir gerileme meydana gelmesinin altında yatan en önemli sebeplerin başında kuşkusuz ki, II. Dünya Savaşı ve dünya otomotiv sanayinde pazar payının yaklaşık olarak %80'ini elinde bulunduran Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nin payı oldukça büyük olması yatmaktadır (Murat ve Şahin, 2010, 77). Diğer önemli nedenler ise; Demiryolu altyapı ve işletme yatırımlarının pahalı olması, daha düşük yatırım miktarları ile yapılabilen karayolu altyapı yatırımlarının ABD yardımları ile daha cazip hale gelmesi (TMMOB, 2012, 10). Hatta 1952-1962 yılları arasında T.C Karayolları Genel Müdürlüğü bütçeleri, devlet bütçesinin % 10'unu oluşturarak adeta, 1950-1970 yılları arası karayolu yapımında altın çağ yaşanmıştır (Murat ve Şahin, 2010, 77).

Çizelge 6: 1950'li Yıllarda Yük ve Yolcu Taşımacılığında Durum

Ulaştırma Dizgeleri (Sistemleri)	Yük (%)	Yolcu (%)
Demiryolu	78	42
Karayolu	19	49
Denizyolu	3	8
Havayolu	0	1

Kaynak: (Murat ve Şahin, 2010, 80.)

Çizelgeden de anlaşıldığı gibi 1950'li yıllarda yolcu ve yük taşımacılığında karayolu ve demiryolu tercih edilmiştir. Fakat Gerek ABD'nin dayatmaları gerekse dönemin koşulları(savaşın etkisi, demiryolu alt yapı yatırımlarının yetersiz ve maliyetli olması...) nedeniyle demiryollarında, yolcu taşımacılığından ziyade yük taşımacılığı ön plana çıkmıştır. Ancak bu durum da daha sonraki yıllarda ortadan kalkmış, demiryolları yük taşımacılığında dahi tercih edilmemeye başlanmıştır. Türkiye'de 1950 yılına kadar yolcu ve yük taşımaları ise ağırlıklı olarak demiryolu ve denizyolu ile yapılmıştır. Bu dönem sonunda yolcu taşımalarının % 49,9'u karayolu, % 42,2'si demiryolu, % 7,5'i denizyolu ve % 0,6'sı havayolu ile yapılmaktadır. Ülke içi yük taşımalarının ise % 55,1'i demiryolu, % 27,8'i denizyolu, % 17,1'i de karayolu ile yapılmaktaydı (TMMOB, 2012, 9).

Yukarıdaki çizelgeden de açıkça anlaşılacağı gibi karayolu ağırlıklı ABD yardımları henüz etkisini göstermemiş, 1950'lerin ortalarından itibaren yavaş yavaş kendini hissettirmeye başlamıştır.

5.1.2.3. 1961-1980 (Planlı) Dönemi Demiryolu Ulaşımı Politikaları

1950'li yıllardan sonra uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucunda, 1950-1997 yılları arasında karayolu uzunluğu % 80 artarken, demiryolu uzunluğu sadece % 11 artmıştır. Ulaştırma sektörleri içindeki yatırım payları ise; 1960'lı yıllarda karayolu % 50, demiryolu % 30 pay alırken, 1985'den bu yana demiryolunun payı % 10'un altında kalmıştır. Bu ulaşım politikalarının doğal sonucu olarak ülkemiz ulaşım dizgesi (sistemi) adeta tek bir sisteme dayandırılmıştır. Ülkemiz yolcu taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yolcu taşıma payı % 96, demiryolu yolcu taşıma payı ise yalnızca % 2'dir. Demiryollarının, mevcut altyapı ve işletme koşullarının iyileştirilmemesi ve yeni koridorlar açılmaması nedeniyle yolcu taşımacılığındaki payı son 50 yılda % 38 oranında gerilemiştir.

1963 yılında Planlama dönemi başlamış, bugüne kadar 10 Kalkınma Planı hazırlanmıştır. 1. Beş Yıllık Kalkınma Planından 4. Kalkınma Planına kadar ulaşım ile ilgili ciddi bir planlama öngörüsü bulunmamış ulaşım sektöründe yalnızca genel hedeflere ilişkin tespitler yer almıştır. 4. Kalkınma Planı döneminde ulaşım ve planlamasına ilişkin belirlemeler olmakla beraber bir "Ulaşım Ana Planı" hazırlanmasına ilişkin herhangi bir gereklilik hissedilmemiştir. 1960'lı yıllar ülkemiz ekonomisinde kazanımların kaybedilmemesi ve yeni kazanımların elde edilmesi için kalkınma planlamasına başlandığı yıllardır. 1963–1967 Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde; ulaştırmayla ilgili ana ilkeler bölümünde şu değerlendirmeler yapılmaktadır: "Demiryollarımızın yapım tekniği eski tekniğe dayanmaktadır. Yol boylarında ileri işletmeciliğin gerektirdiği düzeltmeler yapılmamıştır. Demiryolları bundan böyle yurdumuzun şartlarına uygun standart ve teknikte yapılacaktır. Uzak mesafelerde ve trafik yoğunluğu yüksek olan hatlarda daha çok demiryolu taşımasını teşvik edici şartlar hazırlanacaktır. Ayrıca taşıma dizgeleri (sistemleri) arasında mallara göre de ayırım yapılacaktır" bu ifadeler, Cumhuriyetin ilk dönemleri sonrasında ulaşım dizgeleri (sistemleri) arasında dengeli ve ülke şartlarının gerektirdiği planlamanın yapılmadığı, uygulanan politikaların tek yönlü bir ulaşım türünü ön plana çıkardığına işaret etmektedir. Özellikle 4. Beş Yıllık Kalkınma Planında (1979–1983); "Demiryolu iç hatlar yolcu taşımasının yılda ortalama % 14,3 artarak dönem sonunda 2 katına yükseltilmesi, iç hatlar yük taşımasının ise yılda

ortalama % 20,1 artırılması hedef alınmıştır. Demiryollarının özellikle sanayiye dönük artan talebi yerinde ve zamanında karşılayabilmesi için bu alandaki yatırımlara yeniden düzenleme ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilecektir” denilmektedir. 4. Plan metinlerinde yer almamasına rağmen bu plan dönemi sonunda 10 yıllık bir “Ulaşım Ana Planı (1983–1993)” hazırlanarak 1983 yılında uygulamaya konulmuş ve 3 yılda bir plan hedeflerinin revize edilmesi öngörülmüştür. Uygulamaya konulan “Ulaştırma Ana Planı” hedefleri, 1986 yılında yenilenmesi gerekirken yenilenmemiş ve 1993 yılında terk edilerek uygulamadan kaldırılmıştır. Kısacası Ulaştırma Ana Planında tespit edilen ilke ve politikalar öneriden öteye geçememiştir (TMMOB, 2012, 13).

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)

Planın ulaştırma sektörüne yönelik ilkeleri: yolcu ve yük taşımacılığındaki talepleri karşılamak, mevcut kapasiteden tam yararlanmak, en hizmetin düşük maliyetlerde gerçekleştirilmesi, ulaşım işlerini milli ekonomiye uygun bir şekilde yürütmek, uzak taşımaları demiryolu ve denizyoluyla yapmak, demiryollarını iktisadi olan hatlarda kullanmak ve karayolunun demiryolu ile denizyolunu tamamlayıcı nitelikte olmasıdır (DPT, 1.BYKP, 384-386).

Bu dönemde genel anlamda plan tahminlerine ulaşılmıştır. Bu plan kapsamında, karayolu ulaşımındaki mevcut sorunları çözmek ve diğer ulaşım türlerinin kapasite kullanımları ile olanaklarını artırıcı önlemler olarak tek bir ulaşım türünde yoğunlaşmadan bütün ulaşım seçeneklerini kullanarak, değerlendirilmeye çalışıldığı saptanmıştır. Ancak 1. Plan Döneminin temel ilke ve hedeflerinden olan; Ulaştırma politikalarının tek elden Ulaştırma Bakanlığı'nca yönetilmesi, ulaştırmanın ekonomik kalkınmayla uyumlu gerçekleştirilmesi, uzak mesafelerde demiryolu ve denizyolu taşımacılığına ağırlık verilmesi, tüm taşıma dizgelerinde (sistemlerinde) hedeflenen gerçekleşme sağlanamamış, sektörde yapılan yatırımlardaki gerçekleşme oranı % 14,6 olduğu saptanmıştır (Erkol, 2008, 48-49).

Devlet Demiryolları işletmesi özellikle sistemdeki aksaklıklar, etkin bir işletme düzeninin kurulamamış olması ve trafiğin karayolu taşımacılığına kayma eğiliminde olması gibi nedenlerle devamlı olarak açık vermektedir. TCDD işletmesinin devamlı açık vermesinin yapısal nedenleri ise; 1. Plan döneminde

demiryollarında yenileme, onarım ve kaynak yapımı gibi işlerin yeni hat yapımı ile beraber yürütülmüş olması, hatların büyük bir kısmının alt yapısının eski, geometrik standartlarının yetersiz ve şehirlerarası bağlantılılarının uzun olmasıdır (DPT, 2.BYKP, 562).

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)

1968-1972 yılları arasını kapsayan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda demiryolu ulaşımı ile ilgili olarak alınması öngörülen tedbirler şu şekilde belirtilmiştir (DPT, 2.BYKP, 528):

- Vagon imalatında ahşap kullanımı terk edilmesi
- Yolcu vagonlarının ihracını mümkün kılacak modern konstrüksiyonlara öncelikle gidilmesi
- Yolcu vagonu imalatında vagon ağırlığını azaltacak hafif metal ve plastiklerden azami istifade yollarına gidilmesi
- Mevcut ve nispeten yeni durumda olan yolcu ve yük vagonlarının kullanma oranını artıracak ve bakım masraflarını azaltacak şekilde modernizasyonlarına başlanması öngörülmektedir.

İkinci Beş Yıllık Plan döneminde ulaşım sektörüne, toplam olarak 16,74 milyar liralık yatırım yapılması öngörülmüştür. Fakat bu yatırım daha çok karayolu ağırlıklı olup, demiryollarına ayrılan pay sadece bunun % 18,8'ini oluşturmaktadır (DPT, 2.BYKP, 579).

Çizelge 7: Ulaştırma Sektörü Yatırımları (Milyon TL, 1965 fiyatlarıyla)

	1.Plan Dönemi Toplamı	1968	1969	1970	1971	1972	2.Plan Dönemi Toplamı
Karayolu	6.380,0	2070,0	2230,0	2400,0	2625,0	2845,0	12170,0
Demiryolu	1562,0	485,0	600,0	705,0	700,0	660,0	3150,0
Denizyolu	779,7	183,0	193,0	191,0	166,0	167,0	900,0
Havayolu	220,7	153,0	124,0	63,0	128,0	52,0	520,0
Toplam	8922,4	2891,0	3147,0	3369,0	3619,0	3724,0	16740,0

Kaynak: (DPT, 2. BYKP, 579.)

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)

1973-1977 yıllarını kapsayan Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda demiryolları ile ilgili belirlenen hedefler şunlardır:

- Demiryolu ulaştırması, gelişen sanayinin ihtiyaçlarını süratli ve ucuz olarak karşılayacak yönde geliştirilmelidir (Murat ve Şahin, 2010, 114).
- Bu dönemde demiryolu ile ilgili toplam olarak 300 milyon TL yatırım yapılması hedeflenmiştir. Bu dönemde, TCDD. Fabrikalarında teknik ömürlerini doldurmuş olan tezgâhların ve bu fabrikaların imal kapasitesine uygun olmayan tezgâhların yenilenecek imalattaki darboğazların büyük ölçüde giderilmesi ve diğer tesislerin de buna paralel olarak geliştirilmesi öngörülmüştür (DPT, 3.BYKP, 550).

Çizelge 8: Üçüncü Plan Döneminde Hedeflenen ve Gerçekleşen Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı

Anamallar	Gerçekleşme 1972	III. Plan Hedefi 1977	Gerçekleşme 1977	Milyon Yolcu(km) Yılda Ortalama % Artış	
				Plan Hedefi	Gerçekleşen
Karayolu	47 365	114 165	82 141	19,2	11,6
Demiryolu	2 911	3 077	2 362	1,1	-4,3
Denizyolu	387	368	241	-1,0	9,9
Havayolu	512	1 250	1 73,4	19,5	15,9
Toplam	51 175	118 860	85 817,4	18,04	10,9

Kaynak: (DPT, 4.BYKP, 410.)

Söz konusu planda demiryolları ile ilgili önemli bir yapılanmadan bahsedilmemiş, ulaştırmada karayolu ağırlıklı çalışmalara daha çok yer verilmiştir.

Ancak Plan dönemi sonunda, sanayileşmenin yarattığı ulaşım talebi ile ulaştırma hizmetleri arasında gerekli düzeyde organik bir bağlantı kurulamamıştır. Özellikle büyük sanayi projelerinin yaratacağı ulaşım talebi proje çalışmaları aşamasında dikkate alınmadığından alt sistemlerde darboğazlar ortaya çıkmıştır. Altyapıdaki bu yetersizlik ekonominin yapısında olumsuz etkiler yanında verim düşüşlerine de yol açmıştır. III. Plan döneminde şehirlerarası yolcu taşımada yılda ortalama yüzde 11,6 dolayında bir artışı ile karayolu taşımada ağırlığını sürdürmüştür.

Bu dönemde şehirlerarası yolcu taşımada en hızlı artış yılda ortalama yüzde 15,9 ile havayolu taşımada görülmüştür. Denizyolu ile şehirlerarası yolcu taşımada yılda ortalama % 9,9 oranında artarken, demiryolunda % 4,3 azalma olmuştur. Böylelikle karayolu taşımada toplam şehirlerarası yolcu taşımadaki payı % 95,7 olarak gerçekleşmiştir (DPT, 4.BYKP, 409).

Çizelge 9: Üçüncü Plan Döneminde Hedeflenen ve Gerçekleşen Şehirlerarası Yük Taşımada

Anamallar	Gerçekleşme 1972	III. Plan Hedefi 1977	Gerçekleşme 1977	Milyon Ton(km) Yılda Ortalama % Artış	
				Plan Hedefi	Gerçekleşen
Karayolu	17 714	52 514	35 100	24,3	14,6
Demiryolu	6 739	10 215	6 367*	8,7	-1,2
Denizyolu	2 948**	8 187	4 397,2**	22,7	8,3
Havayolu	42	43,2	83,9	0,6	14,8
Toplam	27 443	70 959,2	45 948,1	20,9	10,09

Kaynak: (DPT, 4.BYKP, 410.)

*İdari taşımalar hariçtir.

**Yalnız kamu sektöründe yapılan taşımaları kapsar.

Bu dönem sonunda karayolu taşımada toplam şehirlerarası yük taşımadağındaki payı % 76,4'tür. Dönem içinde yük taşımada meydana gelen artışın hemen hemen tamamı karayolu taşımada kaymıştır. Demiryolu şehirlerarası yolcu taşımada kapasitesinde binde 7 artış sağlanmasına karşın taşınan yolcu sayısı % 4,3 azalmıştır. Şehirlerarası yük taşımada ise, öngörülenin ve II. Planda gerçekleştirilen düzeyin gerisinde kalmıştır (DPT, 4.BYKP, 409).

5.1.2.4. 1980-2000 Dönemi Demiryolu Ulaşım Politikaları

24 Ocak 1980 istikrar tedbirleriyle dış ticaret politikasında korumacıktan liberalleşmeye doğru değişikliklerin meydana gelmesi, bir başka deyişle, Türkiye ekonomisinin hızlandırılmasına karar verilmesi, beraberinde ihracat ve ithalatta sıçramalara yol açmış ve böylece dış dünya ile olan mal hareketleri ivme kazanmıştır (Kaynak, 2001, 170).

Çizelge 10: Ulaştırma Sektöründe Gerçekleşen Kamu Harcamalarının Dağılımı

Yıllar	Karayolu %	Otoyolu %	Demiryolu %	Denizyolu %	Havayolu %	Boru Hatları %	Toplam %
01980	65,1	-	21,2	8,4	5,1	0,2	100,0
1985	42,0	-	19,4	8,1	24,7	5,8	100,0
1990	33,0	43,9	8,7	3,9	4,0	5,4	100,0
1991	10,0	44,0	7,7	1,8	1,7	4,9	100,0
1992	35,5	48,5	6,4	2,3	2,4	4,8	100,0
1993	50,7	30,7	7,1	1,9	3,8	5,8	100,0
1994	28,6	45,8	9,5	1,8	10,6	3,7	100,0
1995	28,6	51,6	6,6	2,2	7,4	3,6	100,0
1996	32,6	42,6	5,2	1,8	15,5	2,2	100,0
1997	36,9	31,5	4,3	2,2	19,7	5,3	100,0
1998	36,3	34,7	5,0	2,7	20,9	10,4	100,0

Kaynak: (Kaynak, 2001, 172.)

Yukarıdaki çizelgeye bakıldığında; ulaştırma sektöründe yapılan kamu yatırımlarının alt sistemler bakımından dağılımına bakıldığında demiryollarının uzun yıllardır çok ciddi bir biçimde ihmal edildiği gözlenmektedir. Kamu harcamalarından demiryollarına ayrılan pay 1980’de % 21,2 iken 1998’de yalnızca % 5 oranında gerçekleşmiştir (Kaynak, 2001, 171).

1980’li yıllar, özellikle de Pazar ekonomisi ülkelerinde, ulaşım ve taşımacılık politikalarında önemli dönüşümlerin yaşandığı yıllar olmuş; demiryolu ulaşımı hızlı tren teknolojileri bazında, yeniden olağanüstü bir önem kazanmaya başlamıştır (Kaynak, 2001, 174).

1980 ihtilali sonrasındaki yıllar Türkiye’de otoyollar döneminin başladığı bu dönemde Türkiye’de otoyol yapımı desteklenmiştir. Böylece başta demiryolu olmak üzere diğer ulaştırma dizgelerinin (sistemlerinin) kaderi değişmemiş bu defa da

otoyolların gölgesi altında ezilmişlerdir. Başbakanlık Devlet İstatistikleri Enstitüsünün Ulaştırma İstatistikleri Özetinde (U.İ.Ö) belirtildiği üzere 2000 yılına gelindiğinde devlet ve il yollarının toplam uzunluğu 61090 km'ye ulaşırken otoyolların uzunluğu 1773 km'ye çıkmıştır (Akgüngör ve Demirel, 2004, 425).

1980'li yılların ortalarında hızlı bir karayolu yapım seferberliği başlatılmıştır. Bu çerçevede 1990'lı yılların ortalarına kadar otoyollar için yılda yaklaşık 2 milyar dolarlık yatırım yapılmıştır. Buna karşılık, özellikle önemli demiryolu altyapı yatırımları konusunda herhangi bir projenin hayata geçirilmediği görülmektedir. Var olan demiryollarının büyük bölümü yüzyılın başında inşa edilen durumuyla kalmaya mahkûm olmuştur. (<http://www.kadimdostlar.com> 2009).

Özetle; 1980 sonrası döneme ulaştırma sektörü kapsamında damgasını vuran üç temel gelişme yaşanmıştır, bunlar:

- Karayollarında, otoyol döneminin başlaması
- Demiryollarında, yüksek hızlı trenlerin kullanımı
- Tüm sektörlerde özelleştirme girişimlerinin artması

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)

Dördüncü Beş Yıllık (1979 -1983) Kalkınma Planı, 16 Ekim 1962 tarihli, 77 sayılı yasa gereğince, Millet Meclisi Genel Kurulunun 29-30.11.1978 tarihli 15'nci Birleşiminde onaylanmıştır (DPT, 4.BYKP, 4). Planda, tüm sektörler için geçerli olan temel hedef; taşıma hizmetlerinin, sanayinin gereksinimlerini karşılayacak, yerleşme ve sanayi merkezleri arasındaki ilişkileri güçlendirecek ve dışa bağımlılığı en aza indirgeyecek biçimde yönlendirilmesi; mevcut ve eklenecek altyapının en ekonomik biçimde kullanılması ve kapasite kullanım oranlarının artırılmasıdır (Murat ve Şahin, 2010, 115).

1979-1983 yılları arasını kapsayan Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ulaştırma ve demiryolları ile ilgili diğer hedefler ise şunlardır:

- Özellikle sanayi alanında demiryollarına olan talebin artması ve bu talebin yerinde ve zamanında karşılanabilmesi için, bu alandaki yatırımlarda, yeniden düzenlemelere ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilmelidir (Murat ve Şahin, 2010, 116).

- Demiryolu, denizyolu ve havayolu alanlarında hizmet gören kamu kuruluşlarının, hedef alınan hizmet düzeylerini ve çağdaş işletmecilik koşullarını gerçekleştirebilmesi için bu kuruluşlarda yapısal düzenlemelere gidilmesi ve idari, hukuki, mali önlemler alınması gereklidir (Murat ve Şahin, 2010, 117).
- Demiryolu iç hatlar yolcu taşımalarının yılda ortalama yüzde 14,3 artarak dönem sonunda 1978'e göre iki katına yükseltilmesi, iç hatlar yük taşımalarının ise yılda ortalama yüzde 20,1 artırılması hedef alınmıştır (DPT, 4.BYKP, 413).
- Şehirlerarası yük taşımada 1977'de % 76,4 olan karayollarının payının 1983'te 66,4'e düşürülmesi; 1977'de sırasıyla %13,9 ve 9,5 olan demiryolu ve denizyolu ulaştırıcılığının paylarının ise % 22,7 ve % 10,7'ye yükseltilmesi öngörülmüştür (DPT, 4.BYKP, 413).
- III. Plan döneminde kamu ulaştırma yatırımlarının % 60'ı karayollarına, % 17,2'si demiryollarına ayrılmış iken, bu dönemde % 46,9'unun karayollarına, % 39'unun demiryolu ulaşımına ayrılarak demiryolu ulaşımına ağırlık kazandırılması amaçlanmıştır. Ayrıca Söğütlüçeşme istasyonunun tadilatı ve Tecer-Kangal Demiryolu yapımının da bu dönemde gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır (DPT, 4.BYKP, 413).

Çizelge 11: 1978-1983 Dönemi Ulaşım Sektörü Yatırımları

	Kamu	Yüzde Dağılım	Özel	Yüzde Dağılım	Toplam	Milyar TL. (1978 fiyatları) Toplamın Yüzdesi
Karayolu	68,0	46,9	72,0	84,0	140,0	60,7
Demiryolu	56,6	39,0	–	–	56,6	24,6
Denizyolu	10,2	7,0	13,3	15,6	23,5	10,2
Havayolu	6,3	4,3	0,2	0,4	6,5	2,8
Boru Hatları	1,0	2,8	–	–	4,0	1,7
Toplam	145,1	100,0	85,5	100,0	230,6	100,0

Kaynak: (DPT, 4.BYKP, 415.)

Ulaştırma Ana Planı (1983-1993)

Ulaşım sektörünü disiplin altına alma çabası diğer sektörlerle beraber, ülkemizin planlı ekonomiye geçişi ile başlamıştır. Ancak özel bir örgütlenme ve eşgüdüm ile yetişmiş bir teknik kadro gerektiren sektörel planlama hiçbir zaman gerçekleştirilemediğinden, ulaşım yatırımlarının birbirinden kopuk projeler bazında değerlendirilmesi süregelmiştir. 1970'li yıllarda biri DPT ve diğeri Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde başlatılan iki çalışma da, arkasında yeterli siyasi desteği bulamadığından somut ürünler verememiştir (Elker ve Öncü, 1993, 77).

Planın amaçları, plan içerisinde şu şekilde sıralanmaktadır (Elker ve Öncü, 1993, 77):

- Büyüyen ve kalkınan ülkenin insanların ve ekonominin talep edeceği ulaşım olanaklarını kestirmek ve mümkün olacak en üst düzeyde karşılamak
- Ülke güvenliği için gerek duyulabilir ulaşım olanaklarını hazırlamak
- Her ulaşım alt dizgesinin (sisteminin) toplam taşıma içindeki yerini tespit ederek, kamu ve özel kesimi bu amaç doğrultusunda yönlendirmek
- 1983-1993 dönemi için, kuruluşların detay planlarının ve yıllık programlarının esaslarını oluşturmak
- Planda, on yıllık dönemde azami 226 km otoyola ihtiyaç olduğu ifade edilirken bunun tam tersine, Türkiye'de 2 bin km. otoyola ihtiyaç olduğu şeklinde bir iddia ortaya atılmıştır. Halbuki Türkiye otoyolları, hiçbir zaman gerçek kapasitesi ile çalışmamaktadır. 1996 yılı verilerine göre, otoyolların kullanım oranı % 1,2' dir. Otoyollara, sadece 1993'e kadar, 12 milyar dolar kaynak aktarılmıştır. Yapılan otoyolların neredeyse tamamının standart dışı olması da, ayrı bir çarpıklık örneği olarak karşımıza çıkmaktadır (Yıldız, 2004, 11).

Ulaştırma Ana Planı, on yıllık bir dönemde sektörde 1981 yılı fiyatlarıyla 2,619,160 milyon TL yatırım yapılmasını öngörmüştür. Bu yatırımların yaklaşık % 28'inin de demiryollarına ayrılması planlanmıştır (Elker ve Öncü, 1993,80).

Çizelge 12: Ulaştırma Ana Planı ile Öngörülen Demiryolu Yatırımları

	1982 Başı	1993 Sonu
Elektrikli hat uzunluğu (km)	204	1.141
Sinyalizasyon (km)	605	2.038
Dizel anahat lokomotifi (adet)	394	752
Elektrikli anahat lokomotifi (adet)	18	138
Otomotris (adet)	60	139
Yük vagonu (adet)	21.362	38.600
Yolcu vagonu (adet)	1.071	1.570

Kaynak: (Elker ve Öncü, 1993, 80.)

Yukarıda çizelgede 1993 yılı verileri plan kapsamında yapılan öngörülerden oluşmaktadır. Bu verilerden de anlaşılacağı üzere, demiryollarına teknik açıdan yapılan yatırımlar 10 yılda neredeyse iki katından daha fazlasının yapılmasını öngörmektedir.

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1984-1989)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunun 13/7/1984 tarihli 90. birleşiminde onaylanan, Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın ulaştırma sektörü ile ilgili ana hedefleri arasında, sektörde verimliliğin maksimize edilmesi, mevcut kapasitenin en efektif şekilde kullanımının sağlanması, altyapının güvenli ve ekonomik bir hizmeti eksiksiz bir şekilde yerine getirmesi yer almaktadır (Murat ve Şahin, 2010, 117).

Ülkemizde transit taşımacılığında yoğun olarak kullanılan karayolu ulaşımının demiryolu ve denizyolu ulaşımına kaydırılabilmesi için gerekli çalışmalar yapılması hedeflenmiştir (Murat ve Şahin, 2010, 118).

5. Plan dönemi sonunda, halen yüzde 80,9 olan karayolları payının yüzde 65,7'ye düşmesi, buna karşılık demiryolu, denizyolu ve boru hatlarının paylarının sırasıyla yüzde 18,3, 11,5 ve 4,4'e yükselmesi beklenmiştir (DPT, 5.BYKP, 112).

Dönem içinde 200 - 250 adet dizel ana-hat lokomotifi imal edilmesi, ayrıca paket olarak dizel anahat, dizel manevra ve elektrikli anahat lokomotifleri satın alınması, 9000 dolayında yük vagonu imal edilmesi diğer hedeflerdir (DPT, 5.BYKP, 113).

Çizelge 13: Yurtiçi Yolcu Taşımaları (Milyon Yolcu-km)

	1978 Gerçekleşme	1983 Gerçekleşme	Yıllık Ortalama% Değişme	1989 V. Plan Hedefi	Yıllık Ortalama %Değişme
Karayolu	71393	76864	1,5	95755	4,5
Demiryolu	2870	3024	1,1	4150	5,4
Denizyolu	198	98	-13,1	250	16,8
Havayolu	808	650	-4,4	814	4,6
Toplam	75269	80636	1,4	100969	4,6

Kaynak: (DPT, 5.BYKP, 115.)

Çizelge 14: Yurtiçi Yük Taşımaları (Milyon Ton)

	1978 Gerçekleşme	1983 Gerçekleşme	Yıllık Ortalama %Değişme	1989 V. Plan Hedefi	Yıllık Ortalama %Değişme
Karayolu	34974	41812	3,7	43000	0,6
Demiryolu	5679	6123	1,5	12000	11,9
Denizyolu	3434	2930	-3,1	7500	17,7
Havayolu	63	57	-2,0	69	3,9
Boru hattı	906	750	-5,5	2887	31,0
Toplam	45056	51672	2,7	65456	4,8

Kaynak: (DPT, 5. BYKP, 115.)

TCDD Genel Müdürlüğünün çeken - çekilen araç kapasitesinin hızla artırılmasına yönelik yatırımları ile mevcut demiryolu alt yapısının standartlarını yükseltecek yol yenilemeleri ve kapasiteyi artıracak elektrifikasyon, sinyalizasyon yatırımları mevcut demiryolu ulaşımı dizgesinin (sisteminin) belirlenecek özelliklerine göre ele alınacaktır (DPT, 5.BYKP, 115).

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)

Plan; 30.10.1984 tarihli 3067 sayılı Kanun gereğince, Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunun 22.6.1989 tarihli 107. Birleşiminde onaylanmıştır. Plan kapsamında demiryolları ile ilgili belirlenen hedef, ilke ve politikalar şunlardır (DPT, 6.BYKP, 273-352):

- Plan dönemi sonunda demiryolu ile yurtiçi yük taşımalarının yıllık ortalama % 8,9 artış ile 13,5 milyar ton km'ye ulaşması ve toplam yük taşımaları içindeki payının % 11,7 olması hedeflenmektedir.
- Yurtiçi yolcu taşımalarının 1994 yılı sonunda 4,5 milyar yolcu-km olarak gerçekleşmesi beklenmektedir.
- Söz konusu dönem içinde yaklaşık 2.000 km yol yenilenecek, 1994 yılında elektrikli hat uzunluğu 2300 km'ye, sinyalizasyon tesisleri de 2489 km'ye ulaşacaktır.
- Demiryollarında kombine taşımacılık ve konteyner kullanımı gibi alanlarda hızlı ve güvenli bir taşımacılığa geçiş için gerekli düzenlemeler yapılacak
- Demiryolu taşımacılığında kullanıcıların taleplerini yakından izleyen, Pazar koşullarındaki değişikliklere hızla uyum sağlayan yapısal düzenlemelerin en kısa zamanda gerçekleştirilmesi sağlanacak
- Demiryollarında verimliliğin artırılması ve çağdaş bir işletmeciliğin gerçekleştirilmesi amacıyla yeterli sayı ve nitelikte yetişmiş kadroların istihdamı sağlanacak, hizmet öncesi ve hizmet içi eğitime öncelik verilecek
- Demiryollarını AT ölçülerinde dengeli, verimli ve ekonomik bir duruma getirebilmek için gerekli çalışmalar yapılacaktır.
- Demiryolu ulaştırmasında sorunların çözümü ve verimliliğin artırılması için çağdaş bir işletmecilik ve yeni yönetim anlayışı uygulanacaktır.

6. Plan döneminde toplam kamu yatırımlarının % 30,6'sı ulaştırma sektörü için harcanmıştır. Bunun yaklaşık % 80'i karayolları, geri kalan % 20'lik kısmı ise demiryolları, denizyolları, havayolları ve boru hattı sektörleri arasında paylaştırılmıştır. Karayolu yatırımlarının büyüklüğünün temel nedeni, bu dönemde, devam eden otoyol yatırımlarının ulaştırma yatırımları içinde % 47'lik bir paya sahip olmasıdır. Yani ulaştırma sektörünün karayolu ağırlıklı yapısı 6. Plan döneminde de sürmüştür (DPT, 7.BYKP, 143).

Çizelge 15: 1980-1999 Dönemi Karayolu ve Demiryolu Uzunlukları

Yıllar	Devlet ve İl Yolu	Otoyolu	Anahat Demiryolu
1980	60.761	27	8.397
1985	59.302	81	8.400
1990	59.128	281	8.429
1991	59.221	387	8.429
1992	59.842	757	8.430
1993	59.770	1.070	8.430
1994	59.832	1.167	8.452
1995	59.999	1.246	8.459
1996	60.225	1.514	8.607
1997	60.836	1.528	8.607
1998	60.885	1.726	8.607
1999	60.923	1.749	8.682

Kaynak: (Kaynak, 2002.)

Demiryolu altyapısı işletmeciliğinin gelişen teknolojinin ve yönetim tekniklerinin gerisinde kalması, mevcut demiryolu alt dizgesinin (sisteminin) taşıma taleplerini yeterince karşılayamamasına neden olmaktadır. 6. Plan döneminde mevcut demiryolu ağının geometrik standartlarında gerekli iyileştirme sağlanamamıştır. Bu dönemde 662 km yol yenilenebilmiş, elektrifikasyon çalışmalarına öncelik verilmiş ve 1989'da 479 km olan elektrikli hat uzunluğu 1994 sonunda 955 km'ye ulaşmıştır (DPT, 7.BYKP, 145).

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)

Plan; 30.10.1984 tarihli 3067 sayılı Kanun gereğince, Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunun 18.7.1995 tarihli 142. Birleşiminde onaylanmıştır. Planda temel amaç; ulaşım türleri arasında yaratacağı uyumlu entegrasyonla ekonomik, hızlı ve güvenli bir hizmet sunarak kalkınma hedeflerine ulaşılmasına en fazla katkı sağlayabilecek, çevre ile de uyumlu bir ulaştırma altyapısı oluşturulmasıdır. Bu amaca ulaşmak için; sektörde verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanımı, ağırlıklı olarak karayolları ile yapılan yurtiçi yük taşımalarının demiryolu, denizyolu ve boru hatlarına kaydırılmasını sağlayacak altyapı ile yasal ve kurumsal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir (DPT, 7.BYKP, 146).

Plan döneminde ulaştırma yatırımlarına, toplam kamu yatırımları içinde % 30,6 pay ayrılması öngörülmektedir (DPT, 7.BYKP, 143). 7. Plan Dönemi içinde, 1999 yılı sonuna kadar ikinci hatlar dahil 139 km yeni demiryolu hizmete açılmıştır. Ayrıca, 820 km elektrifikasyon tesisi (tali hatlarla birlikte 972 km) 779 km sinyalizasyon tesisi tamamlanmış, 891 km yol yenilenmiştir (DPT, 8.BYKP, 155).

Demiryolu ile yurtiçi yük taşımalarının 7.plan döneminde yıllık ortalama % 10,9artması hedeflenmiş, buna karşılık 1995-1999 yılları arasında yük taşımaları yıllık ortalama binde 4,0 oranında azalarak toplam taşımalarındaki payı % 4,7 olarak gerçekleşmiştir. Yolcu taşımalarında ise, 1995-1999 yılları arasında yılda ortalama % 3,7 artmış ancak toplam yurtiçi yolcu taşımaları içinde 1995 yılında % 2,3 olan payı 1999'da 2,1'e gerilemiştir (DPT, 8.BYKP, 155).

Ayrıca 7. Plan kapsamında ulaştırma sektöründe karayolu yatırımları için planlanan yatırım payı % 71 iken, demiryolu için % 9 ve diğeri yatırımlar için % 20'lik bir pay ayrılmıştır. Fakat gerçekleşen karayollarında % 66, demiryollarında % 7,5 ve diğeri yatırımlarda ise % 26,5 oranında olmuştur (Öztürk, 2009, 124).

5.1.2.5. 2000' li Yıllarda Demiryolu Ulaşımı Politikaları

1980'lerden itibaren değışen ulaşım politikaları 2000'li yıllarda yüksek hızlı trenlerin ortaya çıkmasıyla farklı bir boyuta ulaşmıştır. Ulaşımında sürdürülebilir politikalar, uygulanmasa da gündeme gelmiş, gerek hükümet programlarında gerek kalkınma planları ve uluslararası arenada kabul edilmiştir.

Yeşil ulaşım sloganıyla tekrar canlandırılmaya çalışılan demiryollarının bu dönemdeki en önemli rakibi ise ezeli rakibi olan karayollarının bir üst modeli olan otoyollardır.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)

Plan; 30.10.1984 tarihli ve 3067 sayılı Kanun gereğince, Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunun 27.6.2000 tarihli 119 uncu Birleşiminde onaylanmıştır. Planda ulaştırma sektörü ile ilgili temel amaç; ekonomik ve sosyal gelişmenin ihtiyaç duyduğu ulaştırma hizmetlerinin ekonomik ve güvenli bir şekilde karşılanması, ulaşım türleri arasında ilke gereksinimlerine uygun dengenin

sağlanması, ulaşıtırmada can ve mal güvenliğinin yanı sıra çevreye verilen zararın en aza indirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılması olarak belirlenmiştir. Planda demiryolu sektörü ile ilgili temel amaç, ilke ve politikalar ise şunlardır (DPT, 8.BYKP, 154-156):

- Demiryolu işletmeciliğinin piyasa koşullarına uyumlu, ticari odaklı ve etkin hizmet üretir konuma getirilerek ülke ulaşım dizgesi (sistemi) içindeki rolünün güçlendirilmesi temel amaçtır. Bu amaçla, altyapı iyileştirme çalışmalarının yanı sıra, işletici kuruluş TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün dikey entegrasyona sahip yapısının küçültülerek iş birimi bazında yeniden yapılanmasının sağlanması ve bu bağlamda, yük ve yolcu temel iş birimleri ile alt yapı ve atölyeler destek iş birimleri oluşturulması amaçlanmaktadır.
- Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) Demiryolu Projesinin yapımına Plan döneminde başlanacaktır. Bu proje ile birlikte, Avrupa ve Orta Asya arasında kesintisiz demir-yolu ulaşımına olanak sağlayacak Boğaz Demiryolu Tüp Geçiş ve Gebze-Halkalı Banliyö Hattının İyileştirilmesi Projesi öncelikle ele alınacak ve Türkiye'nin transit demiryolu taşımacılığındaki konumu güçlendirilecektir.
- Mevcut demiryolu şebekesinden en üst düzeyde yararlanmak □zere altyapı iyileştirme ve modernizasyon yatırımlarına ağırlık verilecektir. Ayrıca, Plan döneminde; 85 km yeni yol yapılması, 1.800 km yolun yenilenmesi, 180 km sinyalizasyon ve 160 km elektrifikasyon tesisinin tamamlanması planlanmaktadır.
- Yatırım programında, demiryolu şebekesinin kuzey-güney ekseninde geliştirilmesi amacıyla yürütölen Samsun-İskenderun Demiryolu Fizibilite Etüdüünün yanı sıra, doğu-batı ekseninde geliştirilmesi amacına yönelik alternatif projeler ile DOKAP-DAP-GAP plan bölgeleri arası ve uluslararası ulaşımın geliştirilmesine yönelik projeler bir bütönlük içinde etüt edilecek, demiryollarının uzun vadeli gelişme perspektifi ile uyumlu olan projeler önceliklendirilerek kaynak kullanımında etkinlik sağlanacaktır.

Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)

8. Plan döneminde yurt içi yük taşımacılığında karayollarının payı 2000 yılında yüzde 88,7'den 2005 yılında yüzde 90 seviyesine ulaşmıştır. Sektörde küçük bir paya sahip olan deniz yolu yük taşımalarının payı daha da azalarak 2005 yılında yüzde 2,8 seviyesine gerilemiştir. Demiryolu ve boru hattı taşımaları paylarını korumuştur. Bu dönemde yurt içi yolcu taşımalarının yüzde 95,2'si karayolu ile gerçekleştirilmiştir. Yurt dışı yük taşımaları denizyolu, yolcu taşımaları ise havayolu ağırlıklı yapısını korumuştur (Resmi Gazete, 2006, 26).

Türkiye'deki mevcut demiryolu ağı toplam 10.984 km olup bu ağın 8.697 km'si ana hattır. Mevcut demiryolu ağının 2.305 km'si elektrikli ve 2.665 km'si sinyallidir. Demiryolu yoğunluğu açısından Türkiye, AB üyesi ülkelerle karşılaştırıldığında en az yoğunluğa sahip ülkedir. Ana şehirlerarasındaki koridorlarda taşımacılık nispeten eskimiş bir alt yapı üzerinde sürdürülmektedir. Demiryolu altyapısının en önemli problemi büyük nüfuslu şehirlerarasındaki demiryolu hatlarının yüksek hız ve kaliteli servise uygun olmamasıdır. Km başına toplam trafik birimi itibarıyla da Türkiye AB ortalaması olan 3,2'nin oldukça altındadır (TBMM Kararı, Resmi Gazete, 2006, 26).

Plan kapsamında ulaştırma ve demiryolları ile ilgili hedefler şunlardır (TBMM, Resmi Gazete, 2006, 70):

- Demiryolu ve deniz yolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınmasının özendirilmesi,
- Yük taşımalarının demiryolu ağırlıklı yapılması ulaştırma sektöründe stratejik bir amaçtır. Bu doğrultuda demiryolunda özel sektör tren işletmeciliği geliştirilmesi.

Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018)

Ülkemizde şehirlerarası yolcu taşımalarının yaklaşık % 90,5'i, yük taşımalarının ise yaklaşık %87,4'ü karayolu ile gerçekleşmektedir. Taşımanın ulaştırma türleri arasında dengeli bir şekilde paylaşılması ihtiyacı devam etmektedir (DPT, 10.BYKP, 107).

2012 yılı sonu itibarıyla 8.770 km'si konvansiyonel ana hat, 2.350 km'si tali hat ve 888 km'si yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam 12.008 km demiryolu ağı bulunmaktadır (DPT, 10. BYKP, 108).

10. Plan kapsamında belirlenen amaç ve hedefler şunlardır (DPT, 10. BYKP, 110-111):

- Yük ve yolcu ulaştırma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli bir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolunun paylarının artırılması, kalitenin ve güvenliğin yükseltilmesi ve ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi esastır.
- Hızlı tren ağı; Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya ve İstanbul-Eskişehir-Antalya koridorlarından oluşmaktadır. Plan dönemi sonuna kadar 393 km uzunluğundaki Ankara-Sivas ve 167 km uzunluğundaki Ankara (Polatlı)-Afyonkarahisar hızlı tren hatları işletmeye açılacaktır.

Üç adet kalkınma planı oluşturulan ve günümüzü de kapsayan bu dönemde, demiryollarının ihmal edildiği kabul edilmekle birlikte canlandırılmasına yönelik ciddi bir çaba söz konusu olmadığı söylenebilir. Yukarıda yer alan 8. 9. Ve 10. Kalkınma planlarından da anlaşılacağı üzere ulaşımda, demiryollarına yönelik hedeflere tam anlamıyla ulaşılamamakla beraber bu alanda önemli sayılabilecek birkaç proje gündeme gelmiştir. Bu projelere aşağıda ayrıntılı olarak yer verilmiştir.

5.1.2.5.1. YHT Projeleri

Zamanın en etkin biçimde kullanılması ihtiyacı, karayolu ulaşım araçlarının çevreye verdiği zararların en aza indirilmesi ve diğer taşıma türlerine göre demiryolunun daha güvenilir bir ulaşım aracı olması, demiryolu konusunda gelişmiş bazı Dünya ve Avrupa ülkelerini hızlı tren hatlarının yapımı konusunda önemli yatırımlar yapmaya zorlamıştır (TCDD, 2014).

Ulaştırma Bakanlığı'nın 2023 hedeflerine göre; demiryolu yatırımlarının maliyeti yaklaşık 45 milyar dolar olarak hesaplanmıştır. Bu paranın 25-30 milyar dolarının "Demiryolu İş Birliği Anlaşması" gereği 7 bin 18 kilometrelik yüksek

hızlı demiryolu hattını inşa edecek olan Çin'den sağlanması planlanmaktadır. Geriye kalan 2 bin 924 kilometrelik kısmının ise Demiryolları öz kaynakları ve dış kredilerle yapılması amaçlanmaktadır (Kuvel, 2011).

Ankara – Eskişehir: Aslında müstakil proje değil, uzunluğu 533 km. olan Ankara – İstanbul projesinin bir parçası ve ilk etabıdır. 245 km. uzunluğundadır. 13 Mart 2009'da işletmeye alınmıştır. Ülkemiz için yüksek teknoloji konusu olan Yüksek Hızlı Trene geçiş aşaması için bir deneyim olmuştur (Özen, 2013).

Deneme seferlerinde, 303 km. hıza ulaşılan hattın tamamı elektrikli, sinyalli, yeni çift hattı ve hızlı demiryolunu içerir (Öztürk, 2009, 165).

YHT öncesinde konvansiyonel trenlerle günde ortalama 572 yolcu taşınırken, YHT sonrasında bu sayı günde ortalama 7.000 kişiye ulaşmıştır. Daha önce Ankara-Eskişehir arasında %8 olan tren taşıma payı YHT ile % 72'ye ulaşmıştır. 17,5 milyon €'ya mal olan ve 419 yolcu kapasiteli set ile hizmet veren Yüksek Hızlı Tren ile 13 Mart 2009 – 31 Aralık 2011 tarihleri arasında toplam 17.326 sefer, 4.244.870 tren-km yapılmıştır ve doluluk oranı%70'tir (TCDD, 2011, 26; Acar, 2013, 29).

Eskişehir - İstanbul YHT Projesi: Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattının ikinci etabı olan ve toplam uzunluğu 288 km. olan hat 25 Temmuz 2014'te hizmete açılmıştır. Hat 250 km/saat hıza uygun olarak yapılmış çift hatlı ve yüksek standartlı olarak planlanmıştır (TCDD, 2015).

Ankara – Konya YHT Projesi: Ankara – Eskişehir Yüksek Hızlı Tren hattında bulunan Polatlı istasyonundan ayrılmaktadır. Yani 90 Km. uzunluğundaki Ankara – Polatlı yolundan faydalanılmıştır (Özen, 2013). 212 km uzunluğunda olan ve 2010'da bitirilmesi amaçlanan hat bir yıl gecikmeli olarak tamamlanmıştır. 24 Ağustos 2011 tarihinde günde 8 sefer ile ticari yolcu taşımacılığına başlayan Ankara-Konya YHT sefer sayısı 1 Aralık 2011 tarihinde günde 14'e çıkarılmıştır. 24 Ağustos 2011 – 31 Aralık 2011 tarihleri arasında 1.288 sefer yapılmış ve toplam 408.328 yolcu taşınmıştır. Yapılan tren-km 390.264, doluluk oranı ise % 78'dir (TCDD,2011, 27).

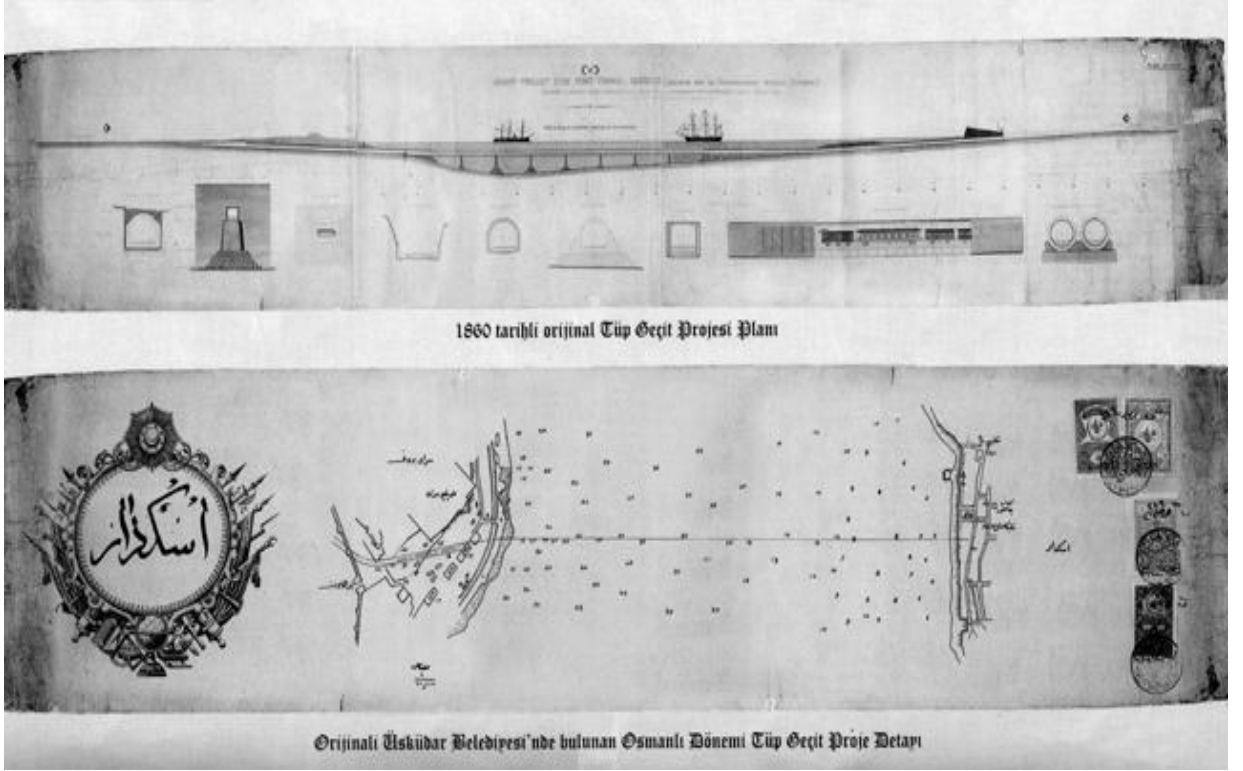
5.1.2.5.2. Boğaz Tüp Geçiş (Marmaray) Projesi

İstanbul'un, kent içi ulaşım sorununa toplu taşımacılıkta köklü bir çözüm getirmeyi amaçlayan bu proje kapsamında, Avrupa yakasındaki Halkalı' dan, Anadolu yakasındaki Gebze'ye kesintisiz, çağdaş, yüksek kapasiteli ve hızlı bir şekilde 76.3 km'lik yüzeysel bir metro inşa çalışmasıdır (Öztürk, 2009, 166).

İlk tüp geçit projesi teklifi, Galata ve Pera arasındaki tünelin mühendisi Euqene Henri Gavand tarafından yapılmıştır. Henri Gavand, şimdiki Karaköy-Galata tüneli işletmeye açıldıktan bir sene sonra, 1876'da Osmanlı hükümetine Boğaziçi'nde, Sarayburnu ve Üsküdar arasında bir tüp geçit projesi sunmuştur. Konuyla ilgili ikinci proje, Fransız S. Preault Demiryolu Şirketi tarafından hazırlanmıştır. 1891 yılında Fransız mühendislerinden S. Preault tarafından devrin padişahı Sultan Abdülhamid Han'a "Denizaltı Çelik Tüneli" başlığı altında proje sunulur. Üçüncü bir proje olarak ise, yine Sultan 2. Abdülhamid Han zamanında, Boğazın Anadolu (Üsküdar-Salacak) ile Rumeli (Yenikapı-Sarayburnu) yakasına bir tüp geçit yapılması yeniden ele alınmış; üç Amerikalı mühendis Frederic E. Strom Frank T. Lindman ve John A. Hilliker taraflarından yeni bir proje daha yapılmıştır. "Tünel-i Bahri" yani "Deniz Tüneli" adıyla anılan ve 1902'de çizdirilen projede köprülerin, çelik teknolojisiyle yapılması hedeflenmiştir (Yılmaz, 2012, 196).

TRT'de "Neler Oluyor" programında konuşan Ulaştırma Bakanı Yıldırım: "Boğaziçi'nde yapılacak bir tüp geçit proje hayali günümüze kadar devam etmiş ve 2000 yılında yapılan bir müşavirlik ihalesi sonucunda da bir Japon, iki Türk firması üç ortaklı bir konsorsiyum ihaleyi kazanmıştır. Ve 9 Mayıs 2004'te projeye fiilen başlanan 76 km. lik proje için toplamda 5,5 milyar TL harcama yapıldığını" ifade etmiştir. 29 Ekim 2013'te bitirilen Marmaray Hattı ile ilk test sürüşü 4 Ağustos 2013'te gerçekleştirilmiştir (TCDD, 2013).

Çizge 1: 1860 Tarihli İlk Tüp Geçit Projesi



Kaynak: (<http://www.marmaray.gov.tr>, 2015.)

Proje hedefleri şunlardır (<http://www.marmaray.gov.tr> 2015):

- İstanbul Metrosu ile Yenikapı'da entegrasyon sağlanarak, Yenikapı–Taksim–Şişli–4 Levent–Ayazağa'ya yolcuların güvenilir, hızlı ve konforlu bir toplu taşıma sistemi ile seyahat etmesi sağlanacak,
- Kadıköy-Kartal arasında inşa edilecek olan Hafif Raylı Dizgesi (Sistemi) ile entegrasyon sağlanarak yolcuların güvenilir, hızlı ve konforlu bir toplu taşıma sistemi ile seyahat etmesi sağlanacak,
- Kent ulaşımı içinde Raylı Ulaşım Dizgelerinin (Sistemlerin) payı artacak,
- En Önemlisi Avrupa ile Asya'yı demiryolu ile birbirine bağlayarak Asya ve Avrupa yakaları arasında yüksek kapasiteli toplu taşıma olanağı sağlanacak,
- Tarihi ve kültürel çevrenin korunmasına katkı sağlanacak,
- Boğazın genel yapısında bir değişikliğe yol açılmayacak, deniz ekolojik yapısı korunacak,

- Gebze-Halkalı Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi ve Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi (Marmaray) projesinin hizmete girmesi ile Gebze-Halkalı arasında 2-10 dakikada bir sefer yapılacak ve bir yönde saatte 75.000 yolcu taşıma kapasitesi sağlanacak,
- Yolculuk süreleri kılalacak,
- Mevcut Boğaz Köprülerinin yükü hafifletilecek

Bütün bu gelişmelere rağmen bu projeye kuşkuyla bakan ve projenin eksik olduğunu savunan taraflarda mevcuttur. Örneğin; TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu Sekreteri Süleyman Solmaz 8 yıldır Marmaray Projesinde çalışan Rıza Behçet Akcan'ın "Marmaray'a sakın binmeyin" dediğini belirtmiş ve TMMOB Akcan'ın raporuna dayanarak yaptığı açıklamada projenin eksikliklerini şu şekilde sıralamıştır (Kaptan, 2013; <http://www.kizilbayrak.net> 2013):

- Tüpler birleştirilerek bu deniz geçişi oluşturulmuştur. Bunlar esnek bir bağlantıyla yapılmıştır. Bu bağlantılarda yırtılma söz konusu olduğunda tünele su dolacaktır. Böyle bir risk oluşturulduğunda bu problemin çözecek bir senaryo, bir proje geliştirilmemiş bunun için hiçbir önlem alınmamıştır.
- Emniyet vagonları yoktur.
- Elektronik güvenlik sistemi yoktur. Proje bir bütün olarak dikkate alınmış ve Gebze'den başlayacak Halkalı' da bitecek olan projenin güvenlik sistemi buna göre oluşturulmuştur. Şu anda açılışı yapılan hattın kontrol güvenlik merkezi yoktur.

5.1.2.5.3. Güncel Demiryolu Ulaşımı Projeleri

Bu başlık altında daha çok yapımı devam eden demiryolu projelerine yer verilmiştir. Güncel demiryolu ulaşımı projeleri genellikle hızlı tren kapsamında yapılan projeleri içermektedir. Zira daha önceki bölümlerde de ifade edildiği gibi çağımız "yüksek hız" çağıdır.

Ankara – Afyonkarahisar - İzmir YHT Projesi: Bu proje; Ankara-Konya Hızlı Tren Hattı'nın 22. km' sindeki Yenice Köyü'nden başlayarak Afyonkarahisar İl merkezi, Uşak İli Eşme İlçesi ve Manisa İl merkezinden geçerek İzmir'de son bulan

Yüksek Hızlı Tren Hattıdır. Yapımı devam eden proje henüz bitirilememiştir. Proje sayesinde; Ankara- İzmir arasının 3 saat 50 dk. da kat edilmesi planlanmaktadır (TCDD, 2015).

Ankara- Afyonkarahisar- İzmir Demiryolu hattının fizibilite etüt ve proje işlerinin ihalesi 23 Ağustos 2004 tarihinde DLH tarafından yapılmıştır. Ankara (Polatlı) – Afyonkarahisar arasında güzergahta bazı proje revizyon çalışmaları yapılarak yapım ihalesi yapılmış olup 11 Haziran 2012 tarihinde ise sözleşme imzalanmıştır ve alt yapı yapım çalışmaları devam etmektedir (TCDD, 2015).

Ankara – Bursa YHT Projesi: Yapımına 1873 yılında başlanan Bursa-Mudanya arası 42 km’lik demiryolu hattı 1891 yılında bitirilmiştir. 1892-1951 yılları arasında hizmet veren bu hat, 1953 yılında kapatılarak sökülüştür. 2000’li yıllarda tekrar gündeme gelen ve 2012’de yapımına başlanan 105 km. lik hat 250 km/saat hıza uygun, çift hatlı, elektrikli, sinyalli olarak inşa edilmesi planlanmıştır (UBAK, 2013, 121).

Ankara - Sivas YHT Projesi: Ankara-Sivas Hızlı Tren Hattıyla 602 km uzunluğunda olan mevcut demiryolu hattının 405 km’ye ulaşması beklenmektedir. Böylece 12 saat olan Ankara-Sivas arası 2 saate inecek ve Ankara- İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı’nın işletmeye açılmasıyla birlikte İstanbul-Sivas arası 5 saat olması planlanmaktadır. Ankara-Sivas Hattı toplam 405 km olup, 8 kesim halinde çalışmalar yürütülmektedir (TCDD, 2015).

Küçük Asya ile İpek yolu güzergâhındaki Asya Ülkelerini birleştiren demiryolu koridorunun önemli akslarından biri ve 405 km. uzunluğunda olan hat ile hedeflenen; Sivas-Erzincan, Erzincan-Erzurum-Kars hızlı tren hatlarıyla birlikte Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesiyle entegre edilmesidir (UDHB, 2014, 53).

Sivas - Erzincan Demiryolu Projesi: 246 km’lik kesim için etüt proje mühendislik hizmetleri ihalesi yapılmış olup çalışmaları devam etmekle birlikte 0-50 km arası yapım ihalesine çıkmıştır. Proje çalışmaları devam etmektedir (TCDD, 2015).

Bandırma – Bursa – Ayazma - Osmaneli Hızlı Tren Hattı: Bu proje ile Ankara, İzmir, İstanbul ve Bursa gibi metropollerin arasındaki ulaşımın kolaylaşması ve seyahat süresinin azaltılması hedeflenmektedir. Projenin tamamlanmasıyla ana hat üzerindeki mevcut işletim sorunları ortadan kaldırılarak Asya ve Avrupa arasında doğrudan bağlantı aynı standartlarda sağlanacaktır. Amaçlanan bir diğer hedef ise hızlı tren hattının, bölgede karayolu taşımacılığındaki yoğunluktan kaynaklanan trafik kazaları, hava kirliliği gibi sorunları azaltarak daha güvenli ve konforlu bir ulaşımın sağlanmasıdır (TCDD, 2015). Projenin altyapı çalışmaları devam etmektedir.

Üçüncü Köprü Projesi: Önceki bölümlerde de ifade edildiği gibi özellikle 1950’li yıllar sonrasında tamamen değişime uğrayan ulaşım politikaları karayolu ulaşımını teşvik edici nitelikte olmuştur. Bu bağlamda 1973 yılında yapılan Birinci Köprü (Boğaziçi Köprüsü) ve ardından 1988 yılında yapılan İkinci Köprü (Fatih Sultan Mehmet Köprüsü) tamamen karayolu ulaşımını teşvik niteliğindeki politikaların en büyük yatırımlarıdır. Bu doğrultuda özel taşıt ve özel taşıt kullanıcılığında da ciddi artışlar yaşanmıştır. İkinci Köprü yapımı sonrasında gündeme Üçüncü Köprü yapımı gelmiştir. Bu çalışmada aslında bir karayolu ulaşımı yapısına sahip olan köprü projesine yer verilmesinin nedeni, yapılacak olan ve toplamda on şeritli olarak planlanan 3. Köprü Projesinin iki şeridinin tren yolu olarak ayrılmasıdır.

59 metrelik genişliği ile dünyanın en geniş, 1408 metrelik ana açıklığı ile üzerinde raylı sistem olan dünyanın en uzun asma köprüsü olacak olan köprünün bir başka özelliği ise 322 metreyi aşan yüksekliği ile dünyanın en yüksek kuleye sahip asma köprüsü olmasıdır. 2013’te yapımına başlanan, Yap-İşlet-Devret Modeli ile gerçekleştirilecek olan ve 4.5 milyar TL yatırım bedeline sahip projenin, yapım dahil işletmesi, 10 yıl 2 ay 20 günlük süre ile IC İtaş – Astaldi JV tarafından yapılacak ve bu süre sonunda Ulaştırma Bakanlığı’na devredilecektir (<http://www.3kopru.com/proje/PROJE-HAKKINDA/1> 2015).

5.1.2.5.4. Türkiye ve BTK Projesi

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi, ilk etapta Türkiye ve Gürcistan, daha sonraki aşamada ise Azerbaycan'ının da dahil olduğu üç ayaklı bir projedir. 1993 yılında temelleri atılan projenin Türkiye açısından amacı; Gürcistan üzerinden Azerbaycan, Orta Asya, Çin ve Moğolistan arasında demiryolu bağlantısı kurmaktır.

Gerçekleştirilmesine 2007'de başlanan BTK Projesi'nin büyük bir kısmı (bazı kaynaklara göre: % 85 bazılarına göre ise % 99'luk kısmı) tamamlanmış, yaklaşık 500 milyon dolar maliyetli projenin 295 milyon dolarının Türkiye tarafından karşılanarak Türkiye sınırları içerisindeki (Kars ile Gürcistan sınırı arasında kalan) 76 kilometrelik kısmı bitirilmiştir. Bu proje ile Kars ticari açıdan önem kazanacak ayrıca Avrupa'dan Çin'e kesintisiz yük taşınması yapılabilecektir. Ayrıca proje ile ilk aşamada yıllık 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük, 2034'te ise hat üzerinden yılda 3 milyon yolcu ve 17 milyon bin ton yük taşınması öngörülmektedir (<http://www.haberler.com> 2014; <http://www.rayhaber.com> 2014).

5.1.2.5.5. Türkiye ve TRACECA Projesi

TRACECA yani, Avrupa – Kafkasya - Asya Ulaşım Koridoru (Transport Corridor Europe Caucasus Asia), Avrupa Birliği tarafından 1993'de 3 Kafkas ülkesi (Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan) ile 5 Orta Asya ülkesinin (Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan) katılımıyla başlatılan bir projeler dizisidir. TRACECA Koridoru, Avrupa Birliği tarafından, zengin kaynaklara sahip Orta Asya cumhuriyetlerini Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen ağırlıklı olarak demiryolu olmak üzere tüm ulaşım dizgelerini (sistemlerini) kapsayan bir Doğu – Batı Koridorudur (Barutca, 2006, 8).

1993 yılından beri TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) Programına ilgi gösteren Türkiye'nin bu programa katılımı, Avrupa Birliği'nin muhalefeti nedeniyle 1999'a kadar gerçekleştirilememiştir. Avrupa Birliği'nin bu muhalif tutumu, 1999 yılında gerçekleştirilen Helsinki Zirvesi sonucunda Türkiye'nin adaylık statüsü kazanması ile birlikte değişmiş; Türkiye, ancak, bu tarihten sonra TRACECA Programı'na fiilen katılmaya başlamıştır. Bu çerçevede,

10-12 Aralık 2001'de Tiflis'te gerçekleştirilen TRACECA Hükümetler arası Komisyon Toplantısı'nda, yeni TRACECA Koridoru güzergahına, Türkiye'yi kateden Gürcistan-Bulgaristan karayolu ve Ermenistan-Bulgaristan demiryolu hattı ilk kez dahil edilmiştir. Türkiye'nin TRACECA Programı'na dahil olmasıyla birlikte Hükümetler arası Komisyon toplantılarına katılmaya başlaması, Poti ve Batum güzergahlarının devamında Türkiye karayollarının da yer almasına ve Orta Asya ve Kafkas Cumhuriyetlerinin Türkiye üzerinden de Avrupa'ya bağlanmalarını sağlamış olacaktır (Kaynak, 2004, 16-17).

6. TÜRKİYE'DE DÖNEMLERE GÖRE DEMİRYOLU ULAŞIMI POLİTİKALARININ ÇÖZÜMLENMESİ

Bu bölümde; bir önceki bölüme paralel olarak dönemlere göre demiryolu ulaşımında izlenen politikaların değerlendirilmesi yapılarak, politika seçimlerinin neye göre belirlendiği konusu üzerinde durulmuştur.

6.1. Osmanlı Dönemi Demiryolu Politikalarının Değerlendirilmesi

Osmanlı döneminde, sadece demiryolu ulaşımında değil, diğer ulaşım türlerinde de daha önceki bölümde ifade edildiği gibi diğer ülkelerin çıkarlarıyla doğru orantılı bir politika izlenmiştir. Bir başka ifadeyle bağımlı bir politika izlenmiştir.

Osmanlı döneminde gerçekleştirilen demiryollarının tamamı yabancı sermaye ve yabancı girişimcilerin Osmanlı Devletinden elde ettikleri sınırsız imtiyazlarla hayata geçirilmiştir (Murat ve Şahin, 2010, 84).

Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk olarak akarsu taşımacılığı ve demiryolu yapımı-işletilmesi alanlarında kullanılan imtiyaz sistemi her zaman yabancı yatırımcıların tercih ettiği bir sistem olmuştur. Genellikle geniş bir alanı kapsayan ve büyük çaplı yatırımlar gerektiren imtiyazlar, ilgili olduğu "çalışma alanı" nın ötesinde, tüm ülkeyi kapsayan bütünsel bir niteliğe sahiptir. Ortadoğu'da sık rastlanan "demiryolu imtiyazları" da demiryolu yapımı ve işletilmesiyle sınırlı kalmıyordu. Bunu bir nedeni, demiryolları yapımı ve kullanımının toplumsal, ekonomik ve politik boyutları iken diğer bir nedeni ise; genellikle bit proje için imtiyazla birlikte verilen, "ihracatta ve ithalatta kolaylıklar" ve "vergi muafiyetleri" gibi yan haklardır (Can, 2000, 39).

Bu dönemde demiryolu ulaşımının büyük bir kısmı Konya-Ankara doğrultusunun batısında konuşlandığı gözlenmektedir. Batıdan başlayarak Anadolu'nun içlerine doğru yayılan demiryollarının yapımı çok pahalı bir yatırım olmasının yanında, devlet ve halk açısından ekonomik, politik ve askeri birçok avantaj sağlamaktadır (Murat ve Şahin, 2010, 53-75). Demiryollarının yayılmasıyla birlikte, taşımacılık maliyetlerinin düşmesi, mal, hayvan ve yolcu taşımacılığının daha uygun koşullarda yapılabilmesine olanak sağlamıştır (Akgüngör v.d., 2012, 54).

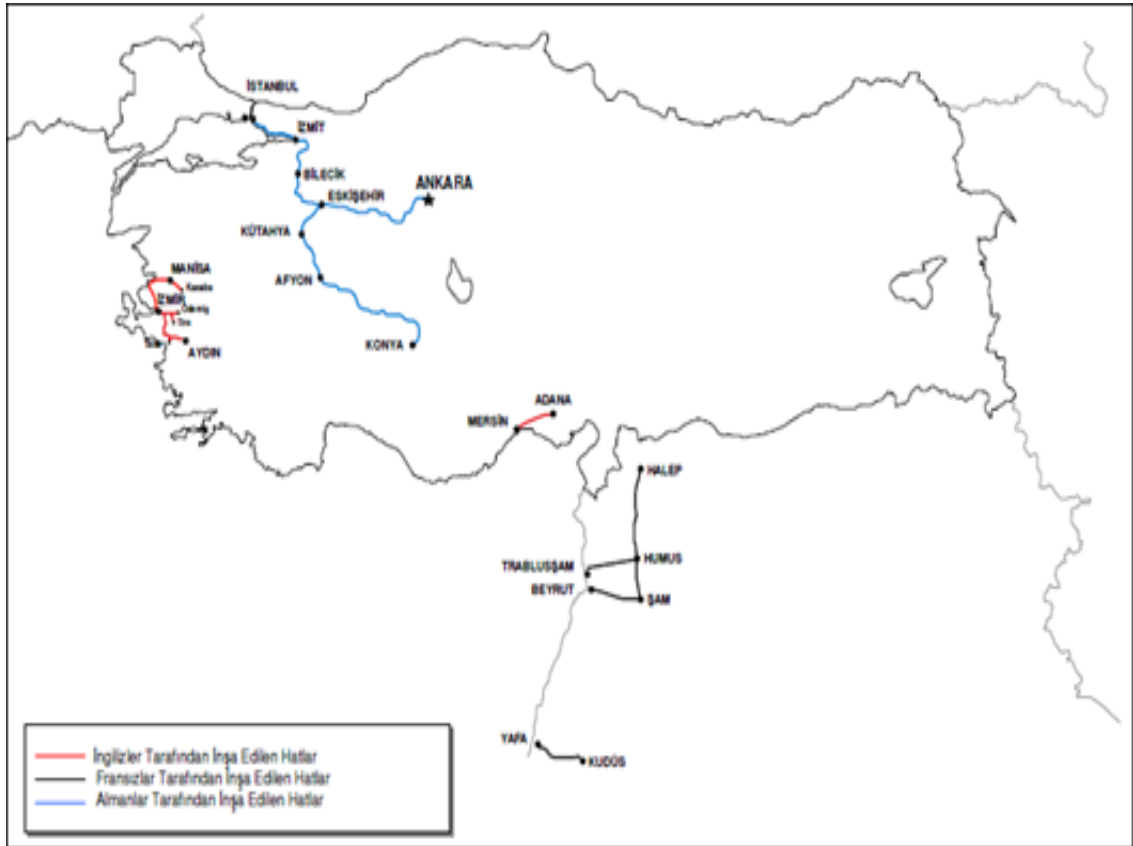
Osmanlı İmparatorluğu'nda, demiryolu yapımı ve işletilmesi alanlarında kullanılan imtiyaz sistemi, her zaman yatırımcıların tercihi olmuştur, çünkü demiryolu imtiyazları, demiryolu yapımı ve işletilmesiyle sınırlı kalmamaktadır. Genellikle imtiyazla birlikte "ithalat ve ihracatta kolaylıklar" ve "vergi muafiyetleri" gibi yan haklar da verilmekte idi. Bunlar bir yandan yabancı sermayenin ülkeye tamamen yerleşmesine hizmet ederken, diğer yandan da bir süre sonra ülkeyi resmen yarı sömürge haline getirmiştir. İmtiyaz sahiplerinin hükümetlerinden siyasi ve finansal destek arama çabalarının sonucu olarak, imtiyaz elde etme mücadelesi tamamen devletlerarası bir platformda gerçekleştiğinden belli bir dönem sonrasında şirketler arasındaki rekabet, Batılı devletlerin o bölgedeki rekabetine dönüşmüştür (Can, 2010, 39).

18. ve 19. yüzyıllarda tüm dünyada ticaret ve teknoloji alanında önemli gelişmelerin yaşanması, o dönem içerisinde Osmanlı'nın bu teknolojik gelişmelere ayak uydurup kendi olanakları ile demiryolları yapacak güce ve kudrete sahip olmaması, en önemli geçim kaynaklarından bir tanesinin ve belki de en önemlisinin endüstrileşmiş ülkelere hammadde ve tarımsal ürün sağlamak olması; zamanın en güçlü kara taşıma aracı olan demiryolu ulaştırma hatlarının imtiyaz sahibi ülkeler tarafından inşasını zorunlu kılmıştır (Murat ve Şahin, 2010, 84).

Söz konusu imtiyazlar, kar garantisinin yanı sıra demiryolu çevresindeki madenlerin işletme hakkını da içerdiğinden, bu yolların güzergâhları borç veren ülkelerin istekleri doğrultusunda şekillendirilmiştir. Zira Osmanlı Hükümeti, bu konuda güzergah belirleme hakkına sahip değildir. Osmanlı topraklarında demiryolu açan ülkeler, hat üzerindeki tekel güçlerini kaybetmemek için kendi hatlarının diğer hatlara bağlanmasını istememiş, bu nedenle imparatorluk topraklarında inşa edilen

pek çok demiryolu olmasına rağmen demiryolu ağında tam bir bütünlük ve devamlılık sağlanamamıştır (Sunal, 2010, 632).

Harita 8: 1898 Yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun Asya Topraklarındaki Yabancı Demiryolları



Kaynak: (İnal, 2013.)

Harita 9: 1918 Yılına Kadar İnşa Edilen Demiryolları



Kaynak: (İnal, 2013.)

6.2. Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Politikalarının Değerlendirilmesi

Cumhuriyet ilanından sonrasını genel olarak beş dönemde incelemek daha doğru olacağından burada da önceki bölümde olduğu gibi dönemlere göre bir değerlendirme yapılmıştır.

6.2.1. 1923-1945 Arası Demiryolu Ulaşımı

Osmanlı son dönemlerinde birçok alanda olduğu gibi ulaşımda da dışa bağımlı bir ülke haline gelmiştir. Bu bağımlılıktan 1923 Cumhuriyetin ilanından sonra M. K. Atatürk ve arkadaşlarının uyguladığı akılcı politikalar sayesinde kurtarılmaya çalışılmıştır. Atatürk tam bir bağımsızlık ve güçlü bir ülke olabilmenin sadece ekonomik olarak bağımsız olmaya bağlı olduğunu her defasında ifade etmiştir. Günümüzde ekonominin büyük kısmını oluşturan ulaşım sektörü de bu bağımsızlık mücadelesinin bir parçası olmuştur. Sonuç itibariyle, Osmanlı Devleti'nden, yeni ve genç bir devlet olan Türkiye Cumhuriyeti'ne maddi ve manevi açıdan tam anlamıyla harabe bir yapı miras kalmıştır.

Bu dönemde, öncelikli olarak ekonomi canlandırılmaya ve sömürgeci devletlerin etkisi altından kurtarılmaya çalışılmıştır. Mustafa Kemal ekonomik bağımsızlığa verdiği önem dolayısıyla daha kurtuluş savaşı bitmeden savaş sonrası bağımsız yeni Türk Devletinde uygulanması gereken ekonomi politikasının hazırlanması için Ziya Gökalp başkanlığında bir kurul oluşturmuştur. Ulusal Bağımsızlık Savaşı'nın kazanılmasının hemen ardından da Yeni Türk Devletinin ekonomik politikasını belirlemek üzere 17 Şubat - 4 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir'de Türkiye İktisat Kongresi toplanmıştır. Atatürk bu kongrede ekonomiye verdiği önemi şu sözler ile belirtmiştir: “Bir ulusun doğrudan doğruya hayatı ile ilgili olan o ulusun iktisadıdır. Tarih ve deneylerin yoğunlaştırdığı bu gerçek bizim ulusal tarihimizde tamamen belirmiştir. Gerçekten Türk Tarihi incelenirse yükseliş, çöküş nedenlerinin iktisat sorunlarından başka bir şey olamadığı derhal anlaşılır. Tarihimizi dolduran zaferlerin yahut bozgunların tümü iktisat durumumuzla bağlantılı ve ilişkilidir. Yeni Türkiye'mizi layık olduğu yüksek düzeye ulaştırabilmek için iktisadımıza birinci derecede ve çok önem vermek zorundayız. Zamanımız tamamen bir iktisat döneminden başka bir şey değildir” diyerek her alanda ekonomik bağımsızlığa vurgu yapmıştır (Türkoğlu, 2007).

Ancak ekonomik yönden ülkenin dışa bağımlılıktan kurtulması pek de kolay olmadı. Zira, 1924 yılına gelindiğinde Türkiye'deki yabancı sermaye, 94 işletmenin denetimini elinde tutuyordu. Bunların 7'si demiryolu şirketi, 6'sı maden işletmesi, 23'ü banka, 11'i belediyelere ait imtiyazlar, 12'si sınaî işletme ve 35'i ticari şirketti. Bunların millileştirilmesi için gereken büyük sermayeler ise henüz bulunmuyordu (Aşgın, 2013, 26). Fakat ilk iş olarak millileştirmeye ilgili yasal düzenlemeler yapılmıştır. Millileştirme politikasının başında da demiryolları bulunmaktadır.

Dönemin demiryolu politikası, 3 Mart 1924'te yasallaştırılmıştır (Şen, 2003, 51). Aynı yıl içerisinde Devlet Demiryolları kurulmuştur. Gerçekte ulusal demiryolu politikasının temelleri Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı Hatları ile Haydarpaşa liman ve rıhtımının yani Anadolu demiryolu hatlarının satın alınması ile 24 Mayıs 1924 tarihinde atılmıştır (Akbulut, 2010, 177). Bağımsız ve başarılı bir ülke olmanın temelini ekonomik gelişmişliğe bağlayan M. K. Atatürk, ekonomik olarak gelişmenin de öncelikle ülkenin alt yapısındaki gelişmelere bağladığı birçok söylev ve demeçlerinden anlaşılmaktadır.

1923-1938 döneminde demiryolları ülkenin en önemli sorunu olmuş ve büyük bir ciddiyetle ele alınmıştır. ‘‘Bir karış fazla şimendifer’’ parolasıyla ‘‘milli vahdet, milli mevcudiyet, milli istiklal meselesi’’ olarak görülmüştür. Üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmak, bunula birlikte demiryollarının geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal hayat üzerinde de bir gelişmenin sağlanması amaçlanmıştır. ‘‘Milli emniyet’’, ‘‘sosyal ve iktisadi bir vasıta’’, gibi düşünülen demiryolları, Türkiye’nin ‘‘iktisadi gelişmesi, iktisadi seviyesi ve zirai tutumu noktasından lazım olduğu kadar, vatanın geri kalmış bölgelerine, ilim, irfan ve medeniyet nuru akıtmak; huzur, milli varlık ve milli emniyet açısından da zorunluluk olarak görülmüştür (Yıldırım, 1996).

Devletin bu dönemde en önemli ekonomik faaliyeti demiryolların yapımıdır. Zira, 1930 yılında demiryolları Ankara’dan Sivas’a ulaşmıştır (Aktan, 1998, 34). 1923-1939 yılları arasında demiryolları ile ilgili olarak gerek yasal gerekse kurumsal açıdan gerçekleştirilen çalışmaları yıllar itibariyle şu şekilde özetlemek mümkündür (Akdemir, 2013):

- 1924** - Devlet Demiryolları kuruldu.
- 1925** - Eskişehir Cer Atölyelerinde demiryolu malzemesi üretecek birimler hizmete girdi.
- 1926** - Demir Çelik Sanayii’nin kurulmasına ilişkin kanun yayımlandı.
- 1927** - Teşviki Sanayi Kanunu kabul edildi.
 - Ankara – Kayseri demiryolu açıldı.
 - Samsun – Havza – Amasya demiryolları açıldı.
- 1928** - Anadolu Demiryolu Şirketi yabancılardan satın alındı.
 - Haydarpaşa-Eskişehir-Konya ve Yenice-Mersin Demiryolları yabancılardan satın alındı.
 - Amasya – Zile demiryolu açıldı.
 - Kütahya – Tavşanlı demiryolu açıldı.
 - İstanbul’da Üsküdar, Bağlarbaşı ve Kısıklı’da tramvay hatları açıldı.

- 1929** - Mersin- Adana demiryolu yabancılardan satın alındı.
- İstanbul'da Fatih-Edirnekapı tramvay hattı hizmete girdi.
- Anadolu-Bağdat, Mersin- Tarsus Demiryolları yabancılardan satın alındı.
- Kütahya- Emirler, Fevzipaşa-Gölbaşı demiryolları açıldı.
- 1930** - Ankara – Sivas Demiryolu Hattı ulaşımına açıldı.
- Kayseri – Şarkışla demiryolu açıldı.
- 1931** - Bursa- Mudanya demiryolu yabancılardan satın alındı.
- Gölbaşı – Malatya demiryolu açıldı.
- 1932** - Samsun- Sivas demiryolu açıldı.
- Sanayi Teşvik Kanunu ile toplam 1473 işletme teşvikten yararlandırıldı.
- İzmir Rıhtım İşletmesi yabancılardan satın alındı.
- Kütahya–Balıkesir demiryolu açıldı.
- Ulukışla – Niğde demiryolu açıldı.
- 1933** - Adana-Fevzipaşa demiryolu açıldı.
- Ulukışla – Kayseri demiryolu açıldı.
- Samsun- Çarşamba demiryolu hattı yabancılardan satın alındı.
- 1934** - Bandırma- Menemen- Manisa demiryolu yabancılardan satın alındı.
- İzmir -Kasaba demiryolu yabancılardan alınarak devletleştirildi.
- Basmane (İzmir) – Afyon demiryolu yabancılardan satın alındı.
- Demiryolu Elazığ'a ulaştı.
- 1935** - Aydın Demiryolları yabancılardan satın alındı.
- Fevzipaşa – Ergani – Diyarbakır demiryolları açıldı.
- Afyon – Isparta demiryolu açıldı.
- 1936** - Edirne-Sirkeci Şark Demiryolları yabancılardan satın alındı.
- 1937** - Çatalağzı – Zonguldak demiryolu açıldı.
- Toprakkale–İskenderun demiryolu yabancılardan satın alındı.
- İstanbul ve Trakya Demiryolları yabancılardan satın alındı.
- Diyarbakır – Cizre Demiryolu açıldı.

- 1938** - Divriği Demir Madenleri üretime başladı.
- Sivas – Erzincan demiryolu açıldı.
- 1939** - Ergani Bakır İşletmesi hizmete girdi.
-Karabük Demir Çelik Kok Fabrikası üretime başladı.
- İstanbul’da yabancıların işlettiği Tramvay Şirketi tesislerini hükümete devretti.
- Sivas Demiryolu Makineleri Fabrikası kuruldu.
- Sivas – Erzurum demiryolu açıldı. (Cumhuriyetin ilk 15 yılında yapılan demiryolu 3.000 km.ye ulaştı.)
- 1943** Zonguldak – Kozlu demiryolu ve Diyarbakır – Batman Demiryolu açıldı.
- 1944** Fevzipaşa – Malatya, Diyarbakır – Kurtalan demiryolu hizmete girdi.

1940 yılında 7 bin km’yi aşan demiryollarında bu dönem izlenen politikalar genel anlamda şu ilkeleri içermektedir (Akbulut, 2010, 178):

1. Ülkenin doğal kaynaklarına ulaşmak,
2. Tüketim-Üretim merkezlerini birbirine bağlamak, limanlarla iç bölgeler arası ilişkileri demiryolu ile sağlamak,
3. Ekonomik kalkınmayı ülkenin her sathına yaymak ve özellikle Anadolu’nun doğusuna yönelik planlamada bölgesel dengesizlikleri en aza indirmek hedeflenmiştir. Demiryolu yapımında “ülke bütünlüğü” ilkesi çerçevesinde, ekonomik kalkınmanın belli bir alan ya da bölgede değil, tüm ülke yüzeyinde olması amacı güdülerek, demiryolu işle özellikle yurdun en az gelişmiş bölgelerine ulaşılmaya çalışılmıştır. Bu politika doğrultusunda demiryolu, 1930’da Sivas’a 1931’de Malatya’ya 1933’te Niğde’ye, 1935’te Diyarbakır’a, 1939’da Erzurum’a ulaşmıştır (Şen, 2003, 48).
4. Ülkede ekonomik kalkınma ile birlikte sosyal kalkınmayı da gerçekleştirmek,
5. Milli güvenliğin gerektirdiği bir biçimde demiryolu ağına sahip olmak,
6. Milli sanayiye yaratarak demiryollarını daha ucuza mal edip ülke ekonomisini güçlendirmek.

Yukarıdaki amaçlar doğrultusunda hazırlanan, dönemin demiryolu politikası sayesinde ülkede hem güvenlik sağlanmış hem de yeni hat güzergâhları yabancıların

çıkarları doğrultusunda değil ülkenin çıkarları doğrultusunda gerçekleştirilmiştir. Ayrıca unutulmaya yüz tutan doğu hatırlanmış demiryolu hatları bu bölgeye kaydırılmıştır.

Bu dönem yeni hatlar şu 3 temel ilke kapsamında gerçekleştirilmiştir (İlkin ve Tekeli, 1983, 2761):

- Ülkenin demiryolu bulunmayan doğu kesimini ‘’ana hatlar’’ ile Orta Anadolu’ya ve batıya bağlamak için yapılan Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum, Çetinkaya-Malatya-Diyarbakır-Kurtalan, Malatya-Yolçatı-Elazığ-Genç yolları
- Var olan birbirinden ayrı şirketler tarafından yapılan ağların ağ haline dönüştürülen ‘’İltisak Hatları’’dır. Afyon-Karakuyu, Fevzi Paşa-Malatya, Boğaz Köprü-Kardeş gediği, Alayurt-Balıkesir v.b. gibi
- Orta Anadolu’da gelişen demiryolu ağını limanlara bağlayan hatlar; Samsun-Kalın, Irmak-Zonguldak Hatları gibi.

Söz konusu dönemde sadece mevcut demiryollarının millileştirilmesiyle kalınmayıp yeni hatlar açılarak demiryolunda altın çağ yaşanmıştır. Fakat 1929 ve 1939 yılları tüm sektörler kadar demiryolu sektörüne de darbe vurmuştur. Kırılma noktası olarak da adlandırılabilir olan bu dönemler, 1929 Büyük Dünya Buhranı ve 1939’da başlayan İkinci Dünya Savaşı’nın yaşandığı dönemlerdir.

Örneğin, 1928 yılında, devlet bütçesinin % 13.98’i demiryolu inşaatlarına ayrılırken, bu oran 1930’da % 12.57 düzeyinde gerçekleşmiştir. 1929 buhranının asıl etkisi ise 1932 yılında kendini hissettirmiş ve 1932 yılında devlet bütçesinden demiryolu inşaatlarına ayrılan pay % 4.14’e düşmüştür. Sonraki senelerde bu durum biraz daha düzelmiştir fakat hiçbir zaman 1920’lilerin sonlarındaki orana ulaşamamıştır (Yıldırım, 1999).

1930’lu yılların sonlarında da İkinci Dünya savaşı nedeniyle demiryolu yatırımlarında ciddi azalmalar görülmüştür. 1941’de bütçeden % 2.12 oranında pay ayrılmıştır. Bunun üzerine Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy TBMM’de 28 Mayıs 1941’de yaptığı konuşmada ‘’savaş bütün şiddetiyle devam ederken elbette bizim faaliyetlerimizin istikametleri değişmiştir’’ diyerek bir yandan demiryolu

yatırımlarının azaldığını ifade ederken bir yandan da demiryolu politikalarının değiştiğini vurgulamak istemiştir (Yıldırım, 1999). Fakat bütün bu olumsuzluklara rağmen dönem politikalarının temel amacı olan millileştirme politikaları demiryollarında da başarıyla uygulanmış ve kısa sürede olumlu sonuçlar vermiştir. Şöyle ki, Savaş başladığında yabancı şirketler tarafından işletilen hatların uzunluğu 434 km'ye düşmüştür. Bu da devletçe o dönemde işletilmekte olan 6.997 km uzunluğundaki hatların yaklaşık % 6'sını oluşturmaktadır (Tecer, 2005, 40).

6.2.2. 1946-1961 Arası Demiryolu Ulaşımı

Bu dönem demiryolları açısından sadece Türkiye'de değil tüm dünyada tam anlamıyla "Durgunluk Dönemi" olarak ifade edilebilir. Atatürk döneminde en yüksek seviyeye ulaşan demiryolu yapımı bu dönem yavaşlamış hatta durma noktasına gelmiştir. Bunun temelinde iki sebebi vardır. Bunlar:

- 1- İkinci Dünya savaşının sebep olduğu maddi ve manevi yıkımlar ve etkilerinin kısa sürede atlatılamaması
- 2- Ayrıca yine başlangıçta savaş ve daha sonra değişik nedenlerle(mali kaynak yetersizliği, hükümet değişikliği...) demiryolu ulaşımı politikalarının değişmesi. Aslında değişen sadece demiryolu politikası değil, ulaşım politikalarının tamamında bir değişim yaşandığını söylemek mümkündür.

Bu dönem demiryolu ile ilgili gelişmeler şu şekildedir (Akdemir, yıl belirtilmemiş, 19):

- 1946'da İstanbul – Ankara arasında yataklı tren seferleri başladı.
- Bu dönem Palu–Genç demiryolu hattı, Narlı-G. Antep (85), G. Antep-Sarıkamış (94), Horasan-Sarıkamış (74), Ereğli-Armutçuk (14) ve Soğuksu-Çekmece (7) hatları açılmıştır. Ancak yapımına bu dönem başlanıp bitirilen tek hat 90 milyon liraya mal olan ve yapımı yaklaşık beş yıl süren 109 km uzunluğundaki Genç-Muş hattı olmuştur (As, 2006, 392).
- 1948'de Köprüağzı – Maraş demiryolu açılmış ve açılan son demiryolu hattı olmuştur.

- 1950’de 7671 km olan demiryolları uzunluğu, 1960 yılında ancak 8054 km. ye yükselmiştir. Böylece 10 yıl içinde inşa edilen hat uzunluğu 383 km ile sınırlı kalmıştır (As, 2006, 384).

İkinci Dünya Savaşı sonrasında ekonomik ve askeri işbirliğine girdiğimiz ABD ve üyesi olduğumuz Dünya Bankası (IBRD-Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası) tarafından ülkemizin ekonomik durumunu ve mali yardım gereksinimini saptamak üzere ABD Federal Karayolları Teşkilatı Genel Müdür Yardımcısı H. G. HİLTTS başkanlığında bir heyet Türkiye’ye gelerek çeşitli araştırma ve incelemelerde bulunmuştur. Daha sonra **HİLTTS Raporu** adıyla anılacak olan rapor hazırlanıp Bayındırlık Bakanlığı’na sunulmuştur (Ergün, 1985, 76). ABD tarafından hazırlanan raporda; “Doğrudan doğruya Bayındırlık Bakanlığı’na bağlı Yollar Genel Müdürlüğü’nün kurulması gerektiği ve nasıl kurulacağı dahi tarif edilmektedir. Bu rapor doğrultusunda, 1950 yılında 5539 Sayılı kanun ile Bayındırlık Bakanlığına bağlı olmak üzere Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Yani ülkemizin ihtiyaçlarının ve imkânlarının özellikle de demiryollarının aleyhine veriler içeren, bizi ulaşımda bağımlılığa pahalılığa ve düzensizliğe iten rapor aynen yasalaşır. O günden bu yana karayolları Ulaştırma Bakanlığı’nın kontrol, denetim ve sorumluluğundan uzak bir ortamda gelişmektedir. Yani, kan başkasında, damar başkasında (Coşkun ve Ergen, yıl belirtilmemiş, 26).

1950’li yıllarda Türkiye’ye kendi çıkarları doğrultusunda karayolu yatırımlarının artırılması yönünde öneride bulunan hatta bu konuda özendirici olan ülkeler, günümüzde karayollarına Türkiye’den daha az yatırım yapmaktadırlar. Zira günümüzde Türkiye’de yolcu taşımacılığının % 95,2’si karayoluyla yapılmaktadır. Bu oran ABD’de % 89, AB ülkelerinde ise % 79 oranlarında seyretmektedir. Yük taşımacılığı alanında karayolu kullanım oranı ülkemizde % 76,1 civarındadır. Bu oran ABD’de % 69,5, AB ülkelerinde ise yaklaşık % 45’tir (Keçeci, 2006).

Ek 1’de de görüldüğü gibi 1945 yılında toplam 43,511 km olan karayolu uzunluğu, söz konusu dış güçlerin dayatma türündeki projeleri ile özellikle 1950 yılında 47,080’e çıkarak ciddi bir artış göstermektedir. Yine daha sonraki yıllarda ise bu miktar hızla artmış ve ülke adeta otomotiv sektöründe ve petrolde dış güçlerin açık pazarı haline gelmiştir.

Demiryolları ve karayollarının yük taşımacılığı içindeki payı 1950 yılında sırasıyla % 75 ve % 25 kadar iken, bu oranlar 1960 yılında sırasıyla % 55 ve % 45 olarak değişmiştir karayollarının yolcu taşımacılığı içindeki payı da 1950’de yaklaşık % 50 iken, 1960’da % 75’e yükselmiştir (Tecer, 2005, 40).

Ayrıca, 1929 büyük dünya buhranından sonra çıkan 1946, 1954 ve 1958 ekonomik bunalımlarının da bu döneme denk gelmesi ulaşım sektörünü tamamen etkilemiş fakat demiryolu alt sektöründeki olumsuz etkilerin temel sebebi politika anlayışının ve demiryolu politikalarının değişmesidir.

1950 yılı itibariyle 7.498 km. olan anahat yol uzunluğu 2003 yılı sonuna gelindiğinde ancak 8.679 km. olabilmiş ve 52 yılda ancak 1.181 km. lik yol yapılabilmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında yılda ortalama 190 km. demiryolu yapılırken, 1950 yılından sonra ortalama yapılan demiryolu uzunluğu 23 km. civarında olmuştur. Diğer bir ifade ile demiryolları 1950’li yıllardan sonra kaderine terk edilmiştir (Karaman, 2011, 19). Bu durum, ulaştırma politikalarında meydana gelen değişimin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Böylece demiryolları uzun yıllar sürecek bir duraklama, hatta gerileme sürecine girmiş; bu süreçte yeni hat yapımları bir yana, yol yenilemeleri dahi gerektiği şekilde yapılamamıştır (T.C. Sayıştay Başkanlığı, 2012, 4).

Marshall yardımların, daha ekonomik olmasına rağmen demiryollarından çok karayolları lehine yararlanılması yada bunu dayatılması “petrolle çalışan lastikli araçların egemen olduğu bir ulaşım politikası”nın kabul edilmesi karayolu yapımlarını hızlandırmıştır (Çetin vd., 2011, 134).

Kısaca 1948-1957 arası karayollarına ayrılan Amerikan yardımları toplamı, 42.134.150 doları (118.818.303 TL) bulan bu dönemde, Marshall yardımı ile Türkiye ekonomisi siyasası üzerinde etkinlik kazanmaya başlayan ABD, NATO’nun gereksinimleri başta olmak üzere, hür dünya ordularını ve savunma fabrikaları işçilerini besleyecek, hür dünyanın tarım ürünleri ve hammadde gereksinimlerini karşılayacak bir depo olarak gördüğü Türkiye’de yeni bir ulaştırma politikası oluşturma yoluna gittiğini söylemek mümkündür (Güven, 1982, 87).

6.2.3. 1961-1980 Arası Demiryolu Ulaşımı

Planlı dönem olarak da adlandırılan bu de toplam üç tane Beş Yıllık Kalkınma planını kapsamaktadır. Her ne kadar planlı dönem olarak adlandırılrsa da aslında ilk plan 1932 yılında hazırlanan 1. Beş Yıllık Sanayi Planı (1934-1938)'dir. Söz konusu plandaki hedeflere ulaşılmış ve plan başarıyla uygulanmıştır. Buna bağlı olarak 2. Beş Yıllık Sanayi Planı hazırlanmış fakat ikinci dünya savaşının ortaya çıkması nedeniyle İktisadi Savunma Planı adı verilen bu planın içeriği de değiştirilmiştir. Ne var ki savaş dolayısıyla bu plan hiçbir şekilde uygulanamamıştır.

Uzun bir aradan sonra 1960 yılların başında tekrar ülke kalkınmasını amaçlayan Planlar gündeme getirilmiştir. Fakat Sanayi Planı olarak değil Kalkınma Planları olarak. Bu doğrultuda 30 Eylül 1960'da 91 Sayılı Yasa ile Devlet Planlama Teşkilatı'nın kurulması kararlaştırılmış ve 1961 Anayasası ile anayasal bir kurum olmuştur (Aslan, 1998, 104). Böylece Türkiye'de ulaştırma sektörüne ilişkin politika çerçevesini belirleyen başlıca belge, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından hazırlanan Kalkınma Planları olmuştur (Babalık-Sutcliffe, 2010, 15).

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)

Temelde alt yapı yatırımlarının geliştirilmesini hedefleyen planda tüm ulaşım dizgeleri (sistemleri) birlikte değerlendirilerek birbirini tamamlayıcı nitelikte amaçlanmıştır. Ayrıca demiryolu hatlarının sadece karlı görülen, devlete kazanç sağlayan hatlarının kullanılması da planda yer alan bir başka hedefdir. Planda demiryolu ve karayolu taşıtları sanayisi öncelikli sektörler arasında değerlendirilmiştir.

Plan kapsamında, karayolu ulaşımındaki mevcut sorunları çözmek ve diğer ulaşım türlerinin kapasite kullanımları ile olanaklarını artırıcı önlemler olarak tek bir ulaşım türünde yoğunlaşmadan bütün ulaşım seçeneklerini kullanarak, değerlendirilmeye çalışıldığı saptanmıştır. Ancak 1. Plan Döneminin temel hedeflerinden olan; Ulaştırma politikalarının tek elden Ulaştırma Bakanlığı'na yönetilmesi, ulaştırmanın ekonomik kalkınmayla uyumlu gerçekleştirilmesi, uzak mesafelerde demiryolu ve denizyolu taşımacılığına ağırlık verilmesi, tüm taşıma türlerinde hedeflenen gerçekleşme sağlanamamış, sektörde yapılan yatırımlardaki gerçekleşme oranı % 14,6 olduğu saptanmıştır (Erkol, 2008, 48-49).

Plan kapsamında her ne kadar tüm ulaşım dizgeleri (sistemleri) birlikte değerlendirilse de sonuç itibariyle demiryolu ulaşımı yatırımları artırılması hedeflenmiş fakat aşağıdaki çizelgeden de anlaşılacak üzere bu dönem planlanan toplam yol yatırımları içerisinde karayolları, demiryolları yol yatırımlarının iki katı daha fazla olması öngörülmüştür. Ayrıca mevcut hatlarda da demiryolu taşıtlarının ekonomiye yük oldukları gerekçesi ile aktif olarak kullanılmaması nedeniyle demiryolları diğer ulaşım türlerine alternatif bir ulaşım dizgesi (sistemi) dahi olamamıştır.

Çizelge 16: 1963-1967 Yılları Arası Karayolları ve Demiryolları Yol Yatırımları (Milyon TL.)

Yıllar	1963	1964	1965	1966	1967	Genel Toplam
Demiryolu	159,5	162,2	223,5	331,8	512,9	1 389,9
Karayolu	547,5	540,0	570,1	570,7	579,8	2 808,1
TOPLAM	707,0	702,2	793,6	902,5	1 092,7	4 198,0

Kaynak: (DPT, 1.BYKP, 1963.)

1. Plan döneminde ulaştırma sektörüne yapılan toplam yatırım 8 922,4 milyon liradır. Bunun 6 380,0 milyon lirası karayoluna, 1 562,0 milyon lirası demiryoluna, 779,7 milyon lirası denizyoluna, hava yollarında ise 220,7 milyon lira olarak gerçekleşmiştir (DPT, 2.BYKP, 1968).

Özetle bu dönem planda öngörülen hedeflere bazı sektörlerde ulaşılmış bazı sektörlerde ise ulaşılamamıştır. Demiryolu da hedeflerin tam anlamıyla gerçekleştirilemediği sektörlerden biridir. Gerek yolcu ve yük taşımacılığında olsun, gerek demiryolu araçları imalat sanayiinde olsun, gerekse demiryolu yol yatırımlarında olsun demiryolları her açıdan ihmal edilmiştir.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)

Bu plan kapsamında ulaşım sektörüne toplam olarak 16,74 milyar liralık yatırım yapılması öngörülmüştür. Bu yatırımın 12,17 milyar lirası (% 72,7) karayolu, 3,15 milyar lirası demiryolları (% 18,8), 9 milyar lirası denizyolu ve 5,2 milyar lirası ise havayolu ulaşımına ayrılmıştır (DPT, 2.BYKP, 580). Rakamlardan da anlaşıldığı gibi 2. Plan da karayolu ağırlıklı bir politika benimsenmiştir.

Bu dönem demiryolu ile ilgili Gebze-Arifiye çift hattı, Tatvan-Van-İran hududu demiryolu hattı, Cebeci-Kayaş çift hattı, Pehlivan köy-Edirne-Bulgar hududu hattı olmak üzere 1969 yılında dört proje üzerinde çalışmalara devam edileceği hükümet programında ifade edilmiştir (TBMM, 1969, 24). Fakat bu dönem bahsedilen çalışmalardan sadece ikisi (Gebze-Arifiye ve Cebeci-Kayaş çift hatları) tamamlanabilmiştir (DPT, 2.BYKP, 576).

Meclis tutanaklarında, demiryollarına gereken önemin verilmediği, dönemin başbakanının da hükümet programında ‘‘yurt ekonomisinin gelişmesinde büyük bir tesiri olan karayollarımızın, demiryollarımızın, binalarımızın ve hava meydanlarımızın ıslah ve genişletilmesine büyük önem verilecektir’’ buyurmuştur. Fakat bu konularda gereken önem gösterilmemiş, hatta demiryollarımızın 40 yıl önceki standartlarla ve malzeme ile yürütölmek istenmiştir (TBMM, 1969, 6).

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1978)

Petrol krizinin yoğunlaştığı, finansman sorunlarının darboğazlara yol açtığı ve siyasi çalkantılarla örölmüş bir dönemdir. Plandaki hedeflerle gerçekleşenler arasında, kaynak yetersizliği, üretim ve ihracat sorunları nedeniyle özellikle bazı sektörlerde önemli sapmalar ortaya çıkmıştır. Siyasi ve sosyal krizler nedeniyle plandaki hedeflere ulaşılammıştır (Bayülken ve Kütökoğlu, 2010, 13).

Karayolları 1972’de 18,9 bin km. den 1977 yılına kadar 22,7 bin km. ye çıkarken demiryollarında önemli bir yatırım yapılmamış sadece belirli bir standart yükselmesi sağlanmıştır (DPT, 4.BYKP, 21).

Planlı dönemde demiryolu taşıtları imalat sanayinde üretim değerlerinde yıllık ortalama artış % 7’dir. 1.Plan döneminde elektrikli lokomotiflerle dizelli lokomotiflerin imalatı öngörölmekle birlikte gerçekleştirilememiştir. 2.Plan döneminde 98 dizel elektrik lokomotifinin imalatı öngörölmüş ancak bu hedefe de ulaşılammıştır. Plan kapsamında demiryolu taşıtları imalat sanayi alanında toplam olarak 300 milyon TL. yatırım yapılması öngörölmüştür (DPT, 3.BYKP, 543-550). Bu dönemde buharlı lokomotiflerin yerini dizel ve elektrikli lokomotiflerin aldığı gözlenmektedir. 1973 yılında 464 olan buharlı lokomotif sayısı 1977 yılında 230’a düşmüştür. Bu plan dönem dizelli lokomotiflerin sayısındaki artışın en önemli

sebeplerinden biri de yaşanan petrol krizidir. Dizelli lokomotif sayısı 1972’te 132 iken 1977’de 327’ye yükselmiştir (Öztürk, 2009, 112). Ayrıca planda öngörüldüğü gibi TCDD Eskişehir tesislerinin 50 anahat dizel lokomotifi imal etmiştir. Ancak manevra lokomotifi imali öngörüldüğü gibi gerçekleşmeyince ithalat da kaçınılmaz olmuştur (DPT, 4.BYKP). Elektrikli lokomotif sayısı 1973 yılında 18 iken 1977’de 24’e yükselmiştir. Yolcu ve yük vagonlarında ki durum ise şu şekildedir: Yolcu vagonu sayısı 1973’te 1.360 iken 1977’de 1.640’a yükselmiştir. Yük vagonu sayısı 1973’te 17.180 iken 1977’de 21.280’e yükselmiştir (Öztürk, 2009, 112).

Özetle; 1961-1980 döneminde hazırlanan, ayrıntıları beşinci bölümde verilen ve yukarıda da kısaca değerlendirilen ilk üç Beş Yıllık Kalkınma Planlarından ilk ikisinde genel anlamda hedeflere ulaşılmış, üçüncü planda ise hedefler öngörüldüğü şekilde gerçekleşmemiştir. Demiryolu alt sektöründe her üç kalkınma planı boyunca % 4 - % 8,8 oranında artışlar görüldüğü halde, plan hedeflerinin gerçekleşmediği görülmektedir (Nalçakan, 2003, 41). Genel olarak 1961-1980 döneminde, uzun bir plansızlıktan sonra planlı bir politik sürece girilmesi kalkınma açısından ülkeyi olumlu etkilese de ulaşım sektörü özellikle demiryolu ulaşımı bundan pek de olumlu etkilenmemiştir. Bunun sebebi politika belirlenmesinde öncelik verilen sektörler de yatmaktadır. Bu dönem içerisinde gerek kalkınma planları gerek hükümet programlarında demiryollarının ihmali kabul edilmiş fakat gerekli çalışmalar yapılmamıştır. Ancak çok zor durumda kalındığı zaman demiryollarının kullanılması havasını yaratan bu dönemde, sırf yabancı sermayeden faydalanmak için adeta öz değerlerimizden vazgeçilmiştir.

1961-1980 döneminde dikkat çeken bir başka ayrıntı ise küçük çapta da olsa özelleştirme çalışmaları ve özel sektörün desteklenmesidir. Zira 1963-1967 (1.BYKP) döneminde özel sektörün taşımacılıktaki payı % 28 iken 1973-1978 (3.BYKP) döneminde % 62’ye çıkmıştır (Nalçakan, 2003, 41). Hem özelleştirmelerin artması hem de karayolu ağırlıklı bir politika izlenmesi sonucu dışa bağımlılığın artan bir ulaşım politikasının izlenmesi, ekonomik bağımsızlık için yıllardır verilen mücadelelerin ‘boşuna mıydı?’ sorusunu akla getirmektedir.

6.2.4. 1980-2000 Arası Demiryolu Ulaşımı

Toplamda yedi tane Beş Yıllık Kalkınma Planını içeren bu dönemde 5. ve 6. Beş Yıllık Kalkınma Planlarını kapsayan bir Ulaştırma Ana Planı da hazırlanmıştır. Bu dönem uluslararası ticaret anlaşmaları, Batıya tam olarak dönük bir politika anlayışının benimsenmesi ve dünya da her sektörün çevreye uyarlanması yönünde politikaların benimsenmesi bakımından önemli gelişmelerin yaşandığı bir dönemdir. Ayrıca tüm bu gelişmeler ışığında Türkiye açısından da radikal değişikliklerin yapıldığı ve politik anlayışın değiştiği bir dönemdir.

Bu yıllar içerisinde demiryolu taşımacılığında TCDD şebekesinde yeni hatlar eklenmesinden çok, var olan hatların yenilenmesine, darboğaz olan yerlerde yeni paralel hatlar kurulmasına, elektrifikasyon ve sinyalizasyona önem verilmiştir. Demiryolu araçlarında yakıt kullanımı açısından değişikliklere gidilmiştir (İlkin ve Tekeli, 1983, 2768). Aslında Ek 2’de de görüldüğü gibi 1924 yılından önce ve sonraki yıllarda (1990 yılına kadar) yapılan demiryolları 1990 yılına kadar gerçekleşen durumu daha net bir şekilde ortaya koymaktadır.

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)

1960-1980 planları karma ekonomi ilkesine dayanmıştır. Buna karşılık 1980-2000 planları liberal stratejik planlardır. 1980 öncesinde sanayileşmede ithal ikamesi politikaları, 1980 sonrası ise serbest piyasa ve açık ekonomiye geçiş politikaları yönlendirici olmuştur (Karluk, 2014). 1980 yılları daha çok otoyol yapımlarının başladığı ve gün geçtikçe hızla arttığı bir dönem olmuştur.

Dönemde iç hatlar yolcu ve yük taşımada sırasıyla yılda ortalama % 14,3 ve 20,1 artırılması hedeflenmiştir. Şehirlerarası yük taşımacılığında ise 1977’de % 76,4 olan karayollarının payının 1983’te % 66,4’e düşürülmesi, demiryollarında ise % 22,7’ye yükseltilmesi öngörülmüştür (DPT, 4.BYKP, 413).

Ulaştırma Ana Planı (1983-1993)

4. Beş yıllık Kalkınma Planı döneminde son şekli verilen, bu ve bundan sonraki plan dönemlerine damgasını vurması beklenen ve on yılı kapsayan Ulaştırma Ana Planı (1983-1993) ile ‘ulusal kaynakların ve mevcut ulaşım alt yapısının en verimli

şekilde kullanılması, ulaşım taleplerinin en ekonomik ve rasyonel şekilde karşılanması” ilkesinden yola çıkılarak belirli politikalar oluşturulan bu çerçevede özellikle yük taşımalarının denizyolu ve demiryoluna kaydırılması ve bu alt sektörlerle yapılacak yatırımlarla, alt sektörler arasındaki mevcut dengesiz yapının değiştirilerek daha akılcı bir dağılım öngörülmüştür. Fakat UAP’ın 1985 yılına revize edilmesi ile 4. Beş Yıllık Kalkınma Planında belirtilen gerçekleşme oranlarında da görüldüğü üzere; gerçekleştirmeler plan hedefleriyle çakışmış, hatta tam tersine karayolu alt sektörü lehine dengenin daha da bozulduğu, demiryolu ve denizyolu taşımalarının paylarının daha da düştüğü görülmüştür (Çatalpınar, 2001, 83).

1986 yılında uygulamadan kaldırılan ve ülkemizdeki tek ulusal ulaştırma Planı olarak nitelendirilen Plan; karayolu ulaşım payını % 72’den % 36’ya düşürülmesinin hedeflemekte idi (TCDD, 2013). Devrin hükümetleri bu dönemde Türkiye’de otoyol yapımını desteklemişlerdir. Böylece başta demiryolu olmak üzere diğer ulaştırma dizgelerinin (sistemlerinin) kaderi değişmemiş bu defa da otoyolların gölgesi altında ezilmişlerdir. Başbakanlık Devlet İstatistikleri Enstitüsünün Ulaştırma İstatistikleri özetinde belirtildiği gibi 2000 yılına gelindiğinde devlet ve il yollarının toplam uzunluğu 61090 km iken otoyolların uzunluğu 1773 km’ye ulaşmıştır (Akgüngör ve Demirel, 2004, 425).

Hazırlandıktan sonra uygulamaya başlanması ile Türk ulaşım dizgelerinin (sistemlerinin) iyileştirilmesi yönünde bir umut vadeden plan ne yazık ki umut olmanın ötesine gidememiştir. Planı ortadan kaldıran anlayış, hiçbir etüde dayanılmaksızın otoyolların yapımını başlatmış ve ulaşımında yeni bir dönemi açarak demiryollarını kaderine terk etmiştir (Evren ve Öğüt, 1997, 6).

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)

Plan döneminde toplam 275 adet dizel anahat lokomotif, 75 adet manevra lokomotif, 100 adet elektrik anahat lokomotif, 240 adet yolcu ve yük vagonu üretimi planlanmıştır (DPT, 5.BYKP, 102). Toplu taşımacılıkta raylı sistemlere olanaklar ölçüsünde öncelik verileceği de plan kapsamında yer almaktadır.

Şehirlerarası yük taşımada ise birim taşıma maliyeti kara yolunkinden daha az olan demiryolu ve denizyollarına doğru kaydırılması hedeflenmiştir. Bu doğrultuda % 80,9 paya sahip olan karayolları yük taşımacılığının bu dönem %

65,7'ye düşmesi, buna karşılık demiryolu ve denizyolu paylarının sırasıyla % 18,3 ve % 11,5'e yükselmesi öngörülmektedir (DPT, 5.BYKP, 112). Ancak karayollarında % 6,2, demiryollarında % 3,2, denizyolunda %26,1 ve havayolunda ise % 17,1'lik bir artış sağlanabilmiş, dolayısıyla hedefler gerçekleştirilememiştir (DPT, 6.BYKP, 272).

Demiryolları yapımında Tecer-Kangal, Arifiye-Sincan, Aliğa-Menemen gibi önemli projelere devam edileceği ve Narlı-Toprakkale demiryolunun yapımına başlanacağı ifade edilmiştir (DPT, 5.BYKP, 115).

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)

İlk olarak 1957 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) ile bir ortaklık başvurusu ve devamında 1963'te bir ortaklık (Ankara) anlaşmasının imzalanmasıyla başlayan AB süreci, 1987'de tam üyeliğe başvurulması ve 1999 yılında da AB üyeleri tarafından aday üye olarak kabul edilmesi 2005 yılında da tam üyelik müzakerelerine başlanması ile devam etmiştir. Yani 1957 de başlayan AB hayranlığı günümüze kadar devam etmiştir. Bu durum ülke politikalarını da etkileyerek AB standartlarına uyarlanmaya çalışılmıştır.

Planda yer alan ‘‘AT ile entegrasyon sürecinde ulaştırma politikalarında uyum sağlanacaktır’’ ve ‘‘demiryollarını AT ölçülerinde dengeli, verimli ve ekonomik bir duruma getirebilmek için gerekli çalışmalar yapılacaktır’’ maddeleri AB etkilerini açıkça gözler önüne sermektedir (DPT, 6.BYKP, 270-273).

Bu planda ulaştırma hizmetlerinin sağlıklı bir yapıya kavuşturulması, verimliliğin artırılması, mevcut kapasitenin tam ve etkin bir şekilde kullanılması ve alt yapı hizmetlerinin eksiksiz olarak gerçekleştirilmesi amaç edinilmiştir.

Toplam kamu yatırımlarının % 22'sinin ulaşım sektörüne ayrılması öngörülmekle beraber, özellikle yurt içi yolcu taşımada birim taşıma maliyeti diğer alt sektörlerden daha düşük olduğu ifade edilen karayolu ulaşımı alt dizgesinin (sisteminin) % 95 pay ile ağırlığını sürdürmesi hedeflenmiştir (DPT, 6.BYKP, 270). Dönem sonunda, otoyolların % 42,6 (4,62 milyar dolar), karayollarının % 37,0 (4,02 milyar dolar), demiryollarının % 6,9 (0,75 milyar dolar), denizyollarının % 2,5 (0,28 milyar dolar), havayollarının % 6,3 (0,68 milyar dolar) ve boru hatlarının % 4,7 (0,51 milyar dolar) pay almıştır (Çatalpınar, 2001, 83).

Yurt içi, yük taşımalarında yıllık ortalama % 8,9 artış ile 13,5 milyar ton km ye ulaşması ve toplam yük taşımaları içindeki payının % 11,7 olması, yolcu taşımacılığında ise plan dönemi sonunda 4,5 milyar-yolcu km olması öngörülmektedir (DPT, 6.BYKP, 273). Fakat 1989 sonunda yük taşımacılığında yıllık ortalama % 4,2 oranında bir artış yaşanarak 5,79 milyar ton-km, yolcu taşımacılığında ise yıllık ortalama % 1,2 oranında bir artışla 3,64 milyar yolcu-km olarak gerçekleşmiştir (DPT, 7.BYKP, 149-150).

Dönem içinde yaklaşık olarak 2000 km yol yenilenmesi, 1994 yılında elektrikli hat uzunluğunun 2,300 km'ye, sinyalizasyon tesislerinin de 2,489 km'ye ulaşması amaçlanmaktadır. (DPT, 6.BYKP, 273).

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)

6.Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndan sonra 2 yıl plansız bir dönem yaşanmış ardından da 1996 yılında 7.Kalkınma Planı hazırlanmıştır. Bu plan döneminde ulaştırma dizgelerinde (sistemlerinde) özelleştirme programlarının geliştirilmesi ve yapılacak yatırımlarda Yap-İşlet-Devret modelinin benimsendiği gözlenmektedir.

7.Plan ‘‘demokratikleşme, hukukun üstünlüğü insan hakları ve liberalizm’’ gibi kavramların ortak değerler olarak önem kazandığı, mal ve finans piyasalarının, bilgi ve teknolojinin ülke sınırlarını aştığı ekonomik ve bir anlamda da siyasal ve kültürel bir küreselleşmeye doğru...’’ gidildiği bir dönemde hazırlanmış ve yürürlüğe konmuştur. Ayrıca AB ile imzalanan Gümrük Birliği Antlaşması Plan'la birlikte yürürlüğe girmekte ve yeni bir dönemin başlamasına öncülük etmektedir (<http://www.ekodialog.com> 2015).

7.plan dönemi içinde, 1999 yılı sonuna kadar ikinci hatlar dahil 139 km yeni demiryolu hizmete açılmıştır. Ayrıca, 820 km elektrifikasyon tesisi (tali hatlarla birlikte 972 km) 779 km sinyalizasyon tesisi tamamlanmış, 891 km yol yenilenmiştir (DPT, 8.BYKP, 155).

Demiryolu ile yurtiçi yük taşımalarının 7.Plan döneminde yıllık ortalama % 10,9 artması hedeflenmiş, buna karşılık 1995-1999 yılları arasında yük taşımaları yıllık ortalama binde 4,0 oranında azalarak toplam taşımalarındaki payı % 4,7 olarak

gerçekleşmiştir. Yolcu taşımalarında ise, 1995-1999 yılları arasında yılda ortalama % 3,7 artmış ancak toplam yurtiçi yolcu taşımaları içinde 1995 yılında % 2,3 olan payı 1999'da 2,1'e gerilemiştir (DPT, 8.BYKP, 155).

Ayrıca 7. Plan kapsamında ulaştırma sektöründe karayolu yatırımları için planlanan yatırım payı %71 iken, demiryolu için % 9 ve diğer yatırımlar için % 20'lik bir pay ayrılmıştır. Fakat gerçekleşen karayollarında % 66, demiryollarında % 7,5 ve diğer yatırımlarda ise % 26,5 oranında olmuştur (Öztürk, 2009, 124).

Özetle; 1996-1998 yıllarında yaşanan sık hükümet değişiklikleri, 1990'lı yıllarda yine terör olaylarının artması, 1994'de ekonomik kriz yaşanması, 1990 Körfez savaşı, 17 Ağustos 1999 depremi ve bu deprem yüzünden 10 milyar dolarlık bir kayıp yaşanması bu dönem uygulanması beklenen Kalkınma Planının uygulanamayışındaki en büyük engeller olmuştur.

6.2.5. 2000'li Yıllarda Demiryolu Ulaşımı

Türkiye'de 1980 sonrası dönemde rekabete açık ekonominin ilke esaslarının yerleştirilmesi, dış ticaretin serbestleştirilmesi, makro ve mikro fiyatların belirlenmesinde idari kararlar yerine büyük ölçüde piyasa güçlerinin ikame edilmesi ve yurt içi mali piyasaların yeniden yapılandırılması ve geliştirilmesi yönünde önemli adımlar atılmıştır. Bu sürecin tamamlayıcısı olarak, 1989 yılında uluslararası sermaye hareketleri tamamen serbest bırakılmıştır (DPT, 7.BYKP, 4).

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)

Plan stratejisine göre, Plan döneminde kamu açıklarının azaltılmasına, özelleştirmenin hızlandırılmasına, ar-ge harcamalarının artırılmasına, yüksek katma değerli sanayi ve hizmet sektörlerinin geliştirilmesine öncelik verilecektir (<http://arsiv.ntv.com.tr/news> 2000). 1 Ocak 2001'de yürürlüğe konan 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı ilk darbeyi IMF'nin direktifleri doğrultusunda hazırlanan ve 1999 yılında uygulamaya konulan dez-enflasyon programının sağlıklı işlememesi sonucu yaşanan Kasım 2000 ve Şubat 2001 ekonomik krizlerinden almıştır (Bayrak ve Kanca, 2013, 11).

Özelleştirme, özellikle 1980 yılından itibaren hükümetlerce desteklenen bir konu haline gelmiş hatta politika tercihi olmuştur. Devletin sırtında adeta yük olarak adlandırılan Kamu İktisadi Teşekkülleri (KİT) devletin önemli bir gelir kaynağı haline gelmiştir. Ancak özelleştirme ile ilgili 8. Beş Yıllık Kalkınma Planında dikkat çeken kavram ise ‘‘Kamu yararı gözetilerek, yapılan özelleştirme’’ dir.

1985-2002 yılları arasında yapılan özelleştirmelerden toplam 8 milyar dolar elde edilirken, bu miktar 2002-2007 yılları arasında özelleştirme tutarı 33 milyar dolara ulaşmıştır (Bayrak ve Kanca, 2013, 14).

Bu dönemde; Dünyada, demiryolları küreselleşmenin yarattığı düzene uyum sağlamak için önemli bir yapısal değişim sürecinden geçmektedir. Bu süreç içinde demiryollarının yapıları ve devletle ilişkileri yeniden değerlendirilmekte ve düzenlenmektedir. Günümüzde demiryollarının diğer ulaştırma türleri karşısındaki rekabet gücünü artırma çabalarının yanı sıra mevcut altyapıda birden fazla işleticinin faaliyetine olanak vererek sektör içi rekabet yaratılmaya çalışılmaktadır (DPT, 8.BYKP, 155). Plan kapsamında demiryolu politikalarında AB normlarına uygunluğuna önem verilmektedir. Ulaşım dizgelerinin (sisteminin) geliştirilmesinde gerek Kuzey-Güney gerek Doğu-Batı istikametinde demiryolu koridorlarının, bu anlamda ulusal ve uluslararası projelerin geliştirilmesi planın öncelikleri arasında değerlendirilmiştir.

Mevcut demiryolu şebekesinden en üst düzeyde yararlanmak üzere alt yapı iyileştirme ve modernizasyon yatırımlarına ağırlık verilecek, ayrıca plan döneminde; 85 km yeni yol yapımı, 1800 km yolun yenilenmesi, 180 km sinyalizasyon ve 160 km elektrifikasyon tesisinin tamamlanması planlanmaktadır (DPT, 8.BYKP, 156).

Demiryolu ve liman yatırımları hızlandırılacak, mevcut havaalanlarının altyapı ve üstyapı eksiklikleri giderilerek hizmet kalitesi ve kapasitesi artırılabacaktır. Ekonomik ve sosyal gelişmenin ihtiyaç duyduğu ulaştırma hizmetlerinin ekonomik ve güvenli bir şekilde karşılanması, demiryolu ve denizyolu taşımacılığına önem verilerek ulaşım türleri arasında ilke gereksinimlerine uygun dengenin sağlanması, can ve mal güvenliğinin yanı sıra çevreye verilen zararın en aza indirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılması amaçlanacaktır (DPT, 8.BYKP, 156).

Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)

Plan diğerlerinden farklı olarak beş yıl değil yedi yıllık olarak hazırlanmıştır. Bu nedenle sadece 9.Kalkınma Planı olarak ifade edilmektedir. Planda, ulaştırma hizmetinin ekonomik ve sosyal hayatın gereksinimlerine cevap veren, trafik güvenliğinin en üst düzeye çıkarıldığı, taşıma türleri arasında dengenin ve tamamlayıcılığın sağlandığı, çağdaş teknoloji ve uluslararası kurallarla uyumlu ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında sunulması temel amaçtır (MEB, Mevzuat, 2006).

Ulaştırma yatırımları öncelikli olmak üzere altyapının kalitesi iyileştirilecek, erişim olanakları artırılacak ve altyapı hizmetlerinin üretim maliyeti içindeki payı düşürülecektir. Bu çerçevede, altyapı yatırımlarının yapılması ve işletilmesinin öncelikle özel sektör tarafından gerçekleştirilmesi esas olacaktır (MEB, Mevzuat, 2006).

Dünyada ticaretin giderek serbestleşmesine paralel olarak rekabetin artması ve küresel ve bölgesel ölçekte organizasyonların ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzaması, hız unsurunu öne çıkarmıştır. Bu durum, hammadde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının önemini artırmış, lojistik hizmetler ile desteklenen kombine taşımacılık sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırmıştır. Ülkemizde başta karayolları olmak üzere trafik güvenliğinin yeterli olmaması önemli bir sorun olmaya devam etmiştir. Türkiye’de artan ulaşım talebine uygun olarak demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının yeterince geliştirilememesi ve kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun ulaştırma türünün karayolu taşımacılığı olması, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak karayolu ağına yüklenmesine yol açmıştır. Bu durum taşıma türleri arasında dengesiz ve verimsiz bir ulaşım dizgesinin (sisteminin) oluşmasına sebep olmuştur (TBMM Kararı, Resmi Gazete, 2007, 26).

8. Plan döneminde yurt içi yük taşımacılığında karayollarının payı 2000 yılında yüzde 88,7’den 2005 yılında yüzde 90 seviyesine ulaşmıştır. Sektörde küçük bir paya sahip olan deniz yolu yük taşımalarının payı daha da azalarak 2005 yılında yüzde 2,8 seviyesine gerilemiştir. Demiryolu ve boru hattı taşımaları paylarını korumuştur. Bu dönemde yurt içi yolcu taşımalarının yüzde 95,2’si karayolu ile

gerçekleştirilmiştir. Yurt dışı yük taşımaları denizyolu, yolcu taşımaları ise havayolu ağırlıklı yapısını korumuştur (TBMM Kararı, Resmi Gazete, 2007, 26).

Harita 9’da da görüldüğü gibi 1856 yılından 2013’e kadar geçen süre içerisinde Türkiye’de yapılan demiryolu yatırımlarının büyük bir oranı Cumhuriyet’in ilk dönemlerine aittir. Ayrıca haritadan, yapılan yatırımların yönüne bakıldığında araştırmanın denencelerinden biri olan, ‘‘demiryolu yatırımlarının son dönemlerde ülke genelinden ziyade bölgesel ölçekli olduğu ve bu anlamda bir bütünlüğün sağlanamadığı’’ denencesinin de ispatını oluşturmaktadır. Ayrıca bu dönem karayollarının hem toplam yatırımlar içerisindeki hem de toplam taşımacılık içindeki payının zirveye ulaştığını söylemek mümkündür.

Harita 10: 1856'dan 2013'e Türkiye'de Demiryolu Ağı



Kaynak: (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2013, 113)

Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018)

Kalkınma Bakanı Cevdet Yılmaz yaptığı bir konuşmada 10. Kalkınma Planı ile ilgili ‘‘daha önceki Planlardan farklı olarak ‘‘Öncelikli Dönüşüm Programları’’ adıyla özel uygulama programların tasarlandığını ifade etmiştir. Hem 2023 hem de Onuncu Kalkınma Planı hedeflerine ulaşabilmek açısından önem taşıyan temel sorun alanlarına yönelik olarak tasarlanan bu Programların; genellikle birden fazla bakanlığın sorumluluk alanına girdiğini, kurumlar arası etkin koordinasyon ve sorumluluk gerektiren kritik reform alanlarına yönelik olarak tasarlandığını’’ belirtmiştir. Konuşmasına, ‘‘Dışa açık ve rekabetçi üretim yapısının geliştirilmesini temel alan, Plan hedeflerinin de tutarlılık arz ettiği 2023 vizyonunda, hizmetler sektörünün payının 2018 yılında yüzde 62 seviyesine yakın seyretmesi, 2023 yılına gelindiğinde de yine bu seviyelerde kalması öngörülmektedir’’ şeklinde devam eden bakan Yılmaz plandan umutlu olduklarının altını çizmiştir (Yılmaz, 2013).

Plan, yük ve yolcu ulaştırma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli bir şekilde sağlanması, yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolunun paylarının artırılması, kalitenin ve güvenliğin yükseltilmesi ve ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi esası üzerine oluşturulmuştur (Erkeskin, 2013).

Genel olarak kalkınma planları kapsamında bir değerlendirme yapılırsa; 1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşamadığı; karayollarına yapılan yatırımların bütün plan dönemlerinde ağırlığını koruduğunu söylemek mümkündür. Ayrıca hemen hemen bütün planlarda, demiryolu ulaşımındaki eksikliklere, yeni düzenlemelere ağırlık verilmesi öngörülmüş, fakat hayata geçirilememiştir.

6.2.5.1. YHT Projeleri

Demiryollarının diğ er ulaşım türlerine göre geride kalmasının sebeplerinden biri de hızdır. Japonya'da Ekim 1964'de Tokyo-Osaka hattının işletmeye açılmasıyla başlayan Yüksek Hızlı Tren işletmeciliğ i son yıllara damgasını vurarak demiryollarında yeni bir başlatmıştır (Kaynak, 2002, 30). Hızlı trenler bugün Fransa, Almanya, İspanya, İtalya gibi Avrupa ülkeleri ile Japonya, Çin ve Güney Kore'de kullanılıyor (TCDD, 2014).

Türkiye de demiryolları hızının artırılması yönündeki yapılan ilk proje aslında YHT Projesi değildir. 1975 yılında Sürat Demiryolu Projesi'nin yatırım programına alınması bu yönde yapılan ilk çalışmadır. 37 yıldır devam eden süreç, yapılan yatırımları ve hazırlıkları göz ardı eden ani kararlarla tam bir kaosa dönüşmüş, sonuç olarak hızlı trene sağlıklı bir şekilde kavuşmak da mümkün olmamış, hatta önemli bir facia da yaşanmıştır. 22 Temmuz 2004'te Haydarpaşa-Ankara seferini yapmakta olan hızlandırılmış trenin Sakarya'nın Pamukova ilçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucu 41 kişinin ölümü ve 81 kişinin de yaralanmasıyla sonuçlanan bu facia ülkemizde uygulanan yanlış ulaşım politikalarının ve plansızlığın göstergesidir (TMMOB, 2012, 55).

Hızlı trenin gelişmesi ve yaygınlaşmasının başlıca nedenleri şunlardır (Kılıçlar vd., 2010, 199):

- Taşımacılık sektöründe özellikle karayolu ve havayollarında oluşan yoğunluk ve mevcut yapının bu yoğunluğu kaldırmaz duruma gelmesi,
- Daha kısa sürede daha çok yolcu ve yükü güvenli bir şekilde daha az maliyetle taşıyabilmesi,
- Çevrecilik alanındaki bilincin artması ve enerjinin daha verimli şekilde kullanılması,
- Petrol fiyatlarındaki artışa bağlı olarak alternatif enerji kullanımına olan ihtiyacın artması,
- Demiryolun ulaşımında teknolojik gelişmeler sayesinde sadece hız değil konforunda sağlanması.

Ülkemizde, yapımı bitirilen, şu an kullanıma açık olan ve 5. Bölümde teknik ayrıntıları verilen hızlı tren hatlarımız; Ankara-Eskişehir, Eskişehir-İstanbul ve Ankara-Konya Hızlı Tren Hatlarıdır. Bu hatların toplam uzunluğu ise 1033 km olup, henüz yapım aşamasında olan hatlarımız ise Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Sivas, Ankara-Bursa, Sivas-Erzincan, Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli Hızlı Tren Hatlarıdır. Bu açıdan bakıldığında maalesef yetersiz olan hızlı tren hatları artırılmalı doğu ve güneydoğu bölgeleri güzergahlı politikaların oluşturulması gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

6.2.5.2. Boğaz Tüp Geçiş (Marmaray) Projesi

Yapımı 29 Ekim 2013'te bitirilen Marmaray Hattı ile Ülkemiz Anadolu ve Avrupa yakası arasında kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlanmış yüzyıllık hayal gerçekleştirilmiştir.

Proje hem ülke ekonomisine hem de dünya ekolojisine katkı sağlayacak türdendir. Marmaray Projesi sayesinde gerçekleştirilmesi beklenen başlıca tasarruflar şu şekilde sıralanmaktadır (<http://www.pglobal.com.tr> 2013):

- 1- Zaman Tasarrufu: Marmaray projesinin öncelikli amacı, İstanbul'da trafik sıkışıklığının azaltılmasına yardımcı olmaktır. Bu sebepten projenin sağladığı en önemli fayda, zaman tasarrufu olarak belirlenmiştir.
- 2- Enerji Tasarrufu: Hızla büyüyen bir ekonomi olan Türkiye, her sene büyük miktarlarda enerji ithalatı gerçekleştirmektedir. Türkiye 2012 yılında, 55 milyar dolar enerji ithalatı yapmış olup, enerji harcamaları açısından, toplu taşıma türlerinin avantajları göz önüne alındığında, Marmaray'ın enerji tasarrufu açısından kayda değer olumlu etki yaratacağı aşikardır.
- 3- Çevresel Tasarruflar: Toplam karbondioksit (CO2) salınımında en büyük payı karayolu taşımacılığına aittir. Emisyon salınımı, AB bölgesinde 1990 ve 2010 yılları arasında yaklaşık yüzde 23 oranında artış göstermiş olup, bahse konu salınımın yakın gelecekte artış göstermesi beklenmektedir.
- 4- Kazalardan Tasarruf: Trafik kazalarından kaynaklı olan Türkiye'de toplam 1,4 milyar TL'lik zarar meydana gelmiş olup, Marmaray'ın devreye girmesi

sonrası, kazalardan elde edilecek tasarrufların parasal değeri üç senaryo için de hesaplanmıştır. En iyi, orta ve en kötü senaryolar için, daha az yaşanması öngörülen kazalardan elde edilecek tasarrufun değeri, sırasıyla 52, 39 ve 29 milyon TL olarak hesaplanmıştır.

Söz konusu faydaların toplam yıllık ortalama değeri 387 milyon TL olarak hesaplanmıştır.

Ancak her şeye rağmen bu projeye kuşkuyla bakan ve söz konusu projeye yönelik özellikle güvenilirlik açısından yapılan eleştirilere bir önceki bölümde yer verilmiştir. Bu kapsamda yapılan eleştiriler doğru olsun veya olmasın dikkate alınması ve Marmaray'daki denetimlerin artırılması gerekmektedir.

6.2.5.3. Güncel Demiryolu Ulaşımı Projelerinin Değerlendirilmesi

Gerek çalışmanın başında gerekse sonuç bölümünde çağımızın hızlı tren çağı olduğu vurgulanmıştır. 19. yy da başlayan demiryolu dönemi bir süre askıya alınsa da özellikle son on yılda tekrar eski önemine kavuşarak ulaşımda tek el konumunda olan karayollarına karşı ciddi bir rakip haline gelmiştir. Dünya'da ve ülkemizde ulaşım politikaları yön değiştirmiş, daha çevreci ve ekonomik olan demiryollarına bir kayma söz konusu olmuştur. Ülkemizde de demiryolu ulaşımda meydana gelen yatırımlar artmış, demiryolu politikalarında olumlu gelişmeler yaşanmıştır. Fakat her şeye rağmen maalesef ülkemizde hem demiryolu ulaşımı yatırımları hem de kullanımı karayoluyla karşılaştırılamayacak oranda düşüktür.

Demiryolu ulaşımı ile ilgili gündemdeki projeler beşinci bölümde de ifade edildiği gibi Ankara-Afyonkarahisar-İzmir YHT, Ankara-Bursa YHT, Ankara-Sivas YHT, Sivas-Erzincan YHT, Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli YHT ve son olarak da 3. Köprü Projeleri'dir. Söz konusu projeler ile ilgili teknik bilgiler beşinci bölümde verilmiştir. Dikkat edilecek olursa ülkemizdeki projeler merkez odaklıdır. Yani hepsi de aynı ve tek bir merkezde buluşmaktadır. Ankara merkezli olan projelerle amaçlanan başkentten ülkenin her noktasına ulaşımın kolaylaştırılmasıdır.

Ekonomik ve çevreci YHT' ler günümüzün en popüler ulaşım türü olmuştur. Türkiye, 3.500 km yüksek hızlı demiryolu, 8.500 km hızlı demiryolu ve 1.000 km konvansiyonel demiryolu olmak üzere 13.000 km demiryolu yaparak 2023 yılında toplam 25.000 km demiryolu uzunluğuna ulaşmayı hedeflemektedir (UDHB, 2014, 128). Demiryolunun özellikle son yıllardaki "hızlı" versiyonunun en temel özelliği ekonomik ve çevreci olmasıdır. Ancak beşinci bölümde "güncel demiryolu ulaşımı politikaları" başlığı altında yer alan projelerden biri tam da bu noktada eleştirilmiştir. Henüz bitmeden eleştirilen bu Proje içerisinde demiryolunun da olduğu 3. Köprü Projesidir.

TMMOB tarafından hazırlanan; 3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu'nda 3. Köprü Projesi'nin kentin kuzey kesimlerindeki doğal kaynaklar ve kırsal yerleşimler üzerindeki yapılaşma ve nüfus etkisi öncelikle 2B alanları ve özel orman alanlarını tehdit edeceği ifade edilmiştir. Ayrıca Raporda; "3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yollarının yapımı, ulusal hukuk incelendiğinde 9. Ulusal Kalkınma Planı/Yerleşme-Şehirleşme İlkeleri'ne, İmar kanunu ve mevzuatlarına, Boğaziçi Kanunu'na, ÇED Yönetmeliği'ne (tabi tutulmasa bile), İSKİ Kanunu'na, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'na (KTKV); evrensel hukuk çerçevesinde bakıldığında Bern Sözleşmesi'ne, Uluslararası Doğal Hayatı ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği (IUCN) Kriterleri'ne, Avrupa Kentsel Şartı İlkeleri'ne aykırılığı ile hukuksal açıdan sorunlu ve kabul edilemez bir proje" olarak ifade edilmiştir. Raporda proje ile ilgili varılan sonuç "3. Köprü Projesi'nin toplumun ulaşım ihtiyacını karşılamayı değil, sermayenin birikim olanaklarını genişletmeyi amaçlayan bir proje" şeklinde değerlendirilmiştir (TMMOB, 2010, 33-40).

6.2.5.4. Türkiye Açısından BTK Projesi

21.Yüzyıl ile malların, hizmetlerin, sermayenin ve kişilerin dünyada daha serbest dolaşımının yaşandığı küreselleşme trendine paralel olarak, verimli ve alternatifli uluslararası ulaştırma ağlarının geliştirilmesi, hızla artan dünya ticaretinin ihtiyaçlarını karşılamak için bir zorunluluk haline gelmiştir. Uluslararası piyasalarda artan rekabet, üretilen malların dünya piyasalarına cazip fiyatlarla,

zamanında ulaşımını gerektirmektedir. Bu açıdan bakıldığında günümüz ekonomilerinde, taşıma sektörünün, üretim sektörü kadar önemli bir paya sahip olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Türkiye, gerek jeo-stratejik coğrafi konumu, gerek Avrasya ülkeleriyle olan derin ortak tarih ve kültür bağlarından kuvvet alarak bölge ülkeleriyle işbirliği potansiyelini arttırmak için çalışmaktadır. Bu, yalnızca bölgenin ekonomik refahını değil, aynı zamanda bölgenin barış ve istikrarı ile anılan coğrafyada yer alan halkların birbirleriyle daha da yakınlaşmalarını sağlayan bir süreçtir (Sümer, Dışişleri Bakanlığı, 2007).

Projenin Türkiye açısından önemi; Gürcistan üzerinden Azerbaycan, Orta Asya, Çin ve Moğolistan arasında demiryolu bağlantısı kurulması ile daha ekonomik ulaşım ve ticaretin geliştirilmesidir. BTK demiryolu projesi, Türkiye demiryolları üzerinden Güney Kafkasya demiryollarını Avrupa demiryollarına bağlayan büyük projenin bir parçasıdır. Projenin diğer bir önemi ise; bu proje tamamlandıktan sonra BTK demiryolu Avrupa, Kafkasya ve Asya'nın önemli demiryolu güzergâhı olacak ve gerek Gürcistan ve Türkiye'nin gerekse Hazar Denizi havzasında ve Orta Asyada bulunan devletlerin malzemelerinin Avrupa'ya taşınmasını sağlayacaktır (Kavrelişvili, 2004, 192).

6.2.5.5. Türkiye ve TRACECA Projesi

TRACECA Projesi kapsamında bölge ulaştırma hatları içinde demiryolları altyapısı ve taşımacılığı ile ilgili olmak üzere üç önemli proje gerçekleştirilmesi planlanmaktadır (Çetin, 2013, 49-50):

- Marmaray Projesi,
- Avrupa 4. TEN koridoruna bağlanan ve Türkiye sınırları içinden İstanbul-Sivas-Kars'a uzanan Yüksek Hız Hatları,
- Kar-Tiflis-Bakü Demiryolu Hattı.

Bunlardan ilki, TRACECA Projesi içinde Londra-Çin arasındaki kesintisiz demiryolu taşımacılığını sağlayacak Marmaray Projesidir. Türk boğazlar bölgesi, bugünkü gemi geçiş sayısı ile güvenli seyir esasına dayalı olarak ciddi riskler taşımaktadır. Boğazların fiziki yapısını değiştirmek mümkün olmadığı için bu

kapasitenin daha fazla zorlanması seyir, can, mal ve çevre güvenliğini artırıcı tedbirleri almaya ve zorlamaya devam etmektedir. TRACECA Projesi ile Boğazlar üzerinde yapılan mevcut transit taşımacılık yükünün azaltılması öngörülmektedir. Avrupa 4. TEN koridorlarının devamı niteliğinde olan Yüksek Hız Hatları ile Türkiye, Doğu-Güney yönünde, Kars-Tiflis-Bakü arasındaki demiryolu hattıyla da TRACECA'nın Kafkaslar bağlantısını sağlayacaktır. Kars-Tiflis demiryolunun tamamlanmasıyla birlikte, Avrupa'nın bölgeye dönük demiryolu ulaşımı Türkiye üzerinden olacak ve Türk Cumhuriyetlerine kadar kesintisiz taşımacılık yapılabilecektir. Bunlarla birlikte Türk Demiryolları uluslararası koridorlarda mevcut faaliyetlerini sürdürmektedir.

Ancak, bu olumlu gelişmelere karşın Avrupa Birliği Komisyonu'nun ve Avrupa Birliği içinde etkili bir konumda bulunan Almanya'nın, çalışmalarda önceliği Gürcistan'ı Ukrayna limanına bağlayan kuzey güzergahına verdiği izlenimi edinilmektedir. Nitekim, TRACECA Koridorunun Samsun üzerinden demiryoluyla Mersin limanına uzatılarak Orta Asya'nın Akdeniz'e bağlanması ve Mersin ile İskenderun limanlarının koridora dahil edilmeleri yönündeki Türkiye önerisi Avrupa Birliği tarafından kabul edilmemiştir. Bu anlamda Avrupa Birliği'nin geliştirdiği TRACECA Projesi, Romanya ile Bulgaristan limanlarından Gürcistan limanına doğrudan deniz yolu ile Orta Asya bağlantısını sağlayan ve Türkiye'yi dışlayan bir programdır. Bu arada, Ermenistan TRACECA Programı çerçevesinde Dünya Bankası kredisi ile Tiflis-Erivan yolunu iyileştirmeye çalıştığı ve Yunanistan'ın da Volos (Yunanistan)-Laskiye (Suriye) bağlantısını gerçekleştirdiği düşünülecek olursa, Türkiye üzerinden yapılan transit taşımacılığın ciddi bir tehdit altında olduğu görülecektir (Kaynak, 2004, 16-17).

7. DEMİRYOLU ULAŞIMDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

1830 yılında ticari olarak işletilmeye başlayan demiryollarının tarihi; modern dünyayı şekillendirirken sürükleyici, büyüleyici ve dur durak bilmeden varlığını devam ettiren bir süreç karşımıza çıkarmıştır. Dünyada demiryollarının tarihine bakıldığında küresel anlamdaki devasa etkilerini görmek mümkündür. Avrupa'daki en önemli ağların gelişimi, İngiliz teknolojisinin etkisi, Hindistan'da ve çok daha sonra Çin'de muazzam sistemlerin oluşturulması ve ayrıca Rusya ile ABD'de kıta aşan hatların yapılması incelendiğinde; demiryollarının nasıl geliştiği, daha hızlı, rahat ve güvenli hale geldiği çok iyi anlaşılabilir. Demiryollarının, yaşadığımız dünyanın şekillenmesine nasıl yardımcı olduğu, hemen her ülkede kalkınmaya ve değişikliğe nasıl ivme kazandırdığı açıkça ortadadır (Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı, 2013, 112).

Bu bölümde, ülkemizde demiryolu ulaşımında karşılaşılan sorunlara, bu sorunlara yönelik çözüm önerilerine, politika bağlamında dünya ülkelerinden ülkemiz için örnek oluşturacak politika önerilerine yer verilmiştir. Ayrıca KFTZ Analizi ve çeşitli açılardan demiryollarının ekonomik etkileri değerlendirilerek Neden Demiryolu? Sorusunun cevabı bulunmaya çalışılmış ve demiryollarının önemi ortaya konulmuştur.

7.1. Türkiye'de Demiryolu Ulaşımında Karşılaşılan Sorunlar ve Öneriler

Osmanlı döneminden 1923 yılına kadar belli bir plan ve programa bağlanamayan ulaşım sektörü bu tarihten itibaren ülke kalkınmasına öncülük edecek derecede geliştirilmiş ve istikrarlı bir ülke politikası haline getirilmiştir. Fakat bu durum Cumhuriyet'in ilk devresi sonuna kadar sürmüş sonraki yıllarda ulaşım politikalarında dengesizlik ve düzensizlik hakim olmaya başlamıştır. Özellikle de çalışmanın konusunu oluşturan demiryolu ulaşımında aleyhine olan gelişmeler meydana gelmiştir.

Demiryolu ulaşımı hat kapasitesi, arazi işgali, yapım maliyeti, kullanım ömrü, enerji tüketimi, petrole bağlı olmaması, çevre dostu olmasının yanında en güvenli ulaşım aracı olarak önem taşımakta ve bu nedenle 19. ve 20. yüzyıllarda kanıtlanmış öneminin yanı sıra 21. yüzyılın taşıma dizgesi (sistemi) olarak da kabul edilmektedir (Çakar, 2014, 69).

7.1.1. Taşımacılık Konusundaki Sorunlar

Ülkemizdeki demiryolları üzerinde hem yük hem de yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. Ancak kömür, demir, pancar, şeker ve iş makineleri gibi ağırlık ve hacimce büyük olan yüklerin taşınmasında yani yük taşımacılığında öncelikli olarak tercih edilmektedir (Cemalettin vd., 2006, 441).

Fakat 1950'li yıllardan sonra izlenen karayolu ağırlıklı ulaştırma politikalarının sonucunda, demiryolu ulaşımı günümüzün gerektirdiği kurumsal ve teknolojik yenilenmeyi başaramamış ve ulaştırma dizgesi (sistemi) içindeki payı giderek küçülmüştür. Ülkemizde demiryolu taşımacılığının yük taşımacılığında içindeki payı son 50 yıl içinde % 60 oranında gerilemiştir (Kaya, 2008, 33).

Özellikle 1950'lerin ortalarından itibaren kendini hissettirmeye başlayan karayolu ağırlıklı taşımacılık politikaları planlı dönemde de devam etmiştir. Örneğin; 3. Beş Yıllık Kalkınma Planında yılda ortalama % 1,1 kadarlık bir artış hedeflenen yurt içi demiryolu yolcu taşımacılığında maalesef % 4,3 oranında bir azalma meydana gelmiştir. Yani zaten düşük olan hedefin gerçekleştirilmesi bir yana büyük oranda bir azalma ortaya çıkmıştır. Yine bu dönem yurt içi yük taşımacılığında ise demiryollarında hedeflenen % 8,7'lik orana ulaşamamakla birlikte bu alanda da % 1,2 oranında azalma meydana gelmiştir. Her iki alanda da şampiyon karayolları taşımacılığı olmuştur.

Demiryolları aleyhine gerçekleşen taşımacılık faaliyeti, TCDD 2006-2010 ve 2008-2012 İstatistik Yıllıklarında yer alan bilgilere göre; yolcu taşımacılığında karayolları 1985'de % 95, demiryolları % 3,7 iken, 2011 yılında karayollarında % 97,8, demiryollarında % 1,6 ve yük taşımacılığında 1985'te karayollarında % 42,9, demiryolları % 7,3 oranında gerçekleşirken 2011 yılında ise bu oran karayollarında

% 73,8, demiryollarında % 4,1 şeklinde gerçekleşmiştir. Bu veriler aslında karayolu ağırlıklı politikaların hala uygulamada olduğunun bir kanıtıdır. 1985-2011 yılları arası tüm ulaştırma dizgelerindeki (sistemlerindeki) yolcu taşıma ve yük taşıma payları (yolcu-km, ton-km miktar ve yüzdesel olarak) EK: 3 ve EK: 4'te verilmiştir.

Türkiye'de demiryolu yük taşımacılığının ön plana çıkması için, öncelikli olarak demiryolu altyapısının güçlendirilmesi, hukuki ve kurumsal düzenlemelerin bir an önce oluşturulması ve uygulanması büyük önem taşımaktadır. Bu açıdan bakıldığında, demiryolu alt dizgemizde (sistemimizde) hizmet sağlayıcı kurum olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın (TCDD) kurumsal yapısı ve işleyişi, diğer ulaştırma türlerinin daha işlevsel kılınması için yeniden düzenlenmelidir (Kaya, 2008, 36).

Tüm ulaşım türleri arasında uyum sağlanarak yük ve yolcu taşımacılığında ağırlık demiryolu taşımacılığına verilmeli, demiryolu taşımacılık oranları planlı olarak artırılmalıdır (Çakar, 2014, 74).

Demiryolu ağırlıklı taşımacılığın gelişimini sağlamak üzere yürütülmekte olan limanlarla kara bağlantılarını sağlayacak demiryolu hatları kısa sürede bitirilmeli ve yaklaşık % 95'inin karayolu ile gerçekleştirildiği liman hinterlandında yapılan taşımalarda demiryolu payının artırılması için gerekli önlemler alınmalıdır (Karabağ ve Şahin, 2003, 297).

7.1.2. Mali Sorunlar

Devlet Demiryolları işletmesi özellikle sistemdeki aksaklıklar, etkin bir işletme düzeninin kurulamamış olması ve trafiğin karayolu taşımacılığına kayma eğiliminde olması gibi nedenlerle devamlı olarak açık vermektedir. 1968 yılında hazırlanan 2.BYKP'na göre TCDD işletmesinin devamlı açık vermesinin yapısal nedenleri; 1. Plan döneminde demiryollarında yenileme, onarım ve kaynak yapımı gibi işlerin yeni hat yapımı ile beraber yürütülmüş olması, hatların büyük bir kısmının alt yapısının eski, geometrik standartlarının yetersiz ve şehirlerarası bağlantılılarının uzun olmasıdır (DPT, 2.BYKP, 562).

TCDD Kuruluşunun her yıl bilançonun zararlarla kapanıyor olması ve bu durumun artarak devam etmesi en önemli sorunlardan biridir. 1992 yılında 3,830 trilyon olan zarar 1996 yılında 60,784 trilyona çıkmıştır. Zararların her yıl artmasında sübvansiyonların yetersiz olmasının da payı vardır. Çünkü yol bakım ve onarım gideri olarak Ulaştırma Bakanlığı bütçesine konulan sübvansiyon rakamları, 1994'te yol bakım ve onarım giderlerinin % 13'ünü, 1995'te ise sadece % 11'ini karşılamaktadır. İtalya'da bu rakam % 71, İspanya'da % 50 ve örnek alınan 10 Avrupa ülkesinin ortalaması ise % 43'tür (Girginer, 1997, 70).

Ayrıca büyük bir borç yükünün altında bulunan kurumun, öz kaynakları kısa ve uzun vadeli toplam yabancı kaynaklı borçlarının maalesef sadece % 15'ini karşılayabilmektedir (Girginer, 1997, 71).

Çizelge 17: TCDD'nin Gelir Tablosu Özeti

Milyon Euro	2001	2002	2003	2004	2005
Toplam Gelir	1065,35	828,03	849,80	815,25	1183,11
Toplam Gider	2086,77	1356,34	1226,72	1227,81	1318,06
Bilanço (Açık)	-1021,42	-528,31	-376,92	-412,55	-134,95

Kaynak: (EDAM, 2007, İkinci Kuşak Yapısal Reformlar, 142.)

7.1.3. Finansman ve Yatırım Sorunları

Demiryollarında bu güne kadar en önemli sorunlardan biri de finansman sorunudur. Çalışmanın önceki bölümlerinde de ifade edildiği gibi Osmanlı döneminde tamamı yabancı ülkelerin sermayeleriyle finanse edilen demiryolu ağları ‘parayı veren düdüğü çalar’ mantığıyla oluşturulmuştur. Ve bu mantıkla oluşturulan demiryolu yapımları ve güzergahları şüphesiz düdüğü çalanın çıkarlarına hizmet etmektedir.

Çizelge 18: Millileştirme Çalışmaları Kapsamında Millileştirilen Hatlar İçin Yapılan Ödemeler

Hattın Adı	Hattın Bedeli (faiz dahil)	Millileştirme Tarihi
İzmir-Aydın Hattı	12.267.000 TL	1935
İzmir-Kasaba Hattı	14.957.000TL	1934
Bağdat Hattı*		1928 (1928’de başlanan ödemelerin 1948’de bitmesi öngörülmüştür)
Şark Demiryolları	20.760.000 frank	1937
Adana-Mersin Hattı	1929-1932 arası her yıl 1.229.378.35 frank 1933-1957 arası her yıl 65.592.40 frank 59 yıl toplamı: 8.199.050 frank	1928 (1929’da başlanan ödemelerin 1957’de bitmesi öngörülmüştür)
Anadolu Hattı	443.620.100 (ödeme 73 yıla yayılmıştır)	1928 (1929’da başlanan ödemelerin 2002’de bitmesi öngörülmüştür)
Mudanya-Bursa Hattı	50.000 TL **	1931

Kaynak: İsmail Yıldırım’ın ‘‘Cumhuriyet Dönemi Demiryolları’’ çalışmasından yararlanılmıştır.

*Millileştirilme çalışmaları 1928’de başlanan Bağdat Hattı’nın millileştirilme maliyetine ulaşamamıştır.

**Meclis görüşmeleri sırasında şirketin sözleşmeye aykırı davranması nedeniyle bedelsiz satın alınması gerektiği ifade edilmiştir. Hatta söz konusu 50 bin liranın da hat yapımında çalışan personelin mağdur olmaması nedeniyle verileceği belirtilmiştir.

1923’ten sonra bir karış fazla demiryolu parolasıyla start verilen demiryolları politikaları ‘‘millileştirme’’ anlayışıyla ele alınmaya başlanmıştır. Sadece yeni yapılan demiryollarında değil, daha önceden yapılmış olan hatların satın alınmaya başlanmasıyla yeni politika anlayışıyla uyumlu bir yol izlenmiştir.

Çizelge 19: Satın Alınan Hatlara Yapılan Yıllık Ödeme

Yıl	Ödenen Taksit (TL)	Yıl	Ödenen Taksit (TL)
1929-1935	28.186.572	1943	4.351.247
1936	4.995.460	1944	4.341.144
1937	4.886.866	1945	2.481.273
1938	4.466.558	1946	5.961.019
1939	4.369.526	1947	9.479.414
1940	4.339.961	1948	9.379.130
1941	4.366.487	1949	10.534.517
1942	4.855.096	1950	8.197.74

Kaynak: (Yıldırım, 2001, 146.)

1929-1950 arası dönemde yapılan ödemelerin toplamı, 115.192.011 TL dir. Ve bu ödemeler Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umun Genel Müdürlüğü'nün elde ettiği işletme gelirlerinden karşılanmıştır.

1923-1950 döneminde ise Türkiye'de inşa edilen demiryolları genellikle devlet bütçesinden finanse edilmekle beraber bunun yanında milli sermaye, 1933'te demiryolları inşaatları için gidilen iç borçlanma ve yine aynı sene Türk inşaat şirketinin devlete açtığı orta vadeli kredi ve son olarak küçük çapta da olsa yabancı inşaat şirketleri tarafından açılan orta vadeli krediler de demiryolu inşaatları için kullanılan finansman kaynaklarındandır (Yıldırım, 2001, 147).

Özetle, Cumhuriyet'in ilanıyla kazanılan ivme ile ülke ekonomisi ve gelişmesine yönelik atılımlar, ulaştırma sektöründe de aynı duyarlılık ve kararlılıkla uygulanmış, özellikle demiryolu taşımacılığının Türkiye'nin kendi kaynaklarının kullanılmasıyla geliştirilebileceği dikkate alınarak, 1923-1950 yılları arasında büyük aşamalar kaydedilmiştir (Kaplukan, 2014, 428). 1950 yılından sonra ise (özellikle 1950-60 arası) ulaşımda Batılı güçler tarafından parasal yardım ve kredilere başvurulmuştur. Ancak bu yardımlar büyük oranda karayollarında kullanılmış ve demiryollarında kendine yeterlilik anlayışı hakim olmaya başlamıştır. Gerek ülke içi gerek ülke dışı tüm kaynaklar karayollarına aktarılmış, bir nevi kapitalizm etkisine kapılmıştır. Bu konuda öne çıkan en önemli ülke dışı destek, daha doğrusu yaptırım, ABD'den Marshall Yardımları adı altında gelmiştir.

1948-1957 arası Marshall Yardımları kapsamında karayollarına ayrılan toplam Amerikan yardımları 42.134.150 dolar (118.818.303 TL) dır (Güven, 1982, 87). Bu yardımlar da otomotiv sektöründe, petrolde gerçekleştirilen ithalat ve karayolu yapımında kullanıldığı varsayımında aslında deve de kulak kalır.

1960 yılında demiryollarına verilen ödenek karayollarının % 10'u seviyesinde iken bu rakam 1965'te % 6,25'e, 1970'te % 5,5'e 1975'te % 4,8'e düşmüştür. Karayolları ve demiryollarına verilen toplam hazine yardımlarının bu iki kuruluş arasında paylaşımı genellikle karayollarının lehine olmuş hatta 1980'de bu yardımın % 60'ı karayollarına % 40'ı da demiryollarına yapılırken sonraki senelerde karayollarının payı giderek artmış 1995 yılında % 84'ü karayollarına, % 16'sı da demiryollarına verilmiştir. 1980-1995 arasındaki 16 yılda hazinenin karayollarına verdiği yardım dolar olarak 10,1 milyar dolar, demiryollarına ise 2,5 milyar dolardır (Girginer, 1997, 72).

Türkiye Cumhuriyeti Demiryolları'nın (TCDD) finansman giderleri 2012 yılında geçen yıla göre % 75 azalarak 53.782 bin TL olmuştur. Bu değer 14.072 bin TL'si kısa vadeli, 39.710 bin TL'si ise uzun vadeli borçlanma giderleridir. Azalış döviz kurundan kaynaklanmıştır. Finansman giderlerinin ağırlıklı kısmını Hazine aracılığıyla veya garantisizle temin edilen dış proje kredilerine ilişkin faizler ile süresinde ödenemeyen kredi borçlarının gecikme faizleri oluşturmaktadır (T.C. Sayıştay Başkanlığı, 2012, 240). Ancak hedeflenen planlar kapsamında zamanında bitirilemeyen projelerin bitirilmesi gerektiği dönemi aşması, çalışmaların yavaş ilerlemesi ve gerçekleşen maliyetlerin hedefleri aşması sonucunda TCDD zarar eden bir kuruluş haline gelmiştir.

TCDD maalesef dört çeşit devlet yardımı almaktadır. Alınan yardımların merkezi ve amaçları ise şunlardır (EDAM, 2007, 143):

- Ulaştırma Bakanlığı'ndan rayların bakım ve tamiri için,
- Hazine Müsteşarlığı'ndan (HM) ekonomik olmayan bazı hatlar için,
- HM' den bazı ekspres trenler için
- HM' den Van Gölü'ndeki feribot hattı için

Teknoloji geliştikçe ve yönetimler değiştikçe zamanla yatırımların yönü de finansman türleri de değişiklik göstermektedir. Örneğin 2000’li yıllarda hızlı trenlerle tekrar canlandırılmaya çalışılan demiryollarında yatırımların yönü büyük oranda olmasa da tekrar demiryollarına doğru kaydırılmıştır. Yeter li midir? Elbette değil, fakat başlangıç olarak iyi denebilir.

Bu bağlamda her şeyden önce kısa, orta ve uzun vadeli dinamik bir yapıya sahip bir Devlet Politikası oluşturulmalı ve bir sürekliliğe sahip olmalıdır. Yani sonraki hükümetler tarafından da değişikliğe uğratılmadan uygulanmalıdır. Ayrıca bu politikalar çerçevesinde hazırlanacak master planlarda yatırımlar planlanmalı ve gerekli finansman kaynakları da bu planlarda belirlenmelidir (Çınar, 1997, 57-59).

Çizelge 20: 1. ve 6. Plan kapsamında Gerçekleştirilen Ulaştırma Yatırım Oranları

	Genel Yatırımlarda Ulaştırma %’si	Ulaş. Sekt. Karayolu %’si	Ulaş. Sekt. Demiryolu %’si	Diğer
I.BYKP (1963-1967)	13,7	71,3	17,5	11,3
II.BYKP (1968-1972)	16,1	72,1	18,8	8,5
III.BYKP (1973-1978)	14,5	52,1	13,9	11,4
IV.BYKP (1979-1984)	16,3	60,7	10,6	14,8
V.BYKP (1985-1989)	25,4	35,4	16,0	40,7
VI.BYKP (1990-1994)	26,5	62,6	7,2	10,1

Kaynak: (Çınar, 1997, 57.)

Yeterli kaynak sağlanmadan çok sayıda projenin programa alınması ve ihale edilmesi yapım ve program tekniği yönünden çözümsüzlükler yaratmaktadır. Yapımı çok uzun süren ulaştırma projelerinde olması gereken proje karakteristiği

değişiklik gösterdiği gibi maliyetin de önemli ölçüde de arttığı gözlemlenmektedir. Yatırım programına alınan projeler uygulanmaya başlamalı ve programına uygun olarak mümkün olduğu kadar hızlı tamamlanmalıdır. Ülkemiz şartlarında ekonomik yapım süresinin 3-4 yıldan fazla olmaması gerekmektedir (DPT, 2001, 23).

TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ gibi TCDD fabrikaları lokomotif ve vagon üretecek teknik düzeye getirilmeli, montaj değil üretim esaslı bir yapıya sahip olmalı; demiryolu yan sanayisine (ray, tekerlek v.b.) yatırım yapılmalıdır (Çakar, 2014, 75).

Yüksek yatırım ihtiyaçlarına yönelik olarak finansman olanakları araştırılmalı ve demiryolu sektörünün kendini finanse edecek hale gelmesi gerekmektedir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014, 64).

7.1.4. Özelleştirme Çalışmaları

21. yy da kapitalist politikaların yayılma aracı olan küreselleşme ve özelleştirme kavramları dünyayı olduğu gibi ülkemizi de etkisi altına almıştır. 1950'lerden sonra parasal yardımlar kanalıyla yapılan karayolu dayatmaları günümüzde bu iki araçla gerçekleştirilmektedir. Bir nevi modern dayatma yöntemi olan "özelleştirme faaliyetleri" ve "rekabet edemiyorsan piyasadan çekil" mantığına dayanarak güçlünün güçsüzü yendiği anlayışını ön plana çıkarmaktadır.

24.05.1924 tarihinde çıkarılan 506 Sayılı Kanunla kurulan "Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi" daha sonra çıkarılan 31.05.1927 tarih ve 1042 Sayılı Kanunla "Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi" adını almış ve 29.07.1953 tarihinden itibaren de 6186 Sayılı Kanunla "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD)" unvanıyla Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilmiştir. Son olarak 18.06.1984 tarihinde 233 Sayılı KHK ile "Kamu İktisadi Kuruluşu" hüviyetini almıştır. 2013 yılında çıkarılan "6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun"la, Türkiye'de yeni bir dönem başlamış; sektör rekabete açılmıştır. Bu doğrultuda TCDD'nin kamu iktisadi kuruluşu statüsü kaldırılarak iktisadi devlet teşekkülü statüsünde yapılması öngörülmüştür (T.C. Sayıştay Başkanlığı, 2012, 6).

11.12.1985'te ise DPT ile yabancı bir şirket arasında imzalanan bir sözleşme sonucunda bu şirket tarafından bir özelleştirme ana planı (master plan) hazırlanmasıyla bu tarihten itibaren özelleştirme anlayışı Türkiye politikalarına yön vermeye başlamıştır. Bu plana göre özelleştirmeye devletin sırtına yük olan KİT'lerle başlanılmalıdır. TCDD'de özelleştirme kapsamında üçüncü öncelikli grup içerisinde yer almaktadır (Demirbaş ve Türkoğlu, 2002, 256-258).

“Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun ile TCDD şebekesinin özel kesime açılması ve yük taşımacılığında rekabetçi bir piyasanın oluşturulması yönünde yeniden yapılandırma süreci başlatılmıştır. Demiryolu Taşıtları imalat sanayinde özel kesimin katılımının artırılması hedefi kapsamında TCDD ile yerli ve yabancı şirketler arasında işbirlikler kurulmuş, bu doğrultuda Adapazarı'nda demiryolu araçları, Çankırı'da hızlı tren makasları ve Sivas'ta beton travers üretimine başlanmıştır” (TBMM, 2013, 123).

1985'te temelleri atılan ve 1994'te yasalaşan özelleştirme çalışmaları, Türkiye'de Yap-İşlet-Devret Modeli ile geliştirilmiştir. Klasik anlayışın modern araçlarından biri olan özelleştirme ile amaçlanan, devletin ekonomik faaliyetlerine son verilerek rekabet ortamının oluşturulmasıdır. Böylece birey ya da firmalar kendi çıkarları peşinden koşarlarken farkında olarak ya da olmadan ekonominin diğer kesimlerini de harekete geçirecek ve ülke ekonomisi gelişecektir. Oysaki bu anlayışın tam tersinin uygulandığı 1923-1938 yılları arasında ülke ekonomisi güçlenmiş ve bağımsızlığına kavuşmuştur. Buradan da anlaşılacak üzere politika başarısızlıkları devletin müdahalesinden değil taşın altına elini koymamasından yani politika belirlemede çekimser kalmasından kaynaklanmaktadır.

1950'li yıllardan itibaren ikinci plana atılan demiryolu politikası ile demiryolları kasıtlı olarak ihmal edilmiştir. Dünya yeniden demiryollarına büyük ağırlık verirken, Türkiye'de yeni yatırım yapılmamış hatta bazı hatlar işletmeye kapatılmıştır. 1980'li ve 1990'lı yıllarda gündeme gelen TCDD'nin özelleştirilmesi kapsamında 1990'lı yıllarda Sivas, Adapazarı ve Eskişehir Fabrikaları özelleştirilecek kuruluşlar listesine alınmış fakat daha sonra listeden çıkarılmıştır (Koç, 2000, 13).

Demiryollarının özelleştirilmesi konusunda birçok kurum aynı fikirde olup özelleştirmeye karşı çıkmışlardır. Bunlardan biri de MMO' dır. 2014'te MMO tarafından hazırlanan Oda Raporu'nda Ali Ekber Çakar şöyle demektedir: "Türkiye'nin artan nüfusuna paralel olarak oluşan ulaşım talebi, en ekonomik biçimde demiryolu taşımacılığının kamu hizmeti olarak ve kamu eliyle geliştirilmesiyle karşılanabilecektir. Dünya Bankası ve uluslararası sermayenin istemleri doğrultusunda hazırlanan ve yasalaşan 6461 Sayılı Türkiye Demiryolları Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun tüm uygulamalarıyla birlikte yürürlükten kaldırılmalıdır.

Demiryollarının özelleştirilmesine karşı olan diğer bir kurum ise İMO' dur.1 Nisan 2003'te İMO tarafından "Değişim Sürecinde Kamu Hizmetleri ve Demiryolu Politikaları" başlıklı sempozyum düzenlenmiştir. Sempozyum sonrasında düzenlenen panelde "sağladığı toplumsal yarar nedeniyle kamu hizmetlerinin serbest piyasa açılması toplum bütünlüğünün korunmasında ciddi bir tehdit teşkil etmektedir. Hizmet kalitesinin yükseltilmesi aynı zamanda çalışanların sosyal hak ve güvencelerinin temin edilmesinden geçmektedir. Bu nedenle "kamu hizmetlerinin yeniden yapılandırılması" çalışanların da söz ve karar sahibi olduğu bir anlayışla yeniden planlanmalıdır" görüşü ile özelleştirme ciddi bir biçimde eleştirilmiş ve demiryollarının özelleştirilmesine karşı çıkmışlardır.

Özelleştirme ile ilgili olarak dikkat çeken önemli konulardan biri de yabancı özelleştirme ve yerli özelleştirmedir. Günümüzde özelleştirme ile ilgili araştırmalarda odaklanan nokta yalnızca mikro düzeyde etkinlik sorunu olarak ele alınmıştır, ancak yabancı mülkiyete geçmiş bir firma, mikro düzeyde etkin olabilir, fakat bu durum firma ve ulusal düzeyde teknolojik yetenek birikimine olumlu katkıda bulunuyor anlamına gelmeyebilir. Bu nedenle konuya bir de bu açıdan bakmakta fayda vardır (Soyak, 1995, 135).

7.1.5. Yanlış Politika Tercihleri

Türkiye demiryolu ulaşımında en başarılı politikaların izlendiği dönem şüphesiz ki Cumhuriyet'in ilk yılları olmuştur. Sonraki dönemlerde meydana gelen dalgalanmaların nedeni ise politika istikrarsızlığı ve yapılan planların uygulanamaması dolayısıyla belirlenen hedeflere ulaşılamamasıdır.

Daha önceki bölümlerde de ifade edildiği gibi planlı ve sistemli bir ulaşım politikası olmayan Osmanlı Devleti'nden tam anlamıyla yıkık ve yabancı güçler tarafından gerçekleştirilen yol (hava, kara, deniz, demir) sistemi miras kalmıştır. Yeni kurulan devlet ulaşım politikalarını milli politika çerçevesinde değerlendirmiş ve demiryolları bu anlamda öncü olmuştur. Demiryolu tercihi uygulanan politikalar sayesinde özellikle 1923-1939 arası demiryolları altın çağını yaşamıştır. Fakat bu durum çok uzun sürmemiş İkinci Dünya Savaşı, ülke içi karışıklıklar ve hükümet değişiklikleri gibi nedenlerle tercih edilen demiryolu politikalarında da köklü değişiklikler meydana gelmiştir. Maalesef bu köklü değişiklik demiryolları aleyhine gerçekleşmiştir.

Atatürk'ün benimsediği "Batı Örneği Anlayışı" Batı'nın Taklit edilmesi anlayışına dönüşmüştür. Ve dolayısıyla ülke şartlarına uygun olmayan ulaşım dizgelerine (sistemlerine) yönelik dengesiz yatırım artışları meydana gelmiştir.

1950'lerden itibaren ne yazık ki yanlış politika tercihleri nedeniyle ülkemizde demiryolları ile ilgili gelişmeler sınırlı düzeyde kalmıştır. Demiryolu ağı 1950'de 7671 km iken 1996'da 8607 km olmuştur. 1996 yılından 2000 yılına kadar sabit kalmıştır ve 8671 km'dir. 2004 yılında ise alt yapı geliştirilmeden geçilen hızlı tren uygulamasının can kaybının yüksek olduğu kazalarla sonuçlanması bu anlamda şaşırtıcı değildir (Kepenek ve Yentürk, 2011, 458). Ancak günümüzde gerçekleştirilen Marmaray Projesi başta olmak üzere, Ankara-Eskişehir ve Eskişehir-İstanbul gibi hızlı tren çalışmaları ciddi anlamda trafik yoğunluğunu azaltmada katkı sağlamış ve bu anlamda yapım ve plan aşamasında olan yeni projeler açısından da umut vaat edici niteliğe ulaşmıştır. Yanlış politika tercihi sadece uygulama alanında değil "uygulama zamanında" da görülmektedir. Yani

politika uygulamalarında geç kalınması da diğer bir politika hatası olarak değerlendirilebilir. Örneğin; İlk kez 1964'te Japonya'da başlayan 'Yüksek Hız Tren'leri Avrupa'da ilk olarak 1976 yılında, ülkemizde ise önemi 2000'li yıllarda anlaşılmıştır.

Türkiye'deki mevcut demiryolu ağı toplam 10.984 km olup bu ağın 8.697 km'si ana hattır. Mevcut demiryolu ağının 2.305 km'si elektrikli ve 2.665 km'si sinyallidir Demiryolu yoğunluğu açısından Türkiye, AB üyesi ülkelerle karşılaştırıldığında en az yoğunluğa sahip ülkedir. Ana şehirlerarasındaki koridorlarda taşımacılık nispeten eskimiş bir altyapı üzerinde sürdürülmektedir. Demiryolu altyapısının en önemli problemi büyük nüfuslu şehirlerarasındaki demiryolu hatlarının yüksek hız ve kaliteli servise uygun olmamasıdır (TBMM Kararı, 2007, 26). Bu da yanlış politika tercihinin bir sonucudur.

Politika başarısızlıkları kapsamında önerilen; yatırımların, vergilerin, işletme yükümlülüklerinin ve kuralları tanımlayan bir ulaştırma politikasının ortaya konması için ülkenin ekonomik, sosyal ve tüm yönleriyle değerlendirilerek ve belirlenen hedefler doğrultusunda sağlıklı bir biçimde kalkınmasına destek olacak, ülkeye en ucuza malolacak, enerji açısından dışa bağımlılığı azaltacak trafik kazalarının vahim boyutlarda gelişmesini önleyecek, çevre dostu bir ulaşım dizgesi (sistemi) oluşturacak biçimde geliştirilmesidir (Evren, 1996, 24).

7.1.6. Demiryolu Hatlarının Bölgesel Olarak Geliştirilmesi Sorunu

Osmanlı Devleti'nin demiryolu yatırımlarını gerçekleştirecek mali güçten yoksun olması nedeniyle, ülkede demiryolu yatırımları daha önceki bölümlerde de ifade edildiği gibi yabancı güçlere verilen imtiyazlar karşılığında gerçekleştirilmiştir. Bu sayede bir çok ayrıcalığa sahip olan yabancı güçler söz konusu hat güzergahlarını kendi çıkarları doğrultusunda belirlemiş ve yatırımlar bu yönde yapılmıştır.

Osmanlı topraklarında demiryolu açan ülkeler, hat üzerindeki tekel güçlerini kaybetmemek için kendi hatlarının diğer hatlara bağlanmasını istememiş, bu nedenle İmparatorluk topraklarında inşa edilen pek çok demiryolu olmasına rağmen demiryolu ağlarında bir bütünlük sağlanamamıştır (Coşar ve Bildirici, 2010, 632).

Marmara Bölgesindeki ilk demiryolu 1865 yılında İngiliz şirket tarafından yapılan İzmir-Manisa-Bandırma hattıdır. Böylece Ege Bölgesi demiryolu hattı Marmara Bölgesine uzatılmıştır. İstanbul'un Asya ile bağlantısı ise 1908 yılında inşa edilen Haydarpaşa Garı ile olmuştur. Gar'ın kuruluş yerinde İstanbul limanı ve boğazlar önemli etken olmuştur. Karadeniz Bölgesinde; demiryolu inşasına Cumhuriyet döneminde başlanmış, Samsun ve Zonguldak limanlarına ulaşım hedeflenmiştir. Karadeniz Bölgesi'ni iç bölgelere bağlayan iki demiryolu hattı vardır. Bunlardan ilki Sivas'tan ayrılan bir hat ile Turhal ve Amasya üzerinden Samsun'a ulaşır (yapım tarihi 1932). İkinci hat ise Ankara'dan başlar, İrmak, Çankırı ve Filyos vadisindeki Karabük şehirlerinden geçerek Zonguldak'a ulaşır (yapım tarihi 1935). İç Anadolu Bölgesinde; Bölgeye ilk demiryolları 19.yy.da gelmiştir. Daha öncede belirttiğimiz gibi, İstanbul'dan başlayan demiryolu hattı Eskişehir'de iki kola ayrılmaktadır. Bir kol Ankara'ya, diğer kol ise Kütahya-Afyonkarahisar-Akşehir hattını izledikten sonra Konya üzerinden Toros Dağları'nın kuzey eteklerini izleyerek Ulukışla'ya kadar uzanmaktadır. Doğu Anadolu'da; Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars yönünde uzanan demiryolu hattı ile, Malatya-Elazığ-Muş üzerinde Tatvan'a, oradan feribotla Van'a ulaşan buradan da Çimenova-Kotur üzerinden İran'a geçen demiryolu hattıyla beraber bölgede iki demiryolu hattı vardır. Güneydoğu Anadolu Bölgesinde; demiryolları batıdan, Kahramanmaraş-Hatay olduğundan geçerek ulaşır. 1937 yılında Sivas-Çetinkaya-Malatya hattının tamamlanmasıyla birlikte Sivas-Diyarbakır demiryolu bağlantısı kurulmuş oldu. Akdeniz Bölgesinde; Toros dağlarının kıyıya paralel olarak uzanması, ulaşımın geçitlerle sağlanmasına ve Demiryolu hatlarının Torosların kuzey eteklerini takip etmesine neden olmuştur. Mersin-Tarsus-Adana demiryolu hattı Akdeniz kıyılarına paralel gitmektedir (Çağlıyan ve Bozkurt Yıldız, 2013, 480-483).

Özellikle Doğu'da hem iklim koşulları hem de yer şekilleri nedeniyle maliyetlerinin yüksek olması dolayısıyla demiryolu yatırımları sınırlı kalmıştır. Örneğin; 1927 yılında Ankara'nın doğusunda yaklaşık olarak 300 km. lik demiryolu hattı mevcut idi (Küçükuşurlu ve Saylan, 319). 27 Mayıs 1933'te 2200 Sayılı Kanunla doğuda yeni bir demiryolu hattı yapımı ile ilgili çalışmalara başlanmıştır. Söz konusu hat Sivas-Erzurum hattıdır. Fakat hattın inşasının önünde en önemli engel gerekli kaynağın bulunmasıdır. Bu amaçla 20.11.1940 tarihine kadar çeşitli aralıklarla yedi defa borçlanma kanunu çıkarılmış ve bu şekilde kaynak elde edilebilmiştir. Toplam maliyeti (istasyon ve bina masrafları dahil) 9.176.190 lira olan ve 1938'de Erzincan'a varan hat, 1939' Erzurum'a vararak hedef gerçekleştirilmiştir (Ortak, 1997, 150-151). Bu sayede ülkenin merkezine ve batısına demiryolu ile ulaşım sağlanmış, bir nebze de olsa bölge kalkınması hedefleri gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede 1935 yılında Sivas-Eskiköy, 1936'da Eskiköy-Çetinkaya, 1937'de Çetinkaya-Divriği, 1938'de Divriği-Erzincan ve nihayet 1939 yılında Erzincan-Erzurum hatlarının tamamlanmasıyla Türkiye'nin doğu yöreleri demiryoluyla başta başkent Ankara olmak üzere batıya bağlanmıştır. Böylece 1940 yılına gelindiğinde Türkiye'nin batı sınırında doğu sınırına kadar demiryoluyla ulaşım sağlamak imkan dahiline girmiştir (Bakırcı, 2013, 383).

Ayrıca TCDD İşletmesi, 8.607 km'si anahat ve 1.901 km.'si tali hat olmak üzere toplam 10.508 km'lik demiryolu hattında ulaştırma faaliyetlerini sürdürmekte ve ana hatların % 97'sinde halen tek hat işletmeciliği yapılmaktadır. Avrupa ülkelerinde tek hatlılık tarihe karışmışken ülkemizde ki bu durum demiryollarındaki geri kalmışlığında bir göstergesidir. Çünkü demiryollarının tek hatlı oluşu hem sefer sayısı sınırlandırmakta hem gecikmelere hem de sefer iptallerine yol açmaktadır (Alataş ve Somunkıran).

Özetle; ‘İmparatorluk döneminde demiryollarının % 70'i Ankara-Konya doğrultusunun batısında yer alırken, Cumhuriyet döneminde yeni yapılan yolların % 78,6'sı Doğu'ya döşenmiş ve oransal ağırlık % 54 olarak doğunun lehine kaymıştır. 1923-1935 arası Batı Anadolu İç Anadolu ile demiryolu bağlantısı tamamlanmış; 1935-1945 arasında ise İç Anadolu'nun Doğu Anadolu'yla

bağlantıları tamamlanarak ara hatlar inşa edilmiştir. 1950'lerden itibaren ise, kısa bir iki hat dışında sadece yenileme işleriyle ve Ankara-İstanbul hattının çift hatta çıkarılması ve yeni güzergah çalışmalarıyla uğraşmıştır. Bu dönemde sadece Yolçatı-Genç, Tatvan-Van-Kotura hatları yeniden inşa edilmiş, 1955'te Sirkeci-Halkalı, 1963'te Haydarpaşa-Pendik, 1969'da Pendik-Gebze, 1972'de Sincan-Ankara-Kayaş elektrikli çift hat olarak banliyö hizmetine girmiştir'' (Merdol, 1983, 2772).

7.2. Dünya Ülkelerinden Örneklerle Türkiye İçin Bir Demiryolu Ulaşım Politikası Önerisi

Dünya üzerinde söz sahibi olmak isteyen büyük güçler bilhassa yer altı kaynaklarını kendi bölgelerine en ekonomik yollardan ulaştırma çabası içindedirler. Bunun yanında ilgili güçler bu kaynakları günümüz itibariyle sunabilen ancak geleceği belirsiz olan ya da kaynakları tükenebilecek bölgelere de alternatif üretme çabası içindedirler. Bu amaçla bölge için en ekonomik çözüm olan demiryolu koridorları oluşturmada birbirleri ile rekabet halindedirler. Ancak bu koridorlar en düşük birim maliyeti sağlayacak değil ilgili gücün ekonomik çıkarlarına en iyi hizmet edebilecek yapıdadırlar (Barutca, 2006, 6).

Dünya petrol rezervlerinin % 65'ine ve doğalgaz rezervlerinin % 35'ine sahip Ortadoğu ve Orta Asya ülkeleri ile petrol ve doğalgaz ithalatçısı olan Avrupa ülkeleri arasında yer alan ve jeopolitik konuma sahip olan ülkemizin bunu iyi değerlendirmesi ve aradaki transit geçişlerdeki üstünlüğünü ortaya koyacak politik kararlar alması gerekmektedir (Kaya, 2008, 35).

Demiryolları dünya ülkelerinin ekonomik, siyasi ve sosyal birçok gereksinimlerini karşılayabilmeleri açısından önem teşkil etmektedir. Küreselleşen dünyada ulaşım ve demiryollarında da küreselleşme, sürdürülebilirlik ve tabii ki ekonomik politika seçimleri yapılmaktadır. Örneğin; Rusya'da Baltık Denizi kıyısındaki St.Petersburg ile Pasifik kıyısındaki Vladivostok arasında yaklaşık 10 bin kilometrelik Trans-Sibirya demiryolu hattı, Amerika'da Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinin demiryolu ile birleştirilmesi, Hindistan'da tüm büyük şehirlerin

demiryolu ile birbirine bağlanması, AB'nin tüm dünyayı kapsayacak şekilde planlanan demiryolu projeleri ve Japonya'da demiryolları ile ilgili yapılan AR-GE çalışmaları bunun en önemli göstergesidir (Rota, 2012).

Bu bölümde seçilmiş ülkeler tarafından izlenen demiryolu politika ve projeler ışığında Türkiye'de izlenen politika ve projelere de örnek teşkil edecek çalışmalara yer verilmiştir.

➤ **AB** : Demiryolları üye devletlerin sınai ve ekonomik gelişmeleri için stratejik bir değere sahip ve Avrupa'yı uzun yıllar bölen anlaşmazlıklarda rol oynamış önemli bir alt sektördür. Artan ulaşım talebi ve Avrupa altyapısındaki engellere bağlı olarak yeterli ulaşım arzının sağlanamaması üye devletlerin demiryollarının tek bir Avrupa Demiryolu alt dizgesine (sistemine) dönüştürmüştür (Özgöker, 2011).

AB demiryolu ulaşımı politikasının temelini; dünyanın dört bir yanındaki yer altı ve yerüstü zenginliklerine en az maliyetle ulaşmak ve kendilerine Pazar gücü yaratmak düşünceleri ve demiryolu kuruluşlarının özerkliği, işletme ve altyapının birbirinden ayrılması ve demiryollarında rekabet konuları oluşturmaktadır.

Hız kapsamında ise; Avrupa'da ilk hızlı tren 1976 yılında, Roma-Floransa arasında yapılmıştır. Fransa'da ise 1981 yılında Paris – Lyon arasında 260 km/sa ile işletilmeye başlanan TGV trenleri, bugün aynı hat üzerinde 300 km/ha hızının üzerine çıkmışlardır. Bugün TGV ağı, 1280 km yeni hızlı hat ile iyileştirilmiş 5600 km mevcut hat üzerinde yılda 45 milyon yolcu taşımaktadır. 1990 yılında TGV ile 515,3 km/sa'lik hıza ulaşarak o dönemde dünya rekoru kırılmıştır (Acar, 2013, 26).

2008 yılında ise Fransa TGV (Tran Grande Vitesse) Treni ile Paris-Strazburg arası yapılan test sürüşlerinde 575 km/saat hıza ulaşarak kendi ve AB ülkelerindeki hız rekorunu kırmıştır (TCDD, 2012). Geleneksel tekerlekli trenler arasında hız lideri olan beş vagonlu TGV'lerin çoklu motorları bu rekoru kırmak için gereken enerjiyi sağlamak üzere tasarlanmıştır (<http://haberler.com> 2015). AB ülkeleri içerisinde ciddi anlamda yatırım yapan Fransa, 2011 yılı itibariye 20 yıl

içinde uygulayacağı ulaşım altyapısı yatırım planını şu şekilde belirlemiştir: Yatırımların % 51,9'u demiryollarına, % 32,3'ü kent içi ulaşımına, % 9,2'si akarsu ulaşımına, % 4,5'i karayollarına, % 1,6'sı limanlara, % 0,5'i havacılığa tahsis edilecek. Bu arada kentlerdeki toplu taşıma tahsisli özel yollar 329 km. den 1800 km. ye çıkarılacağını bildirerek, benimsemiş olduğu demiryolu politikaları ile hem Birliğe hem de dünya ülkelerine örnek teşkil etmektedir (Alpöge, 2011, 45).

Diğer Avrupa ülkelerinde de benzer gelişmeler gözlenmektedir. Örneğin; İtalya 15.000 km mevcut hattın iyileştirilmesini ve 9.000 km yeni hattın hızlı tren ağına bağlanmasını hedeflemektedir. İspanya'da 470 km'lik Madrid – Sevilla hattının ardından, Madrid – Barcelona hattı da işletmeye açılmıştır (Acar, 2013, 28).

Dünya'nın bir ucuna ulaşmada sınır tanımayan AB ülkeleri demiryolları ile ilgili üç büyük proje ortaya atmıştır. Bunlar: Tahmini maliyeti 220 milyar Euro olan ve toplam 10 koridordan oluşan Pan-Avrupa Koridorları, Türkiye dahil 14 ülkeyi kapsayan tarihi İpek Yolu'nun devamı niteliğinde olan TRACECA Koridorları ve 14 projeden 9'unun demiryolları ile ilgili olduğu Trans-Avrupa Demiryolu projeleridir.

➤ **ABD:** Petrol ve otomotiv devi olan dünya güçlerinden ABD'de doğal olarak en çok gelişen ve en çok yatırım yapılan ulaşım dizgesi uzun bir süre kadar karayolları olmuştur. Fakat petrolün kısa zamanda oluşmaması, artan taleple beraber petrol tüketiminin hızlanması ve petrol fiyatlarındaki dengesiz artışların meydana getirdiği özellikle 1970'lerde ortaya çıkan petrol krizleri ülkenin ulaşım politikasına tekrar bakması gerekliliğini ortaya koymuştur. Amerika'nın ulaşım politikalarındaki demiryolu lehinde meydana gelen değişikliklerin bir diğer nedeni ise; küreselleşen dünya da sürdürülebilirlik amacıyla doğa dostu ulaşım dizgelerinin diğer ülkeler tarafından kullanılıyor ve bundan da kazançlı çıkıyor olmalarıdır.

Bu bağlamda ABD'de ilk demiryolu deneyimi 1800'lü yılların başında gerçekleşmiştir. Ve 1870 yılına kadar demiryolları 75 bin km, 1900 yılında, 300 bin km, 1947'de 366 bin km'ye ulaşmış fakat 1960'da kullanılmayan bazı hatlar nedeniyle demiryolları uzunluğu 336 bin km, 2003'te ise 228,4 km olarak gerçekleşmiştir (Karakozanlı, 2012).

- **Çin-Hindistan:** Demiryolu yatırımlarının en yoğun olduğu ülkeler, Çin ve Hindistan'dır.

Dünya Bankası verilerine göre Çin, trafik hacmi itibariyle dünyanın ikinci en yoğun yük taşıma ve en yoğun yolcu taşıma hattına sahip. World Watch Enstitüsü'nün yayımladığı "Küresel Demiryolları ve Ulaştırma Endüstrisi'nde Rekabetçilik Eylül 2010" (Global Competitiveness in the Rail and Transit Industry September 2010) adlı rapora göre; 2008 yılında ekonomisinin hacmine göre Çin, GSYH'sinin her 1000 dolarının 12,5 dolarını demiryoluna harçayarak diğer bütün ülkeleri açık ara geride bırakmıştır (UTİKAD, 2013).

"Çin'de demiryolu taşımacılığının diğer taşıma türleriyle rekabet edebilmesi ve demiryolu sektörünün pazar payını artırabilmesi için 1997-2007 döneminde önemli altyapı yatırımları gerçekleştirilmiştir. 300 milyar doların üzerinde harcamaya mal olan bu yatırımlarla ülkedeki belli başlı kentlerin tamamı arasında demiryolu ağı kurulmuş; mevcut hatların kapasitesi artırılmış ve demiryolu sistemi yeni teknolojilerle desteklenmiştir" (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014, 58).

Bütün bunlara ek olarak son zamanlarda gündeme gelen bir proje de Çin'in demiryollarına verdiği önemi ortaya koymaktadır. 26 Aralık 2012'de resmen açılan ve Çin'in, başkenti Pekin ile güneyin ekonomi merkezi Guangcou kenti arasında yapılan hattın ortalama hızı saatte 300 km ve toplam uzunluğu 2 bin 298 km'dir. Ayrıca uzunluğu itibariyle dünyanın en uzun hızlı tren hattı unvanına da sahip olan hat sayesinde Guangcou kenti ile Pekin arasındaki ulaşım süre 22 saatten 8 saate düşmüştür. Bu projeye birlikte Çin'deki hızlı tren hattı 9 bin 300 kilometreye ulaşmıştır (Özen, 2013).

Hindistan, 64 bin kilometre ile dünyanın dördüncü büyük demiryolu ağına sahip ülke ve her yıl bu ağ üzerinde 10 milyardan fazla kişi, 1.50 milyon ton yük taşınmaktadır (UTİKAD, 2013). Demiryollarına ciddi yatırımlar yapan ülke sadece yeni demiryolları yapmıyor aynı zamanda kazaları önlemek, demiryollarının ömrünü uzatmak amacıyla rayların yenilenmesi, köprüler ve sinyalizasyon sistemleri yapılması, yeni vagonların üretilmesi ve istasyonların inşa edilmesi gibi alt yatırımlarla demiryolları politikasını güçlendirmektedir.

➤ **Japonya** : Japonya’da ilk tren 14 Ekim 1872’de Tokyo ile Yokohama güzergâhında kullanılmıştır. Daha sonra uzun bir süre ihmal edilen demiryolları 1900’lerin sonunda tekrar atağa geçerek 5892 km. lik ağ yapımı gündeme gelmiştir. (Keleş, 2012). Dünya teknoloji devi, Japonya günümüz hızlı tren ulaşımının temelini oluşturmaktadır. Mermi tren olarak da adlandırılan ve açılışı 1964 yılında yapılan Shinkansen hattı saatte 250 – 300 km. hız yapabilen ve dünyanın en yoğun hızlı tren hattı unvanını almıştır. Hat ilk açıldığında 210 km/saat hızla 4 saatte tamamlanan 553 km. lik yolculuk bugün 270 km/saat hız ile 2,5 saat sürmektedir. 30 yıl önce tek olan bu hızlı tren hattında günde 30 trenle, yılda 44 milyon yolcu taşınırken, bugün toplam uzunluğu 2452 km. olan Shinkansen şebekesinde yılda 305 milyon yolcu taşınmaktadır (<http://www.siyasiforum.net> 2013).

Japonya hızlı tren konusunda bir adım daha ileri giderek 2003 yılında raydan sadece birkaç milimetre yüksekte, rayla doğrudan temassız hareket eden 581 kilometre hıza ulaşan “Maglev” ile yeni bir dünya rekoru kırmıştır (Onat, 2014). Bu bağlamda Japonya’da yapılan bu AR-GE çalışmaları ülkemiz demiryolu politikalarına örnek olması açısından önem arz etmektedir.

Japonya demiryolu ulaşımında 1900’lerin sonlarında özelleştirmeyi ön plana alan bir politika benimsemiş ve bu doğrultuda da Nisan 1987’de Japonya Ulusal Demiryolları (JNR) bölünmüş, bir tane yük demiryolu şirketi ve JR East Şirketi dahil 6 tane yolcu demiryolu şirketi (JR Grup olarak bilinmektedir) olmak üzere özelleştirilmiştir (Ishida, 2011, 25).

➤ **Rusya** : SSCB’nin dağılmasıyla hükümet yardımları kesilmiş ve demiryollarındaki yolcu ve yük taşımacılığı % 60 oranında düşmüştür. Rusya’da demiryolları taşımacılığı ülkedeki en etkin ve emniyetli taşımacılık olduğu için, bu büyük düşüş ülke ekonomisini doğrudan olumsuz yönde etkilemiştir. Rusya hükümeti eskiyen demiryollarını modernize edip ülke genelindeki talebi tekrar canlandırmak için 1996 yılında bir program geliştirmiş ve uygulanan program sonrası taşımacılık 2005 yılında bir önceki yıla göre % 30 oranında arttırılmıştır (Demir, 2013, 487).

Rusya'nın en önemli demiryolu projesi Trans-Sibirya Demiryolu Ağıdır. Bu ağ, Moskova'yı Uzak-Doğu Rusya'ya ve Japon Denizi'ne bağlayan, Dünyanın en geniş ve uzun demiryoludur (Özen, 2014).

Demiryollarında zaman "Yüksek Hız Trenleri" zamanıdır. En önemli sorunu hız olan demiryollarında artık bu sorun aşılmış ve bu konuda ülkeler birbiriyle yarışır hale gelmiştir. Dünyada toplam 21.472 km hızlı tren hattı bulunmaktadır. 13.964 km hattın yapımı devam ederken, 16.347 km hattın ise yapımı planlanmaktadır. Dünyada en fazla hızlı tren hattının bulunduğu ülke Çin'dir. Ülkede 9.867 km hızlı tren hattı hizmet verirken, 9.081 km hat inşa edilmekte; 3.777 km hattın ise inşası proje aşamasındadır. Türkiye, hızlı tren hattı altyapısıyla dünyada öne çıkan ülkeler arasında yer almaktadır 2013 itibariyle 444 km hızlı tren hattı yapılmış, 603 km hattın yapımı devam etmekte ve 1.758 km hattın inşası planlanmaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014, 58). Dünya YHT Hat uzunlukları EK 5'te verilmiştir.

Demiryolu yoğunluğu açısından Türkiye, AB üyesi ülkelerle karşılaştırıldığında en az yoğunluğa sahip ülkedir. Ana şehirlerarasındaki koridorlarda taşımacılık nispeten eskimiş bir altyapı üzerinde sürdürülmektedir. Demiryolu altyapısının en önemli problemi büyük nüfuslu şehirlerarasındaki demiryolu hatlarının yüksek hız ve kaliteli servise uygun olmamasıdır. Km başına toplam trafik birimi itibarıyla da Türkiye AB ortalaması olan 3,2'nin oldukça altındadır (TBMM Kararı, 2006, 26).

Ankara Ticaret Odası tarafından 2004 yılında hazırlanan Demiryolu Raporu'na göre Türkiye'de çoğu Cumhuriyet döneminden kalma yaklaşık olarak 10.5 bin km demiryolu uzunluğuyla dünyada 23'üncü sırada bulunuyor. ABD, 195 bin km ile birinci sırada yer alıyor. Bu ülkeyi 87 bin km. ile Rusya, 71 bin km. ile Çin, 63 bin km. ile Hindistan, 49 bin km. ile Kanada, 46 bin km ile Fransa ve 45 bin km ile Türkiye'nin yarısından az bir yüzölçümü ile Almanya takip ediyor. Türkiye'nin kendi boyutlarına ve koşullarına (yüzölçümü, nüfus yoğunluğu, doğal şartlar) yakın gelişmiş ülkeler olan Fransa ve Almanya'yı yakalaması için demiryolu uzunluğunu 5 katına çıkarması gerekiyor. Sonuç olarak Türkiye'nin demiryolu uzunluğu, AB ülkelerinin ortalama 5-6 kat altında kalmaktadır.

7.3. Demiryolu Ulaşımının GFTZ Yöntemi ile Çözülmesi

Sürekli gelişen ve küreselleşen dünyada, Avrupa ile Asya arasındaki artan ticaret nedeniyle ortaya çıkan uzun mesafeli ulaşım ihtiyacı karşısında artık karayolu ulaşımı yetersiz kalmaya başlamıştır. Çünkü 1990'lara kadar karayolu ulaşımı sadece kısa mesafeli ulaşım hizmetlerinde maliyet ve hız açısından üstün iken artık günümüzde demiryolları kısa mesafeli ulaşım hizmetlerine de cevap verebilir hale gelmiştir. Bu nedenle gerek ulusal gerek uluslararası ulaşımında demiryolu politikaları temel ulaşım politikası olarak benimsenmelidir (Demirelli, 2012, 75).

GFTZ (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) Analizi; güçlü özelliklerinden daha fazla yararlanmayı sağlayacak veya zayıf noktaları azaltacak, güçlü özellikleri artıracak, çevredeki gelişmelerden doğan fırsatlardan en yüksek seviyede yararlanıp, içsel ve dışsal tehditleri minimize ederek stratejilerin belirlenmesinde kullanılmaktadır. Demiryolları ile ilgili SWOT Analizi yapılırken demiryolu ile ilgili kaynak taraması sonucunda aşağıdaki bilgilere ulaşılmıştır (Tutar vd., 2012, 243).

7.3.1. Demiryolu Ulaştırmasının Güçlü Yönleri

- Ulaşımında diğer tüm alt sektörlerde olduğu gibi petrole bağımlılığın dolayısıyla dışa bağımlılığın azaltılması yönünde teşvik edici olması,
- Diğer ulaştırma sektörleriyle karşılaştırıldığında daha çevreci bir görünüm sergilemesi, enerji verimliliğinin yüksek olması,
- Japonya'nın öncülüğünde yüksek hız trenleri sayesinde zaman kavramının değişmesi, uzaklığın artık eskisi kadar bir anlam ifade etmemesi,
- Yine diğer ulaştırma sektörleriyle kıyaslandığında kaza oranlarının daha düşük olması. Avrupa'da yapılan bir araştırmaya göre; ulaştırma sistemlerinde ölüm riski 1 milyar yolcu-km. başına raylı sistemlerde 17 iken, karayollarında 140'tır. Yaralanma riski raylı sistemlerde 41 kişi iken karayollarında 8.500-10.000 arasında değişmektedir (Öztürk, 2009, 159-160).

- Özellikle ticari açıdan bakıldığında en uygun ve ucuz ulaştırma dizgesi (sistemi) olması,
- Ülkemizin en önemli yedi limanı ile bağlantıya sahip bulunması (Erkol, 2008, 123).
- Türkiye’de demiryollarının etkinliğine uygun taşıma uzaklıkları bulunması ve AB ile bütünleşme bağlamında daha büyük taşıma uzaklıklarının ortaya çıkması olanağı (Erkol, 2008, 123).
- Avrupa-Asya ve Avrupa-Ortadoğu eksenlerinde transit taşıma açısından stratejik konuma sahip olunması ve bu eksenlerde yeterli düzeyde otoyol ve devlet yolu ile geliştirmeye uygun demiryolu ağının, ayrıca kombine taşımacılığa elverişli limanların bulunması (UBAK-İTÜ, 2005, 51).
- AB üyesi ülkelerle Orta Doğu ve Asya ülkeleri arasında artan yük taşımacılığı (UBAK-İTÜ, 2005, 51).
- Demiryolu, iç gelişme için bizatihi bir sermaye kaynağı olan büyük ihracat sektörlerinin geliştirilmesine imkan vermektedir (Altınok, 2001, 81).
- Demiryolu, ara malı sektörlerinin gelişmesini harekete geçirmiştir. Bu alanlar özellikle kömür, demir, mekanik imalat sektörlerinde kendini hissettirmiştir (Altınok, 2001, 81).
- Demiryolu yapım maliyeti de hem karayolu hem de diğer ulaşım dizgelerine göre daha ucuzdur. Örneğin; 1 km Otobanın yapım maliyeti; tek hatlı, sinyalizasyonlu ve elektrifikasyonlu bir demiryoluna göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha pahalıdır (MMO, Oda Raporu 2014, 72).
- Çevresel olarak değerlendirildiğinde; bir elektrikli tren ile 42 km seyahatin sonunda çevreye 1 kg karbondioksit yayılırken, aynı miktarda karbondioksit otobüsle 12 km’de, otomobil ve uçakla ise 7 km’de yayılmaktadır (TMMOB, 2014, 72).

7.3.2. Demiryolu Ulaştırmasındaki Fırsatlar

- Dünyada kıt olan yenilenemeyen kaynaklara olan talebin artması ve bu kaynakların kıt olması (petrol), bunların fiyatlarının artmasına ve ülkeleri yeni arayışlara itmesine neden olmaktadır.
- Demiryolu teknolojisinin temel öğeleri; ray, demir, tekerlek ve enerjidir. İlk buharlı lokomotifler icat edildikten sonra demiryolu kullanımı önce kentler arası ardından kent içinde hızla yaygınlaşmıştır. Kent içi ulaşımlarda hizmet veren raylı ulaşım dizgelerinin elektrik enerjisi ile çalışması, petrolde dışa bağımlı olan ülkemiz için de fırsat yaratmaktadır (Turan, 1999, 45).
- Son zamanlarda yeniden canlanmaya başlayan demiryolları, özellikle Asya ve Avrupa'nın bağlantısını oluşturacak olan ülkemiz açısından yeni bir fırsat oluşturmaktadır.
- AB yüksek hızlı demiryolu ağı ile bütünleşme gereğinden ortaya çıkacak itici güç (Erkol, 2008, 124).
- Türkiye coğrafyasının demiryoluna elverişli uzun mesafe taşımacılığı ve Kombine taşımacılıkta beklenen çok önemli gelişmelerde, mutlaka demiryolunun görev alması zorunluluğu (Erkol, 2008, 124).
- Demiryolunun iyileştirilmesi gereğine, her kesimden, desteğin yaygınlaşması ve sanayicilerin demiryolunu geliştirme zorunluluğu konusunda bilinçlenmeye başlamaları (Erkol, 2008, 124).
- Asya-Avrupa bağlantıları girişimlerinde bir paya sahip olabileme olasılığı ve Boğaz Tüp Geçişi ile Türkiye düzeyinde ve Asya-Avrupa bağlantısında sürekliliğin sağlanmasından ortaya çıkacak üstünlük (Erkol, 2008, 124).
- Karayolu ulaştırmasının doyum noktasına ulaşması ve çevresel duyarlılıkların artması,
- Emek ve hammaddeye ulaşımın kolaylaşması ve maliyetin düşmesi, (Özdemir, 2013)
- Türkiye'nin 2023 hedefleri ve yüksek hızlı demiryolu hatlarının yapılmasına başlanması (Özdemir, 2013)
- TCDD Hatlarının ve demiryolu araçlarının yenileme çalışmaları, (Özdemir, 2013)

- Demiryolları uzay ve havacılık sektöründen sonra en yüksek büyüme ve teknoloji yoğunluğuna sahip bir sektör olma yolunda olması (Özdemir, 2013)
- Avrupa Bakanlar Konseyi planına göre Avrupa 2015 yılında 30.000 km uzunluğunda bir yüksek hız demiryolu ağına kavuşacaktır. Bu ağın iki ayrı koridor üzerinden Türkiye'ye bağlanması öngörülmektedir. Türkiye içinde bu hattın, demir yollarımızın belkemiği niteliğinde ana eksen olmak üzere, Sınır-İstanbul-Ankara-Sivas üzerinden doğuya ve güney doğuya doğru uzaması gündeme gelecektir. Bu hat, aynı zamanda Avrupa-Asya transit geçişi üzerinde bulunması nedeniyle özel önem kazanacaktır (TÜBİTAK, 2003, 14).

7.3.3. Demiryolu Ulaştırmasındaki Tehditler

- Tasıma Kanununun gerekli etkinlikte uygulanamaması (Erkol, 2008, 125),
- Boğaz Tüp Geçişi' nin ana hat için özel bir hattı bulunmaması nedeniyle kentler arası ve uluslararası demiryolu taşımaya katkısının sınırlı kalması (Erkol, 2008, 125),
- Siyasal destekte sürekliliğin aksaması (Erkol, 2008, 125),
- Yıllar boyu oluşan karayoluna yönelik taşıma alışkanlıkları (Özdemir, 2013) Demiryolu yerli sanayinin yeterince gelişmemiş olması ve modlar arası geçişlerin sağlanabileceği altyapı lojistik merkezlerinin olmaması (Özdemir, 2013)
- TRACECA koridoru, Romanya ile Bulgaristan limanlarından doğrudan Gürcistan limanlarına deniz yolu ile Orta Asya bağlantısını sağlayan ve Türkiye'yi dışlayan bir program mahiyetindedir. Bu açıdan, anılan proje Türkiye üzerinden yapılacak transit taşımacılığını ciddi bir tehdit altına almaktadır (TÜBİTAK, 2003, 15).
- AB'ye üyelik sürecinin uzaması sonucu elde edilebilecek fırsatların, yapısal fonların ve uzun dönemli politikaların devreye sokulamaması (UBAK-İTÜ, 2005)

- Kamu finansmanındaki yetersizlikler ayrıca yapılabirliği ciddi etütlere dayanmayan projelerin programa alınıp finanse edilerek kaynakların israf edilmesi (UBAK-İTÜ, 2005).

7.3.4. Demiryolu Ulaştırmasının Zayıf Yönleri

- Türkiye’de demiryolu ulaşımda yaşanan sorunların başında gelen demiryolu ağının istenilen düzeyde olmaması (Avcı, 2005, 94).
- Özellikle Atatürk döneminden sonra toplam ulaştırma yatırımları içerisinde demiryolu yatırımlarının azalması ve demiryollarının sadece yük taşıma amacıyla kullanılma tercihi,
- Çevresel açıdan değerlendirildiğinde tek zayıf yönü gürültü kirliliğidir. Fakat bu da ilerleyen teknoloji sayesinde aşılarak eski sistem demiryolları hariç, bu zayıf yönü ortadan kalkmıştır denebilir,
- Yıllar boyu oluşan ve daha çok karayoluna yönelik taşıma alışkanlıkları (Erkol, 2008, 123-124).
- Altyapı, bakım ve yenilemesindeki yetersizlik, (Erkol, 2008, 123-124).
- Yapımı özellikle yer şekillerine bağlı olduğundan ve ülkemizde de doğu ve güney doğu Anadolu bölgelerinin yer şekilleri bu bölgelerde demiryolunun yapımına engel teşkil etmektedir (TCDD, 2009, 4).
- Uluslararası otomotiv şirketlerinin karayolunu özendirici uygulamaları ve dayatmaları
- Kendi içinde rekabetin olmadığı tek taşımacılık türü olması (Özdemir, 2013).
- Türkiye’deki demiryolu taşıtları imalat sanayi, AR-GE faaliyetlerinin yetersizliği (Özdemir, 2013).
- Karayolu ve demiryolu ağ yoğunluklarının AB ortalamalarının altında olması (TUBAK-İTÜ, 2005, 51).
- Ana koridordaki demiryolu ağının eski ve büyük oranda tek hatlı olması, ayrıca, büyük kentler arasında yüksek hıza uygun hatların bulunmaması (UBAK-İTÜ, 2005, 51).

- Dışsal maliyetlerin (çevre, altyapı, insan sağlığı ve genel ekonomi üzerindeki olumsuz etkilerin) çok büyük boyutlara ulaşması ve bunların içselleştirilememesi, kazalar, çevre kirliliği ve trafik darboğazlarına gerekli çözüm getirilememesi (DPT, 2005, 24).

Sanayi devrimi sonucunda ortaya çıkan en önemli icat yukarıdaki bilgiler ışığında şüphesiz demiryollarıdır. Diğer ulaşım türlerine göre birçok avantaja sahip olan demiryollarının önemi özellikle günümüzde daha iyi anlaşılmalıdır.

7.4. Demiryollarının Çevresel ve Ekonomik Üstünlükleri

Ulaşım teknolojik gelişmelere paralel olarak hızlı bir değişim göstermektedir. Tarihin ilk dönemlerinden bu yana önce insan ve hayvan gücüne dayalı olarak ortaya çıkan eylemlerinde ilk aşamada akarsular ve rüzgar gücü gibi doğal unsurlar kullanılarak gelişme başlatılmıştır. Tekerleğin icadı, önce buhar gücünün ve daha sonra içten patlamalı motorların ulaşım amacıyla kullanılması bu günkü gelişmenin ana çizgilerini belirler. Bu gelişme periyodunda ulaşım dışındaki sektörlerin de etkisiyle insanoğlu doğayı tahrip etmeye başlamıştır (Yılmaz, 2005, 374).

Ulaşım alt yapısının geliştirilmesi gerekçesiyle hem dünyada hem de ülkemizde birçok verimli topraklar işgal edilmekle birlikte gürültü, hava kirliliği ile birçok canlı ve bunların yaşam ortamları olan çevre maalesef ulaşım araçları tarafından zehirli gazlara maruz kalmaktadır. Sadece zehirli gazlar değil ayrıca kullanılan enerji kaynakları ve meydana gelen kazalar bakımından da çevresel felaketler meydana gelebilmektedir. Fakat burada en önemli nokta ulaşım sektörü içerisindeki alt sektörlerin ayrı ayrı değerlendirildiğinde demiryollarının avantajları açıkça ortaya çıkmaktadır.

Ulaşım politikaları ve kararları, tıpkı 19. yüzyılda demiryolu altyapılarının, 20. yüzyılda ise otomobil ve motorlu araç altyapılarının kentleri şekillendirmesi gibi, her dönemde kentsel alanların dokusunu ve gelişme eğilimlerini belirleyici bir rol oynamıştır. İçinde bulunduğumuz 21. yüzyılın temel ulaşım anlayışı ise geçmiş yüzyıllardan farklılaşarak çevresel zararı en aza indiren, kentsel yaşam kalitesini

artıran, kent merkezlerindeki sıkışıklıkları ortadan kaldıran ve öncelikle insanların kentsel hizmetlere ve sosyal donatılara ekonomik, hızlı, konforlu ve güvenli erişimini sağlayan kentsel ulaşım dizgelerini (sistemlerini) gerekli kılmaktadır (TMMOB, 2010, 41).

1 Nisan 2003'te düzenlenen "Değişim Sürecinde Kamu Hizmetleri ve Demiryolu Politikaları" başlıklı sempozyumda İMO adına konuşan Selim Tulumtaş:

"AB tarafından kara ulaştırması tipleri olarak karayolu ve demiryolu ulaştırmasının dışsal maliyetlerine (kazalar, hava kirliliği, ses kirliliği ve küresel ısınma) ilişkin olarak yapılan bir çalışmadan elde edilen verilere göre Türkiye'de 1998 yılı için karayolu ulaştırmasının dışsal maliyetinin 11 milyar Euro olduğu saptanmıştır. Aynı yıl demiryolu ulaştırması için bu maliyet 93 milyon Euro'dur. Demiryolu ulaştırması ile yapılan taşımacılığın karayoluna kayması ile oluşacak dışsal maliyet ise 410 milyon Euro olmaktadır. Bu açıdan bakıldığında demiryolunun taşıma içindeki payının azalması, Türkiye'nin ödemek zorunda olduğu dışsal maliyetlerinin katlanarak artmasına neden olmaktadır" diyerek demiryollarını desteklemiştir.

Taşımacılık

Gerek yolcu gerek yük taşımacılığında ulaşım sistemine ait araçlar tarafından çevreye bir takım zararlı (egzoz dumanları, partiküller madde, azot oksit, karbon monoksit, v.b.) gazlar salınarak çevresel tahribata neden olmaktadır. Zira kazalarda dahi taşımacılık sırasında meydana geldiğinden ve birçok kaza sonucunda (özellikle kimyasal madde taşıyan araç kazaları) çevre büyük hasara uğramaktadır. Dolayısıyla da meydana gelen kazaların çevresel maliyetleri ortaya çıkmaktadır.

Demiryolu ve karayolunda 2008 yılında yapılan taşımacılık faaliyetlerinin toplam çevresel maliyeti 1.286.193.863 TL dir. Sadece çevresel maliyetler olduğu göz önüne alındığında, GSYH'nin yaklaşık % 0,14'üne denk gelen bu rakamın yüksek olduğu söylenilebilir. Kazaların toplam ekonomik maliyeti ise 3.499.340.047 TL dir (Solak, 2011, 84).

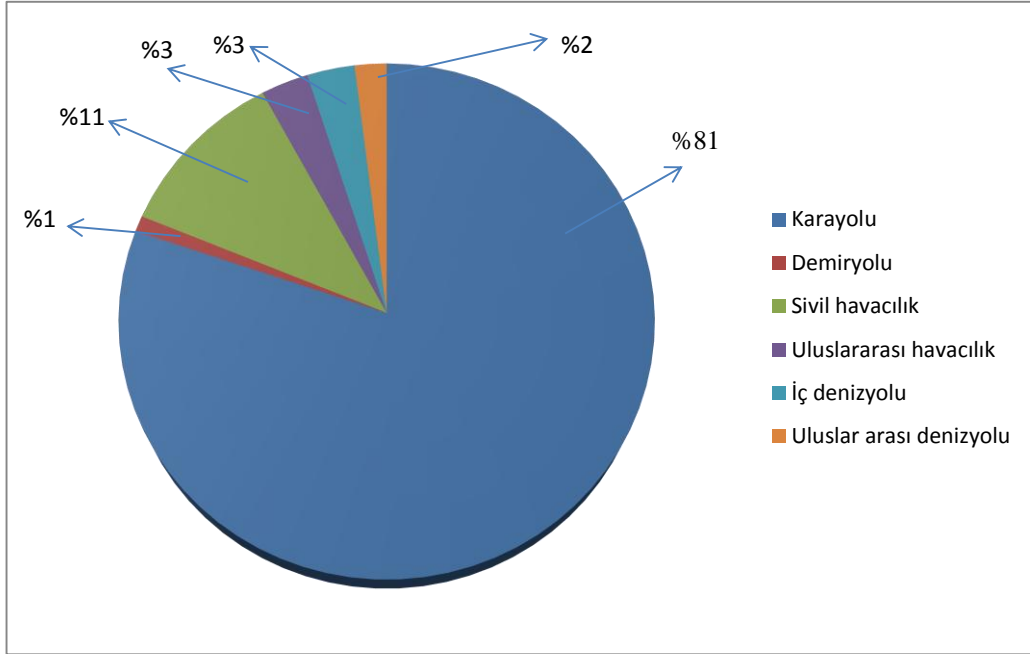
Hava Kirliliği

Demiryollarının hava kirliliğindeki payı dizelli lokomotiflerin etkisiyle % 5 iken, karayolundaki kirlilik payı % 85 civarındadır. Demiryollarımızda kullanılan lokomotiflerimizin % 82'si dizellidir. Ancak bu lokomotifler elektrikli olması halinde hava kirletme payı daha da düşeceği bir gerçektir (Aslan, 2009, 89).

Diğer ulaşım dizgelerinin % 100 petrole bağımlı olmaları ve araç sayılarındaki artış sonucu, benzin ve dizel motorlardan çıkan gazlar çevreyi önemli ölçüde kirletmektedir. Hava kirliliğinde karayollarının payı % 90 civarında iken demiryollarının payı % 0-5 ile % 2 civarındadır (Usta, 2001, 126).

AB, Kyoto Protokolü çerçevesinde 2008-2012 döneminde sera gazı emisyonlarını 1990 yılı seviyesine göre, % 8 azaltılması konusunda bağlayıcı bir yükümlülük altına girmiştir. Bunun sonucunda AB'de, 2010 yılında brüt genel enerji tüketiminin % 12'sinin yenilenebilir kaynaklardan karşılanması konusunda çalışmalar yapılmaktadır (Bayraç, 2009, 120).

Çizge 2: Türkiye'de Ulaştırma Sektöründen Kaynaklı CO2 Emisyonlarında Ulaştırma Türlerinin Payları



Kaynak: (Babalık Sutcliffe, 2010, 8.)

Gürültü Kirliliği

Yapılan araştırmalara göre karayollarındaki gürültü şiddetinin 72 – 92 desibel (dBA) arasında değiştiği tespit edilmiştir. Ağır araçlar için bu değer 103 desibele kadar çıktığı, havayollarında ise gürültü şiddeti 103 – 106 desibel arasında olduğu, demiryollarında ise 150 km hızla giden bir trenin gürültü şiddeti 65 – 75 desibel arasında olduğu tespit edilmiştir. Japonya, Fransa ve Rusya’da kabul edilebilir gürültü standardı 40-70 dBA arasında değişirken, Türkiye’de gündüz 65 dBA gece ise 55 dBA olarak kabul edilmektedir. İnsan sağlığı açısından 90 desibele kadar olan gürültü şiddeti normal sayılmaktadır. Bu yüzden demiryolu ulaştırması gürültü şiddeti konusunda da sürdürülebilir çevreci politikalara daha uygundur (Toprak ve Aktürk, 2002, 34-35). Fakat yine de demiryollarında var olan gürültü kirliliği gelişen teknolojilerle en aza indirilebilir. Demiryollarında gürültünün en aza indirilmesi amacıyla aşağıdaki önlemler alınabilir (Pampal v.d., 6):

- Lokomotiflere susturucu takılması
- Lokomotiflerin fren özelliklerinin değiştirilerek diskli frenlerin kullanılması
- Lokomotif ve vagon tekerleklerinin düzeltilmesi yağlanması
- Rayların lastik ya da plastik liflerle kaplanması
- Banketlerin titreşim söndürücü malzeme ile kaplanması

Demiryollarında gürültü kirliliği konusunda günümüzde en önemli çalışma ise ‘‘Maglevler’’dir. Yerden birkaç santim yukarıda giden bu teknoloji harikası manyetik özellikli yüksek hızlı trenler sayesinde gürültü sorunu da aşılabilir hale gelmiştir.

Gürültü, dışsal maliyet açısından değerlendirildiğinde de diğer ulaşım türlerine göre üstünlükleri ortaya çıkmaktadır. Örneğin; Avrupa Birliği’nin ‘‘Ulaştırma Kesiminin Çevre Üzerine Etkileri’’ konulu yayımladığı Yeşil Belge’de gürültünün ulaşım türlerine göre dışsal maliyet dağılımı aşağıdaki gibidir (Usta, 2001, 119):

Karayolu Ulaşım Dizgesi % 64

Demiryolu Ulaşım Dizgesi % 10

Havayolu Ulaşım Dizgesi % 26

Kazalar

Türkiye ile ilgili yapılan bir araştırmaya göre, trafik kazalarının neden olduğu maddi hasar bedeli 1996 yılı fiyatları ile 21,6 trilyon TL'dir (2,7 milyar dolar). Türkiye Cumhuriyeti Karayollarının 1996 yılı harcamaları toplamı ise 81,2 trilyon TL (1,8 milyar dolar) olmuştur. Bu durumda trafik kazaları nedeniyle kaybedilen ekonomik değerlerin yatırımlardan yaklaşık olarak 1 milyar dolar fazla olduğu açıkça ortadadır (Usta, 2001, 118).

Uluslararası Demiryolu Birliği (UIC) istatistiklerine göre, 1 milyar yolcu/km başına kazalarda ölen yolcu sayısı demiryolunda 1 kişi, karayollarında ise 30 kişidir. UIC tarafından yapılan bir başka araştırmaya göre, demiryolu ulaşım dizgesinde 1 milyar yolcu/km başına ölüm oranı 17 iken, karayollarında 140, yaralanma riski de demiryollarında 41 iken karayollarında 8500-10000 arasındadır (Usta, 2001, 116).

Dünya Bankası, ülkelerin trafik kazalarından kaynaklanan zararlarını tespit amacıyla bir araştırma yapmıştır. Araştırmaya göre Türkiye'nin sosyo-ekonomik maliyeti GSMH'nin % 2,2'si dir. Buna göre 98 yılında meydana gelen kazaların sosyo-ekonomik maliyeti 2 katrilyon 833 trilyon TL olarak hesaplanmıştır (Elmas ve Yıldızhan, 1999, 276).

Demiryolunda güvenliğin fazla olması tesadüfi değildir. Kaza riskini azaltmak için uygulanan tekniklerin ve organizasyonun bir sonucudur. Demiryolunda trafiğin plana uygun seyri, makinist ve personelin tıbbi kontrolü, kurallı ve belirgin biçimlerdeki seyir metotları, işletme emniyeti ve kaza ihtimalinin hava koşullarından bağımsız oluşu, demiryolu hattının insan ve taşıtların girişine karşı emniyetli olması, araç ve rayların belirli bir bakımı olduğundan güvenilir olması ve özel bir emniyet sisteminin yer alması kazaların az olmasındaki başlıca unsurlardır (Öztürk, 1999, 115).

En temel kaynağı insan olan trafik kazalarının diğer temel nedeni ise kötü hava şartlarından etkilenen ulaşım dizgelerinin (sistemlerinin) yaygın olmasıdır. Kötü hava şartlarından en az etkilenen bir ulaşım türü olan demiryolları, hem maddi hem manevi açıdan kaza maliyetlerinin en az olmasından dolayı desteklenmeli, yatırımların yönü bu doğrultuda belirlenmelidir.

Çizelge 21: Karayolu-Demiryolu Kaza İstatistiklerine Göre 2001-2012 Yılları Arası Gerçekleşen Demiryolları ve Karayolları Kazalarının Sayısı, Ölü ve Yaralı Sayısı Açısından Karşılaştırılması

Kaza Sayısı		Ölü Sayısı		Yaralı Sayısı	
Demiryolu	Karayolu	Demiryolu	Karayolu	Demiryolu	Karayolu
4,799	9,686,060	1,431	51,187	3,105	2,102,982

Kaynak: (TÜİK, UBAK, 2013 17-49.)

Kazalarla ilgili yapılan bu araştırma sırasında dikkat çeken en önemli unsur, demiryollarında meydana gelen kazaların hatta ölü ve yaralı sayılarının da yıllar itibariyle gitgide azaldığı gözlemlenirken, karayollarında tam tersi bir durumla karşılaşılmıştır. 2001-2013 yılları arası demiryollarında meydana gelen kazalar ve sonuçları için EK: 6'da verilmiştir.

Enerji Tüketimi

Almanya'da yapılan bir çalışma sonuçlarına göre yolcu taşımacılığında demiryolunda tüketilen enerji 1 kabul edilirse, otoyolda tüketilen enerji 3 olmaktadır. Buna eşdeğer taşıma yapan hava yolunda 5,2 olmaktadır. Yük taşımacılığında ise demiryolunda tüketilen enerjiyi 1 kabul edersek, karayolunda 3, hava yolunda 1,3 birim olmaktadır. Japonya'da yapılan bir araştırmaya göre de yolcu trafiği için yüksek etkinliği olan ulaşım biçimleri, demiryolları ve otobüsler yük taşımacılığı için ise demiryolları ile denizyolu olmaktadır. Yolcu taşımacılığında demiryollarına göre otobüsler 1,4 kat, otomobiller 6,8 kat ve uçaklar 5,4 kat daha fazla enerji tüketmektedirler. Uluslar arası Demiryolları Birliğinin raporuna göre bir yolcu 1 kWh enerji harcayarak tren ile 5 km., otomobille 1,7 km, uçak ile 1,1 km. seyahat edebilmektedir. Fransa'da yapılan bir araştırmaya göre ise 19 tonluk kamyonlarda 1 km. mesafe için bir ton yükün taşınmasında petrol eşdeğeri enerji tüketimi 24 gram iken, kamyon tonajı arttıkça tüketimin azaldığı tespit edilmiştir. Ünite trenlerde tüketim 3,5 gram, diğer normal trenlerde 4,7 gram, hızlı yük trenlerinde ise 7,9 gr olmaktadır. Kamyonlarda yük arttıkça ton başına enerji tüketimi azalmasına rağmen, 38 tonluk kamyonunda dahi

kullanılan enerji, normal trenin 4,3 katı kadar daha fazla olduğu belirtilmiştir (Yılmaz, 2005, 376).

Uluslararası Demiryolları Birliği tarafından hazırlanan bir raporuna göre ise bir yolcu 1 kwh enerji harcayarak tren ile 5 km otomobille 1,7 km uçakla 1,1 km seyahat edebilmektedir. Fransa'da yapılan bir araştırmaya göre ise 19 tonluk kamyonlarda 1 km mesafe için bir ton yükün taşınmasında petrol eşdeğeri enerji tüketimi 24 gram iken kamyon tonajı arttıkça tüketimin azaldığı tespit edilmiştir. Ünite trenlerde tüketim 3,5 gram, diğer normal trenlerde 4,7 gr hızlı yük trenlerinde ise 7,9 gr olmaktadır. Kamyonlarda yük arttıkça ton başına enerji tüketimi azalmasına rağmen, 38 tonluk kamyonu dahi kullanılan enerji, normal treninin 4,3 katı kadar daha fazla olduğu görülmüştür (Gökdağ, 1999, 339).

Bugün için elektrik enerjisinden istifade ile ulaşım yapabilen tek ulaşım dizgesi (sistemi) demiryolu alt dizgesidir. Dolayısıyla Türkiye gibi petrolde büyük oranla dışa bağlı olan bir ülke de demiryolu politikaları geliştirilmelidir. Hatta karayolundan demiryoluna tercih yapılması bir yana demiryollarında da kendi içinde acil olarak elektrifikasyona geçilmesi gerekmektedir (Çınar, 1997, 59).

Yukarıda verilen bilgiler ışığında demiryollarının diğer ulaşım türlerine göre daha az enerji harcanarak çevre ve ülke ekonomisine katkıda bulunduğunu söylemek mümkündür. Özellikle petrolde dışa bağımlı olan ülkemizin daha çok elektrik enerjisiyle çalışan demiryollarına ihtiyacı vardır. Ayrıca demiryolları dizel ve elektrik enerjisi ile ‘yeşil ulaşım’ın temelini oluşturmaktadır.

Demiryoluna göre 2 misli, hızlı su yoluna göre neredeyse 3 misli daha fazla enerji tüketen karayoluna yapılmakta olan bütün yeni yatırımlar durdurulmalı, özellikle can ve mal güvenliğini tehdit eden ve “Duble Yol” denilen standart dışı bölünmüş yollar yatırımları ivedilikle gözden geçirilmeli, ağırlık demiryollarına verilmelidir (Çakar, 2014, 75).

Arazi Kullanımı

Şehirlerarası ulaşımda, eşit trafik değerleri için gerekli demiryolu ve karayolu kesit genişlikleri karşılaştırıldığında karayolu 2-3 kat fazla yer kaplamaktadır. Örneğin, çift hatlı yüksek hızlı demiryolunda 13,7 m. kesit genişliği yeterli iken, çift şeritli otoyol için 29 m. üç şeritli otoyol için ise 37,5 m. gerekli olmaktadır. Ayrıca karayolu ulaşım alanına yolun dışındaki tesisler ve park alanları da dahil edildiğinde aradaki fark artmaktadır (Nalçakan, 2003, 86). Aynı kapasitede taşımacılık için demir yolları, kara yolları ve deniz yollarına göre daha az arazi gerektiriyor. Platform genişliği 13,7 metre olan çift hatlı, elektrikli bir demir yolu hattı kapasite açısından 37,5 metre genişliğinde altı şeritli bir otobana eş değerdir. Buna göre kara yolları 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektiriyor (Yıldız, 2008, 46-47).

DÖRDÜNCÜ KESİM

GENEL DEĞERLENDİRME

“Genel Değerlendirme” başlığı altında yer alan ve çalışmanın da son kesimi olan ve bir alt başlıktan oluşan bu kesimde, araştırma konusu hakkında yazar tarafından elde edilen bulgulara ve bu bulgular sonucunda neler yapılması gerektiğine dair önerilere yer verilmiştir.

8. BULGULAR, ÖNERİLER VE GENEL SONUÇ

Çalışmanın son bölümü olan bu bölümde, yapılan araştırma sonucunda demiryolu ulaşımı politikaları konusunda mevcut eksiklikler saptanarak bu eksikliklerin giderilmesi ve/veya en aza indirgenmesi amacıyla bir takım öneriler ve alınabilecek önlemlere yer verilerek çalışma konusu ile ilgili genel bir değerlendirme yapılmıştır.

8.1. Bulgular ve Öneriler

Bulgu 1: Günümüz ulaşım politikalarına ve demiryolu ulaşımının bu politikalar içerisindeki konumuna bakıldığında Türkiye'nin, demiryollarını daha aktif ve kaliteli hale getirebilecek yeni bir politik karara gereksinimi olduğu saptanmıştır.

Öneri 1: Gerek kalkınma planları gerek hükümet programlarında kaderine terkedildiği açıkça kabul edilen ve bu alanda yapılan yatırımların artırılması gerektiği konusundaki iddiaların artık sadece kâğıt üzerinde kalmaması bir an önce hayata geçirilmesi ve bu konuda yasal düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

Bulgu 2: Ulaşım kesiminde yapılan yatırımların özellikle 1950'lerden itibaren ezici ağırlıkla karayolu ulaşımı dizgesi lehine gerçekleştirildiği ve bu durumun petrolde dışa bağlı olan ülkemizi ekonomik olarak büyük bir yükün altına soktuğu tespit edilmiştir.

Öneri 2: 1950'lerden itibaren özellikle dış güçlerin etkisiyle karayolu ağırlıklı politikalar izlenmiş ve bu doğrultuda artan petrol talepleri ülkeyi dışa bağımlı hale getirmiştir. 2007 yılı yerli petrol üretimi 2134 milyon ton, aynı yıl petrol tüketimi 32,417 milyon ton olarak gerçekleşmiş ve yerli üretimin toplam tüketim içindeki payı 2007'de % 6,6 oranında kaldığı dikkate alınırca petrolde dışa bağımlılığın ne derecede olduğu gözler önüne serilmektedir (Türkyılmaz, 2010, 22). Bu durumda karayolu ulaşımı politikaları da tekrar gözden geçirilmeli ülke varlıkları ve gereksinimleri doğrultusunda politika değişikliğine gidilerek kaynak kullanımında etkinlik sağlanılmalıdır.

Bulgu 3: Günümüzde uygulanan ulaşım politikalarının, ülkemizin sosyal toplumsal ve ekonomik yapısına uygun olmadığı ve ulaşım dizgelerinin birbirini tamamlayıcı özellikte olmasından ziyade ulaşım kesiminde bir tür rekabet ortamı oluşturulmak istendiği saptanmıştır.

Öneri 3: Demiryolu politikalarının belirlenmesinde ülkenin sosyo-ekonomik yapısı ve demiryollarının diğer ulaşım dizgeleri arasındaki konumu dikkate alınmalıdır. Ülkemizde ne yazık ki ulaşım dizgeleri birbirini tamamlayıcı nitelikte olması bir yana adeta rakip dizgeler oluşturulmaktadır.

Fakat ulaşım alt dizgelerinin bir birini tamamladığı gerçekçi ve uygulanabilir bir ulaşım planlamasının devlet politikası niteliğinde olması gerekmektedir (Tulumtaş, 2003).

Bulgu 4: 2000'li yıllarda teknolojik gelişmelerin demiryollarında uygulanmaya konulmasıyla birlikte hızlanan demiryolları ve bu doğrultuda gerçekleştirilen projelerin genellikle bölgesel olduğu, bu nedenle de ülke bütünü kapsayan bir demiryolu politikasının uygulanmadığı saptanmıştır.

Öneri 4: Özellikle hızlı trenlerin ortaya çıkması, artan petrol talebine karşılık petrol arzının azalmasıyla petrol fiyatlarının tavan yapması, artan nüfus ve kentleşme ve uluslararası alanda ulaşımında sürdürülebilirlik kavramı ile birlikte çevrecilik anlayışının gelişmesinden dolayı küresel ölçekte değer kazanan demiryolları 2000'li yıllardan itibaren Türkiye'de de tekrar hatırlanmaya başlanmış

ve bu doğrultuda çalışmalar yapılmıştır. Fakat ne var ki bu yatırım çalışmaları ülkenin sadece batısından ibaret kalmıştır. Bu nedenle ülke bütününe kapsayacak şekilde politikalar belirlenmeli ve uygulamaya konularak hızlı trenlerden ülkenin doğusunda da faaliyete geçirilmesi amaçlanmalıdır.

Ayrıca organize sanayi bölgeleri, lojistik merkez ve limanlara doğrudan hatlarla demiryolu bağlantıları tamamlanmalı, elektrifikasyon uygulamaları ve sinyalizasyon sistemi yaygınlaştırılarak hizmet kalitesi iyileştirilmeli ve demiryolu taşımacılığında yatırım önceliklerinin tespit edilerek verimin artırılması ve maliyetlerin düşürülmesi açısından yeni plan, vizyon ve stratejiler geliştirilmelidir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014, 64).

8.2. Genel Sonuç

Ulaşım sadece bir ülkenin fiziki olarak değil aynı zamanda bir ülkenin varlığının da alt yapısını oluşturmaktadır. Ve alt yapısı sağlam olmayan bir ülke temeli çürük bir binaya benzer, en ufak bir sarsıntıda yıkılır. Bu nedenle sağlam bir alt yapı için öncelikle teorik olarak plan ve programların yapılması, bunun içinde ülke koşullarının göz önünde bulundurularak bu plan ve programların hayata geçirilmesi gerekmektedir.

Günümüzde toplamda altı ulaşım dizgesi vardır. Bunların en eski ve insanlık tarihi boyunca var olanı karayolu ulaşımı dizgesidir. Zamanla nüfus oranlarının artması, bilimde devrim niteliğindeki gelişmelerin meydana gelmesi, insan ihtiyaçlarının artması gibi birçok sebep ulaşım dizgelerinin de gelişmesinde ve çeşitlenmesinde itici bir oluşturmuştur. Demiryolu ulaşımı da bu gücün bir ürünü olarak ortaya çıkmıştır.

Demiryolu tarihi ilk olarak 16. yy' ın başlarında Avrupa'da maden ocakları alanlarında kullanılmasıyla başlamıştır. Fakat mekanik bir güç olmadığından bu demiryolu vagonlarının hareketi insanlar ve hayvanlar tarafından çekilerek sağlanmaktaydı. Geleneksel anlamda ilk demiryollarının temelleri ise 1804 yılında İngiliz mucit Trevithick tarafından atılmıştır. Amaç yine aynıdır; kömür taşımacılığının kolaylaştırılması.

Özellikle sanayi devrimi sonrasında Pazar arayışı içerisine giren Avrupa ülkeleri ürünlerinin en az maliyetle ve hızlı bir biçimde uzak ülkelere pazarlanması amacıyla demiryolları geliştirilmiştir. Fakat petrolün bulunması ve motorlu taşıtların icadıyla birlikte demiryolları ulaşım dizgesi 1970’li yıllarda petrol krizleri ortaya çıkana kadar uzun bir süre karayolu ulaşım dizgesinin gölgesinde kalmıştır. Yaşanan bu krizler ülkelerin ulaşım politikalarını tekrar gözden geçirmeleri gerekliliğini hatırlatarak demiryolu politikalarının yeniden yapılandırılmasını zorunlu kılmıştır.

Demiryolu ulaşımı politikalarının yeniden yapılandırılmasını zorunlu kılan sebeplerden biri de küresel ısınma ve ilk kez 1987’de Avrupa Tek Senedi ile AB’nin çevre konusunu uluslararası düzeyde ele almasıdır. Bu bağlamda hem politika oluşturma hem de uygulama süreçlerinde ulaşım politikalarının çevreyle uyumunu dikkate almak zorunlu hale gelmiştir. Bu döneme kadar temeli sadece serbestlik ve rekabete dayanan ve sadece kar amacı güden ulaşım politikalarında, artık ‘‘sürdürülebilirlik’’ ilkesiyle desteklenmek, sadece ekonomik maliyetlerin değil dışsal maliyetlerin de hesaplanması zorunluluğu getirilerek ‘‘yeşil ulaşım’’ hedeflenmiştir. Ve bu ilkelerin en uygulanabilir ulaşım alt dizgesi ise şüphesiz demiryolu ulaşımı olduğundan bu anlamda demiryollarında yeni bir döneminin başlangıcı olması kaçınılmaz hale gelmiştir. 1990’lı yıllarda çevreci ve sürdürülebilir politika bağlamında yeniden ele alınan demiryolu politikalarının ilk ürünleri olan Pan-Avrupa, TEN Projeleri ve TRACECA Projeleri AB tarafından geliştirilmiştir. Fakat demiryolu ağırlıklı olarak geliştirilen bu projelerin oluşturulmasının arkasında yatan asıl neden Avrupa’nın Türkiye’ye ihtiyaç duymadan Asya ve Orta Asya’ya en kısa ve en ucuz yoldan ulaşma çabaları yatmaktadır. Zira bu projeler ülkemiz açısından değerlendirildiğinde, gerek dış ticaret açısından gerekse jeopolitik ve stratejik açıdan önemli bir konuma sahip olmasına rağmen, Türkiye bu projelerde saf dışı edilmeye çalışılmıştır.

Demiryolları politikasında değişikliğe giden sadece AB değil, Asya Ülkeleri de bu konuda geliştirdikleri Bakü-Tiflis-Kars (BTK), Kazakistan-Türkmenistan-İran ve Trans-Asya (TAR) projeleriyle dünya demiryollarına katkıda bulunmuşlardır.

Toplam maliyeti 1.455.413.000 ruble ve 9.297 km uzunluğu ile dünyanın en uzun demiryolu Trans-Sibiry Hattı'na sahip olan Rusya ise demiryollarında diğer ülkelerden farklı olarak, serbestlik yerine devletçi politikalar izlemiş ve ABD'den sonra dünyadaki en büyük ulaşım taşımacılık ağına sahip olmuştur.

Türkiye'nin ulaşım tarihine bakıldığında Osmanlı'dan günümüze bu konuda sürekliliği olmayan politikaların izlendiğini, özellikle Osmanlı Dönemi'nde ulaşım konusunda dışa bağımlılığın olduğu, politika belirleyicinin devletin kendisinden ziyade o topraklarda kendi ideallerini gerçekleştirmek isteyen dış güçlerin olduğunu söylemek mümkündür. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde, ilk olarak 1851'de yapılan Kahire-İskenderiye hattı ve sonrasında gerçekleştirilen 12 demiryolu hattı da dahil olmak üzere bu dönem yapılan toplam 13 hattın tamamı Osmanlı topraklarında kendi çıkarlarını savunan devletler tarafından işletmeye açılmış ve işletilmiştir.

Ülkemizde demiryollarının maalesef o çağın gerektirdiği şekilde kurulamaması alt yapının endüstriyel gelişmeleri hızlandıracak bir şekilde geliştirilememesi bize bir imparatorluk kaybettirmekle kalmamış, aynı zamanda bir çağı 'az gelişmiş bir ülke olarak yaşamak zorunda bırakmıştır (Girginer, 1997, 66).

23 Nisan 1920'de kurulan ve 29 Ekim 1923'te Cumhuriyet olarak ifade edilen yeni Türk Devleti ile birlikte ulaşım ve demiryolu ulaşımı politikalarında köklü değişiklikler yapılmıştır. Devrim niteliğindeki bu değişikliklerin temeli 1923 İzmir İktisat Kongresi'nde atılmıştır. Milli ekonomi oluşturmaya yönelik olan yeni çalışmalar demiryolu politikalarında da uygulanmaya başlanmış ve bu doğrultuda 'milli demiryolu politikaları' oluşturulmuştur. İlk olarak Anadolu-Bağdat demiryolu hattı ardından Misak-ı Milli sınırları içerisindeki diğer hatlar da zamanla devlet tarafından satın alınarak millileştirilmiş ve bu dönem deyim yerindeyse demiryolları altın çağını yaşamıştır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında (1923-1928) demiryolu politikası, Anadolu'nun her bir karışının Demirağlarla örülmesi temeline dayanmaktadır. Ve bu politika Cumhurreisi Mustafa Kemal ATATÜRK'ün şu sözleriyle en güzel ifadesini bulmuştur (Küçüküğürlü ve Saylan, 2008, 315):

“Türkiye Hükümeti’nin tespit ettiği projeler dahilinde muayyen zamanlar zarfında vatanın bütün mıntıkları çelik raylarla birbirine bağlanacak ve bütün vatan bir demir kitle haline gelecektir.”

Türkiye Cumhuriyet’in de demiryolu yapımı Batı emperyalizmin gölgesinde değil, ulusal politikaların aydınlığında gerçekleştirilmesiyle Osmanlı’dan farklıdır. Bu dönem benimsenen ulusal politikalarla ülkede ana yönler arasında büyük ölçüde bağlantı sağlanmış, Osmanlı Döneminden kalan ekonomik olmayan hatlar kapatılmış, ekonomik hatlar ise yabancılardan satın alınarak ulusallaştırılmış, böylece Türk toplumunda ekonomik hayatın canlanmasını sağlayan demiryolları, aynı zamanda ulusal bilincin şekillenmesinde önemli bir görev üstlenmiştir (Akbulut, 2012, 227).

1923-1950 döneminde Türkiye’de inşa edilen demiryollarının en önemli mali kaynağını devlet bütçesi ve iç borçlanma oluşturmuştur. 1924 yılında başlayan demiryolu inşaatlarına yapılan toplam harcama 1946’da 479.619.291 liraya ulaşmıştır. Bu durum bu dönemde demiryollarına verilen önemi gözler önüne sermektedir. Bu dönemde demiryolu politikasının hedeflerine önemli ölçüde ulaşılmıştır. Yapılan demiryollarıyla ülkenin savunması daha kolay hale gelmiştir. Bakır, demir ve kömür bölgelerine ulaşarak ülkenin hammadde kaynaklarının işletilmesi imkanı doğmuş, ülkenin Orta ve Doğu bölgeleri Akdeniz ve Karadeniz limanlarına açılmıştır. Böylece bölgeler arası iktisadi bütünlük sağlanmıştır (Yıldırım, 2001, 147-195). Bu dönemde demiryolları bir kalkınma hamlesi, bir ulaşım seferberliği, bir modernleşme projesi olduğu kadar aynı zamanda adı konulmamış bir sosyal sorumluluk projesi kapsamındadır (UBAK, 2013, 114). 1935’te 6639 ve 1940’ta 7381 km’ye ulaşan demiryolu uzunluğu dikkate alındığında, günümüz demiryollarının yarısından fazlasının bu dönemde var olduğunu söylemek yanlış olmasa gerek (Canan, 2010, 34).

İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra ise özellikle 1940’ların sonlarında ulaşım politikalarında bir dönüm noktası olmuştur. Çünkü savaş sonrasında motorlu taşıt araçlarında bir patlama yaşanmış ve Türkiye Karayollarında makineli çalışma devri bu dönemde başlamıştır. Dönemin ulaşım koşulları, motorlu taşıt araçlarının

yaygınlaşması, petrol fiyatları ve hava yolu ulaşımındaki gelişmelere paralel olarak demiryoluna olan rağbet zamanla azalmıştır (Ergün, 1985, 75). Savaş sonrasında Türkiye Emperyalizmle bütünleşmeye başlamıştır. Bu doğrultuda 1947’de Marshall programına dahil edildi, ABD Türkiye’de korumacı önlemleri kaldırmasını, devlet müdahalesinden vazgeçmesini, KİT’leri tasfiye etmesini, sanayileşme anlayışını terk etmesini, tarıma dayalı ve iç pazara dönük, kendine yeterli bir gelişme çizgisi izlemesini istiyordu. Türkiye’ye dayatılan ulaşım politikası da bu yeni politika ile uyum sağlamaktaydı. Demiryolları bir kenara atılmalı, karayollarına ve dolaylı olarak da petrol ithaline, ABD üretimi otomotiv sektörüne yönelmeliydi (Aktaş, 1997, 86). Sonuç tam da bu şekilde oldu ve Türkiye emperyal güçlere yenik düştü.

1948 yılından itibaren ABD tarafından Marshall Yardımları adı altında Türkiye’ye toplam (hibe + ödünç olmak üzere) 126.522.000 \$ yardım ve aynı zamanda 3.000.000 \$ da teknik yardım yapılmıştır (Ertem, 2009, 392-393). Fakat bu ekonomik bir yardımdan ziyade ABD’nin Türkiye’de kendi çıkarı için yaptığı yatırımlara dönüşmüştür. Bunun en önemli göstergesi ise aynı yıllarda Türkiye’nin demiryolu politikasına büyük darbe vuran ve karayolu yapımına mecbur bırakan Hiltz Raporunun hazırlanması olmuştur. Bu sayede 1950-1960 arası dönem karayolları dönemi olmuş, demiryollarındaki yatırım ve çalışmalar artık neredeyse durma noktasına gelmiştir. Özellikle 1957’de mevcut 7856 km. uzunluğundaki demiryolunun ekonominin gereklerine cevap verebilmesi için en az 10.000 km. ye çıkarılması gerektiği dönemin bayındırlık Bakanlığı çalışmalarında vurgulanmış hatta 1957 bütçe müzakerelerinde demiryolu şebekesinin tamamlanması yönünde temennilere yer verilmiş, fakat bu temenniler her nedense gerçekleşmemiştir (Ergün, 1985, 82).

Planlı dönem olarak adlandırılan 1960’lardan sonra demiryolları devlet tarafından kalkınma planları kapsamında değerlendirilmiştir. Ülke kalkınmasında önemli rolü olan demiryollarında hedeflenen düzeye maalesef hiçbir plan döneminde ulaşılamamakla birlikte bütün Kalkınma Planlarında vurgu yapılan iki temel unsur bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, rekabet edilebilirlik başlığı altında demiryollarının özelleştirilmesi konusu, ikincisi ise tüm ulaşım dizgelerinin birbirini besleyici özellikte olması gerektiğidir.

Özellikle 1980 sonrası dönemde ithal ikamesi politikalar terkedilmiş ve büyük çaplı dışa açılım politikaları uygulamaya konularak Kalkınma Planlarında vurgulanan ilk unsur hayata geçirilmiştir. 1980 yılından sonra ulaşım damgasını vuran bir diğer konu ise otoyol yapımları olmuştur. Ulaşım sektöründe 1981 fiyatlarıyla 1983-1993 arası 2.619.160 milyon TL yatırım yapılmasını öngören ve bu yatırımların % 28' inin demiryollarına ayrılması planlanan "Ulaştırma Ana Planı" oluşturulmuştur (Elker ve Öncü, 1993,80). Demiryollarında yapılan yatırımların 10 yılda neredeyse iki katından daha fazlasının yapılmasını öngören plan maalesef hiçbir gerekçe gösterilmeden ve uygulanmadan kaldırılmıştır.

2000 yılından sonra Türkiye'de demiryolları politikalarında hız, güven, çevreci ve ekonomik kavramları geliştirilmiştir. İlk olarak 1964 yılında mermi tren olarak adlandırılan ve saatte 250-300 km hız yapabilen Shinkansen hattı ile demiryollarında devrim niteliğinde bir yeniliğin ve modern demiryollarının öncüsü olan Japonya'nın liderliğinde başlayan ve kısa sürede tüm Avrupa ülkelerinde kullanıma başlanan hızlı trenlerle maalesef ülkemiz çok geç tanışmıştır. İlk hızlı tren deneyimi 1975 yılında Sürat Demiryolu Projesi olan Türkiye, ne yazık ki bunda başarılı olamamıştır. Bir sonraki deneyim ise 2009 yılında açılan Ankara-Eskişehir hızlı tren projesi olmuş, bunu 2011'de Ankara-Konya, Eskişehir-İstanbul (Pendik) Ankara-İzmir ve Ankara-Sivas Hızlı Tren Projeleri izlemiştir. 2000'li yılların en önemli demiryolu projesi ise şüphesiz birçok tartışmayı da beraberinde getiren ve 2013'te hizmete giren Marmaray Projesidir. Ülke açısından Anadolu ve Avrupa kıtalarını birleştirmesi, dünya açısından Avrupa ve Asya kıtalarını birleştirmesi anlamına gelen proje hem Türkiye hem dünya için önem arz etmektedir.

Çalışmanın en başında demiryollarının hem ekonomik hem dışsal maliyetler açısından en avantajlı ulaşım dizgesi olduğu bu nedenle unutulmaya yüz tutmuş demiryollarının tekrar faaliyete geçirilmesini amaçlayan politik kararların alınması gerektiği vurgulanmıştır. Bu konuda seçilmiş ülkelerden de örnekler verilerek ülkemizin demiryolu politikalarına yol göstermeye çalışılmış, demiryolu ile ilgili yanlış uygulamalar ve eksiklikler dile getirilerek öncelikle var olan bilgilerin

tamamından yararlanılması, günümüzün en etkili toplu ulaşım dizgesi olan demiryolları ile ilgili gerekli AR-GE çalışmalarının yapılması gerektiği bu araştırma sonucunda ulaşılan genel bir değerlendirmedir.

Araştırma konusu ile ilgili bundan sonraki çalışma yapacak olan araştırmacılara uluslararası demiryolu projelerinin ülkemiz üzerindeki etkilerini, küreselleşme sürecinin demiryollarına etkilerini ve demiryollarının sosyal ve toplumsal boyutunu araştırarak konuyu daha da geliştirebilirler.

EKLER

EK 1: CUMHURİYET ÖNCESİ YAPILAN VE BUGÜN KULLANILAN
DEMİRYOLU HATLARI

Güzergah	İşletmeye açılış yılı	Uzunluğu (m)
İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU		
Şirinyer-Buca	1860	2.452
İzmir-Sütlaç	1860	356.505
Torbalı-Tire	1883	47.541
Gaziemir-Seydiköy	1886	1.088
Alaşehir-Uşak	1887	117.810
Çatal-Ödemiş (Şehir)	1888	26.452
Goncalı-Denizli	1889	9.430
Sütlaç-Çivril	1889	30.224
Ortaklar-Söke	1890	22.012
Sütlaç-Eğridir	1912	113.795
İZMİR-TURGUTLU DEMİRYOLU		
Basmane-Menemen	1865	31.680
Halkapınar-Bornova	1865	4.878
Menemen-Manisa-Turgutlu	1865	61.500
Turgutlu-Alaşehir	1875	75.790
Uşak-Afyon	1890	134.946
Manisa-Kırkağaç	1890	80.853
Kırkağaç-Bandırma	1912	195.244
ŞARK DEMİRYOLLARI		
Sirkeci-Yenikapı	1872	4.756
Yenikapı-Florya	1871	16.372
Florya-Hadımköy	1872	30.325
Hadımköy-Çatalca	1873	19.610
Çatalca-Hudut	1873	209.899
Karaağaç-Hudut	1873	7.137
Mandıra-Kırklareli	1912	45.594
ANADOLU DEMİRYOLLARI		
Haydarpaşa-Feneryolu	1872	5.088
Feneryolu-Pendik	1872	21.162
Pendik-Gebze	1873	19.681
Gebze-İzmit	1873	47.096
İzmit-Büyükderbent	1890	18.312
Büyükderbent-Mekece	1891	71.709
Mekece-Vezirhan	1891	32.831
Vezirhan -İnönü	1892	65.980
İnönü-Ağapınar	1892	55.823
Ağapınar-Yalınlı	1892	54.954
Yalınlı-Sazılar	1892	61.902
Sazılar-Beylikköprü	1892	14.317

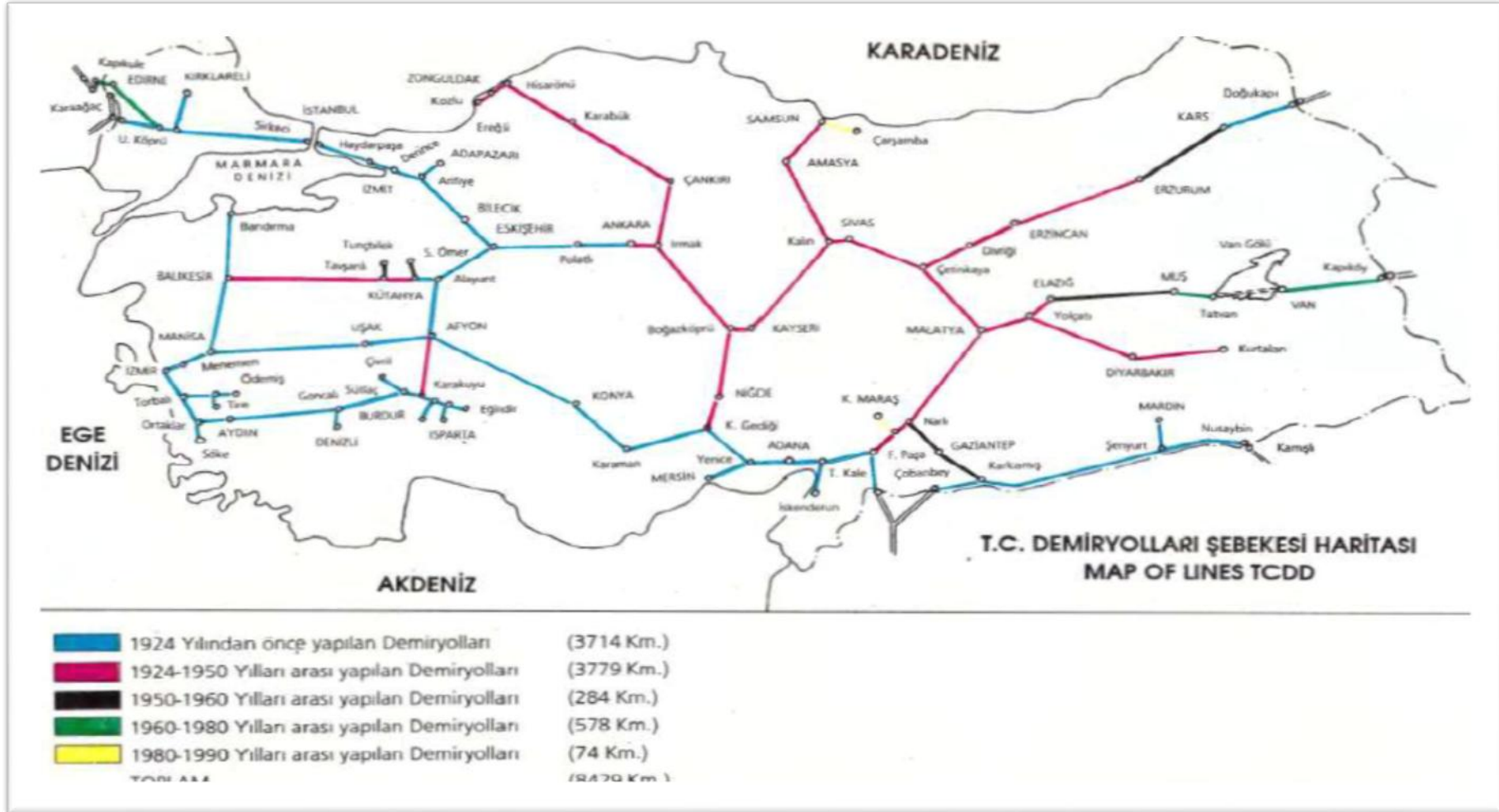
Beylikköprü-Ankara	1892	109.516
Eskişehir-Kütahya	1894	76.984
Alayunt-Çöğürler	1895	19.631
Çöğürler-Afyon	1895	74.615
Afyon-Akşehir	1895	98.128
Akşehir-Ilgın	1896	57.641
Ilgın-Konya	1896	116.796
Arifiye-Adapazarı	1899	8.491
BAĞDAT DEMİRYOLLARI		
Konya-Bulgurlu	1904	198.892
Bulgurlu-Ulukışla	1911	38.733
Ulukışla-Durak	1912	90.469
Durak-Yenice	1912	17.915
CENUP DEMİRYOLLARI		
Fevzipaşa-Meydamekbez	1912	35.411
Hudut-Çobanköy-Nusaybin	1917	382.106
Derbesiye-Mardin	1917	24.340
Toprakkale-İskenderun	1912	59.220
MERSİN-TARSUS-ADANA DEMİRYOLLARI		
Mersin-Yenice	1882	43.209
Yenice-Adana (şehir)	1886	23.949
SARIKAMIŞ-KARS-HUDUT DEMİRYOLLARI		
Sarıkamuş-Kars-Hudut (geniş hat olup, normal hatta dönüştürüldü)	1913	
CUMHURİYETTEN ÖNCEKİ ANAHA TLAR TOPLAMI	3.714.280	
CUMHURİYETTEN ÖNCEKİ TALİ HATLAR TOPLAMI	844.995	
CUMHURİYETTEN ÖNCEKİ GENEL TOPLAM	4.558.995	

EK 2: YILLARA GÖRE KARAYOLU AĞI UZUNLUKLARI

YOL UZUNLUKLARI					
YIL	DEVLET YOLLARI	İL YOLLARI	TOPLAM	OTOYOLLAR	GENEL TOPLAM
1923	18,335	-	18,335	-	18,335
1930	29,636	-	29,636	-	29,636
1935	39,583	-	39,583	-	39,583
1940	41,582	-	41,582	-	41,582
1945	43,511	-	43,511	-	43,511
1950	24,306	22,774	47,080	-	47,080
1955	24,553	30,455	55,008	-	55,008
1960	26,711	34,831	61,542	-	61,542
1965	34,502	24,290	58,792	-	58,792
1970	35,016	24,437	59,453	-	59,453
1975	33,762	25,307	59,069	24	59,093
1980	31,976	28,785	60,761	24	60,785
1985	30,997	28,305	59,302	77	59,379
1990	31,149	27,979	59,128	241	59,369
1995	31,422	28,577	59,999	1,243	61,242
1996	31,412	28,813	60,225	1,411	61,636
1997	31,320	29,521	60,841	1,470	62,311
1998	31,345	29,540	60,885	1,628	62,513
1999	31,388	29,535	60,923	1,639	62,562
2000	31,397	29,693	61,090	1,674	62,764
2001	31,376	29,929	61,305	1,696	63,001
2002	31,318	30,050	61,368	1,714	63,082
2003	31,358	30,050	61,491	1,753	63,244
2004	31,446	30,133	61,814	1,662	63,476
2005	31,371	30,588	61,939	1,667	63,606
2006	31,335	30,429	61,764	1,908	63,672
2007	31,333	30,579	61,912	1,908	63,820
2008	31,311	30,712	62,023	1,922	63,945
2009	31,271	30,948	62,219	2,036	64,255
2010	31,395	31,390	62,785	2,080	64,865
2011	31,372	31,558	62,930	2,119	65,049

Kaynak: (Karayolu Ulaşım İstatistikleri 2011.)

EK 3: Türkiye Demiryolu Haritası



Kaynak: (Demirelli, 2014, 152)

EK 4: Türkiye’de Ulaşım Dizgelerine (Sistemlerine) Göre Yolcu Taşımaları (1985-2011)

YILLAR	KARAYOLU		DEMİRYOLU		DENİZYOLU		HAVAYOLU		GENEL TOPLAM
	Yolcu- km	%	Yolcu- km	%	Yolcu-km	%	Yolcu- km	%	
1985	91.566	95,04	3555	3,7	131	0,1	718	0,7	95.970
1986	93.587	95,7	3248	3,3	139	0,1	785	0,8	97.759
1987	112.034	96,2	3343	2,9	157	0,1	945	0,8	116.479
1988	128.202	96,3	3802	2,9	186	0,1	991	0,7	133.181
1989	133.833	96,4	3.681	2,7	171	0,1	1.079	0,8	138.764
1990	134.991	96,6	3.479	2,5	127	0,1	1.208	0,9	139.805
1991	131.029	96,9	3.200	2,4	92	0,1	845	0,6	135.166
1992	142.173	96,8	3.456	2,4	58	0,04	1.138	0,8	146.825
1993	146.029	96,1	4.102	2,7	53	0,03	1.721	1,1	151.905
1994	140.743	95,7	3.941	2,7	47	0,03	2.268	1,5	146.999
1995	155.202	96,0	3.700	2,3	61	0,04	2.666	1,6	161.629
1996	167.871	96,5	3.215	1,8	58	0,03	2.754	1,6	173.898
1997	180.967	96,4	3.662	2,0	49	0,03	3.007	1,6	187.685
1998	186.159	96,2	3.972	2,1	54	0,03	3.243	1,7	193.428
1999	175.239	95,8	4.263	2,3	34	0,02	3.349	1,8	182.882
2000	185.681	96,0	4.240	2,2	30	0,02	3.555	1,8	193.506
2001	168.211	95,9	4.213	2,4	31	0,02	2.859	1,6	175.314
2002	163.327	96,1	3.939	2,3	21	0,01	2.706	1,6	169.993
2003	164.311	95,7	4.583	2,7	22	0,01	2.752	1,6	171.668
2004	174.312	95,8	3.835	2,1	621	0,34	3.223	1,8	181.991
2005	182.152	95,6	3.661	1,9	670	0,35	3.992	2,1	190.475
2006	187.593	97,6	3.878	2,0	752	0,39	-	-	192.223
2007	209.115	97,7	4.080	1,9	843	0,39	-	-	214.038
2008	206.098	97,9	3.650	1,7	847	0,40	-	-	210.595
2009	212.464	97,9	3.572	1,6	886	0,41	-	-	216.922
2010	226.913	97,8	3.606	1,6	1.570	0,68	-	-	232.089
2011	242.265	97,8	4.002	1,6	1.570	0,63	-	-	247.837

Kaynak: (TCDD, 2006-2010 ve 2008-2012 İstatistik Yıllıklarından yararlanılmıştır.)

EK 5: Türkiye’de Ulaştırma Dizgelerine (Sistemlerine) Göre Yük Taşımaları (1985-2011)

YILLAR	KARAYOLU		DEMMİRYOLU		DENİZYOLU		HAVAYOLU		PETROL BORU HATTI		GENEL TOPLAM
	Ton-km	%	Ton-km	%	Ton-km	%	Ton-km	%	Ton-km	%	
1985	45.634	42,9	7.747	7,3	4.504	4,2	59	0,1	48.463	45,5	106.407
1986	54.018	47,1	7.219	6,3	4.682	4,1	64	0,1	49.791	42,5	114.774
1987	58.832	44,7	7.259	5,5	4.541	3,5	79	0,1	60.845	46,3	131.556
1988	65.459	40,2	8.006	4,9	9.454	5,8	88	0,1	79.744	49,0	162.751
1989	68.239	40,8	7.571	4,5	7.152	4,3	95	0,1	84.200	50,3	167.257
1990	65.710	51,0	7.915	6,1	7.234	5,6	107	0,1	47.812	37,1	128.778
1991	61.969	81,7	7.995	10,5	2.780	3,7	76	0,1	3.056	4,0	75.876
1992	67.704	83,8	8.246	10,2	1.756	2,2	102	0,1	2.994	3,7	80.802
1993	97.843	88,6	8.410	7,6	901	0,8	152	0,1	3.082	2,8	110.338
1994	95.020	88,6	8.215	7,7	587	0,5	198	0,2	3.229	3,0	107.249
1995	112.515	90,2	8.516	6,8	276	0,2	231	0,2	3.193	2,6	124.731
1996	135.781	91,2	8.914	6,0	-	-	240	0,2	3.988	2,7	148.923
1997	139.789	81,9	9.614	5,6	-	-	263	0,2	21.031	12,3	170.697
1998	152.210	75,9	8.376	4,2	-	-	274	0,1	39.711	19,8	200.571
1999	150.974	71,5	8.237	3,9	8.200	3,9	286	0,1	43.477	20,6	211.174
2000	161.552	73,2	9.761	4,4	7.900	3,6	310	0,1	41.319	18,7	220.842
2001	151.421	75,3	7.486	3,7	8.100	4,0	285	0,1	33.925	16,9	201.217
2002	150.912	71,3	7.169	3,4	5.738	2,7	275	0,1	47.691	22,5	211.785
2003	152.163	82,4	8.615	4,7	5.400	2,9	276	0,1	18.128	9,8	184.582
2004	156.853	86,0	9.334	5,1	3.929	2,2	321	0,2	11.927	6,5	182.364
2005	166.831	89,9	9.078	4,9	3.477	1,9	392	0,2	5.736	3,1	185.514
2006	177.399	90,2	9.545	4,9	3.830	1,9	-	-	5.841	3,0	196.615
2007	181.330	86,7	9.755	4,7	5.189	2,5	-	-	12.893	6,2	209.167
2008	181.935	77,5	10.553	4,5	6.001	2,6	-	-	36.402	15,5	234.891
2009	176.455	74,2	10.163	4,3	6.154	2,6	-	-	45.111	19,0	237.883
2010	190.365	75,0	11.300	4,5	12.570	5,0	-	-	39.636	15,6	253.871
2011	203.072	73,8	11.303	4,1	15.959	5,8	-	-	44.690	16,2	275.024

Kaynak: (TCDD, 2006-2010 ve 2008-2012 İstatistik Yıllıklarından yararlanılmıştır.)

EK 6: DÜNYA YÜKSEK HIZLI TREN HATTI (km, 2013)

Ülkeler	Aktif	İnşa Halinde	Planlanan
İspanya	2.515	1.308	1.702
Fransa	2.036	757	2.407
Almanya	1.334	428	495
İtalya	923	-	395
Belçika	209	-	-
Hollanda	120	-	-
İngiltere	113	-	204
Avusturya	93	-	-
İsviçre	35	72	-
Polonya	-	-	712
Portekiz	-	-	1.006
Rusya	-	-	650
İsveç	-	-	750
Avrupa	7.378	2.565	8.321
Çin	9.867	9.081	3.777
Japonya	2.664	779	179
Hindistan	495	-	-
Türkiye	888*	603	1.758
G. Kore	412	186	49
Tayvan	345	-	-
S. Arabistan	-	550	-
Asya	13.732	11.199	6.258
ABD	362	-	777
Fas	-	200	480
Brezilya	-	-	511
Toplam	21.472	13.964	16.347

Kaynak: (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014, 59-60.)

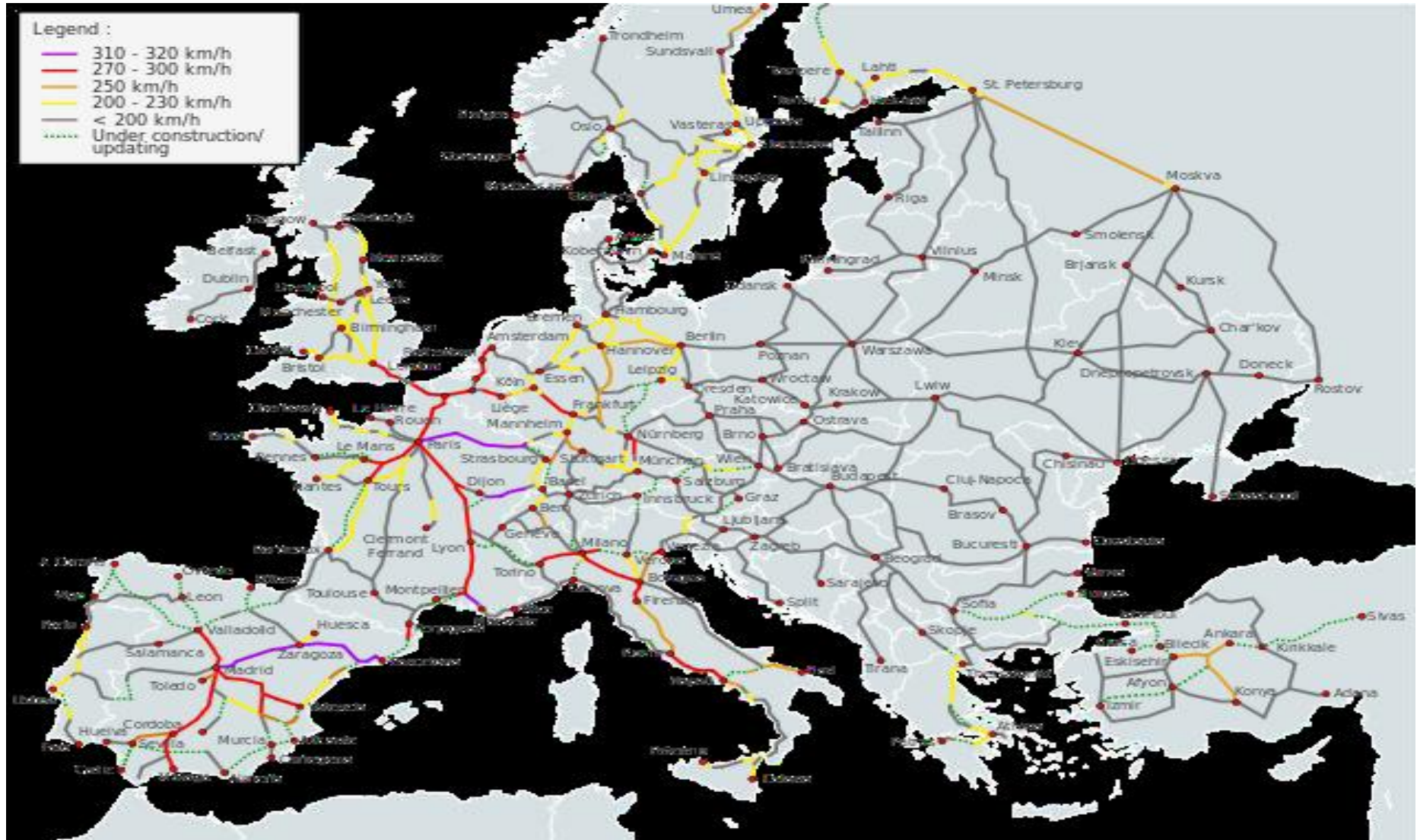
*TCDD 2013 İstatistik Yılığında yararlanılmıştır.

EK 7: 2001-2013 Arası Dönemde Demiryollarında Meydana Gelen Kazalar ve Sonuçları

Kaza şekli ve sonucu	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Nature of accident and result													
Toplam kaza- Total accident	636	478	556	555	522	455	394	386	299	194	177	147	89
Kaza sayısı - Number of accident	195	137	186	194	170	169	157	175	131	82	79	58	27
Trenin şahsa çarpması- Train hit a person	195	152	173	147	158	129	98	93	83	66	56	45	29
Hemzemin geçit çarpışması- Collisions at level crossing	246	189	197	214	194	157	139	118	85	46	42	44	33
Toplam ölü sayısı- Total fatalities	165	129	162	218	153	101	108	111	89	69	71	55	45
Yolcu - Passengers	11	6	8	46	10	6	1	9	7	3	1	3	1
Personel - Railway employees	0	3	1	4	-	-	1	1	1	2	2	2	1
Trenin şahsa çarpması - Train hit a person	105	77	99	91	100	67	63	64	43	39	32	27	20
Hemzemin geçit çarpışması - Collisions at level crossing	49	43	54	77	43	28	43	37	38	25	36	23	23
Toplam yaralı sayısı- Total injuries	385	326	299	467	273	246	204	247	303	142	112	101	52
Yolcu – Passengers	123	48	57	206	51	41	28	91	47	41	14	18	-
Personel - Railway employees	8	24	19	13	7	1	6	7	9	8	11	17	-
Trenin şahsa çarpması - Train hit a person	91	79	68	57	59	58	27	35	44	29	26	19	9
Hemzemin geçit çarpışması - Collisions at level crossing	163	175	155	191	156	146	143	114	203	64	61	47	43

Kaynak: (TÜİK Kaza İstatistikleri, 24.07.2014.)

EK 8: Avrupa'daki Demiryolu Hatları



Kaynak: (Acar, 2013, 27.)

KAYNAKÇA**Kitaplar, Makaleler ve Tez Çalışmaları**

- ACAR, Onur (2013), **Yüksek Hızlı Demiryollarının Kentsel Gelişim ve Arazi Kullanımı Üzerindeki Etkileri ve Uşak Kenti Örneği**, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi İstanbul.
- AKBABA, İsmail (2011), ‘‘Türk Deniz Kuvvetlerinin Kısa Tarihçesi’’, Deniz Harp Okulu, **Pusula Dergisi**, Sayı:69, İstanbul.
- AKBULUT, Gülpınar (2010), **Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı**, Anı Yayıncılık, Ankara.
- AKBULUT, Gülpınar (2012), Osmanlı Devletinden Türkiye Cumhuriyet’ine Gerçekle Meyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939), **Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Müdürlü ü Atatürk Dergisi**, Cilt:1, Sayı:1.
- AKGÜNGÖR, Ali Payidar ve Abdulmuttalip Demirel (2004), Türkiye’deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları, **Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi**, Cilt:10, Sayı:3, Pamukkale.
- AKGÜNGÖR, Sedef, Ceyhan Akdemir, Yeşim Kuştepe, Yaprak Gülcan, Vahap Tecim, (Şubat, 2012), **Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Ekonomik ve Sosyal Etkileri: 1856-2008 Dönemi İçin Bir İnceleme**, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir.
- AKTAN, Okan H. (1998), Atatürk’ün Ekonomi Politikası: Ulusal Bağımsızlık ve Ekonomik Bağımsızlık, **Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi**, Ankara.
- ALPÖGE, Atila (2011), ‘‘Ekolojik Çağın Eşiğinde Ulaşım’’, **Türkiye Mühendislik Haberleri (TMH) Dergisi**, Sayı:468,
- ALTINOK, Serdar (2001), ‘‘Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryolları’nın Mukayesesi’’, Selçuk Üniversitesi İİBF, **Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi**, Sayı:1

- AS, Efdal (2006), **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir.
- ASLAN, Lokman (2009), **Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Gelişmesinde Devletin Yeri ve Önemi**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- ASLAN, Onur Ender (Mart, 1998), “Devlet Planlama Teşkilatı: 1980 Sonrası Dönüşüm”, **Amme İdaresi Dergisi**, Sayı: 31/1.
- AŞGIN, Sait (2013), Atatürk Döneminde Doğu Anadolu (1923-1938), **Atatürk Araştırmaları Merkezi (ATAM) Dergisi**, Sayı: 50.
- ATALAY, İbrahim (2005), **Genel Beşeri ve Ekonomik Coğrafya**, Meta Basım, 4. Baskı, İzmir.
- ATMACA, İlker (2009), **Demiryolu Ulaşımının Kentsel Gelişim Üzerindeki Etkileri ve Isparta Kenti Örnekleme**, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Isparta.
- AYGÜN, A. Can, (Mayıs 2012), **Türkiye ile Avrupa Birliği’nde Uygulanan Deniz Ulaştırma Politikaları ve Ekonomiye Etkileri**, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- AYNACI, Murat (2007), **1960-1980 Yılları Arasında Karayolu Ulaşımının Gelişmesi**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- AVCI, Sedat (Eylül, 2005) “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’nin Politikaları ve Coğrafi Sonuçları”, **Ulusal Coğrafya Kongresi (29-30 Eylül 2005) Bildiri Kitabı**, İstanbul.
- BABALIK-SUTCLIFFE, Ela (2003), **“İklim Değişikliği ve Ulaşım Sektörü Sürdürülebilir Ulaşım için Kent Planlama ve Ulaşım Politikaları”** Başlıklı Sunum, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.
www.ttg.v.org.tr/content/docs/surd-ulasim_ela-babalik.ppt Erişim Tarihi:03.02.2015

- BABALIK-SUTCLIFFE, Ela (2010), ‘‘Türkiye’nin İklim Değişikliği Ulusal Eyle Planı’nın Geliştirilmesi Projesi’’, **Ulaştırma Sektörü Mevcut Durum Değerlendirmesi Raporu Taslak**.
- BAKIRCI, Muzaffer (Temmuz, 2013), ‘‘Türkiye’nin Uluslararası Ulaşımında Demiryolu Sınır Kapılarının Yeri ve Etkinliği’’, **Marmara Coğrafya Dergisi**, Sayı:28, İstanbul.
- BARUTCA, Hayri (Ocak, 2006), Orta Asya’da Ulaşımında Demiryolu Alternatifi, Bölgesel Güçler ve Türkiye, **Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi**, Sayı:8.
- BAYRAÇ, H. Naci (Haziran, 2009), ‘‘Küresel Enerji Politikaları ve Türkiye: Petrol ve Doğalgaz Kaynakları Açısından Bir Karşılaştırma’’, **Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt:10, Sayı:1
- BOCUTOĞLU, Ersan ve Mehmet Dinçaslan (2014), ‘‘1925-1950 Döneminde Türk Havacılık Endüstrisi ve İkinci Dünya Savaşı Sonrası Konjonktürün Türk Havacılık Endüstrisine Etkileri’’, **Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı:7, Trabzon.
- CAN, Bilmez Bülent (Şubat, 2010), **Demiryolundan Petrole: Chester Projesi(1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- CANAN, Ekrem Alper (2010), ‘‘Sürdürülebilir (Yeşil) Demiryolu Yolcu Taşımacılığı: Yolcu Perspektifinden Bir Değerlendirme’’, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Adana.
- CEMALETTİN, Şahin, Hayati Doğanay, Nihat Ali Özcan (2006), **Türkiye Coğrafyası (Fiziki-Beşeri-Ekonomik-Jeopolitik)**, Gündüz Eğitim ve Yayıncılık, 3. Baskı, Ankara.
- COŞAR, Nevin ve Melike Bildirici (2010), **Tarihi, Siyasi, Sosyal Gelişmelerin Işığında Türkiye Ekonomisi (1908-2008)**, Ekin Basım, Bursa.
- ÇADIRCI, Musa (2011), **Tanzimat Sürecinde Türkiye Anadolu Kentleri**, İmge Kitabevi, 2. Baskı, Ankara.
- ÇAĞLIYAN, Ayşe, Aysel Bozkurt Yıldız (Temmuz, 2013), ‘‘Türkiye’de Demiryolu Güzergahları Jeomorfoloji İlişkisi’’, **Marmara Coğrafya Dergisi**, Sayı:28, ISSN:1303-2429, İstanbul.

- ÇELİK, Celal (2007), **AB Ulaştırma Politikasına Uyum Sürecinde Türkiye’de Kara Ulaşımı Trafik Güvenliği**, Bahçeşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 11-12, İstanbul.
- ÇETİN, Birol, Serap Barış, Serap Saroğlu (2011), ‘‘Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış’’, **Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt:1, Sayı:1, Çankırı.
- ÇETİN, Emrah (2010), Türk Basımına Göre Hicaz Demiryolu (1900-1918), **History Studies International Journal of History**, Sayı: Ortadoğu Özel Sayısı, Samsun.
- ÇETİN, Mesut (2013), **Avrupa Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) Projesi’nde Türkiye’nin Demiryolu Stratejileri Neler Olmalıdır?**, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- ÇETİNÇELİK, Muammer (1965), Sovyetler Birliği’ndeki Yeraltı Enerji Kaynakları ve Maden Cevherleri, **Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü (MTA) Dergisi**, Sayı:65, Ankara.
- DEMİR, Sedat (2013), Vladivostok Demiryolu Hattı ve Rusya Ekonomisi, **Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi**, Cilt:5, Sayı:2, ISSN: 1309-8012.
- DEMİRBAŞ, Muzaffer ve Musa Türkoğlu (2002), ‘‘Kamu İktisadi Teşebbüslerinin Özelleştirilmesi’’, **Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF Dergisi**, Cilt:7 Sayı:1.
- DEMİRELLİ, Levent (2014), **2002 Yılı Sonrasındaki Demiryolu Yatırımları Temelinde Türkiye’deki Ulaştırma Politikasının Dönüşümü**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- DOĞANAY, Hayati (2011), **Türkiye Ekonomik Coğrafyası**, Pegem Yayıncılık, Ankara.
- EDAM (Ekonomi ve Dış Politika Araştırma Merkezi), (Aralık, 2007), İkinci Kuşak Yapısal Reformlar: Altyapı Sektörlerinde De-Regülasyon ve Rekabet, Türkiye’de Telekomünikasyon, Enerji ve Ulaştırma Sektörlerinin Avrupa Birliği Uyum Işığında Evrimi, İstanbul. <http://edam.org.tr/document/Edam-Report-TR.pdf>

- ELDEM, Vedat (1970), **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara.
- EMEKLİ, Mehmet Ali (2007), **Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Türkiye Ulaştırma Politikaları ve Taşımacılık Sektörü Analizi**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- ERGÜN, İsmet (1985), **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Hacettepe Üniversitesi Yayınları No:10, Bizim Büro Basımevi, Ankara.
- ERHAN, Çağrı (1996), "Ortaya Çıkışı ve Uygulanışıyla Marshall Planı", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Cilt:51, Sayı:1, Ankara.
- ERKOL, Oğuz (Ağustos 2008), **Avrupa Birliği Ulaştırma Politikalarının Türkiye'deki Raylı Sistemlere Etkileri**, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.
- ERTEM, Barış (Haziran, 2009), "Türkiye-ABD İlişkilerinde Truman Doktrini ve Marshall Planı", **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt:12, Sayı:21, Balıkesir.
- EVREN, Güngör (Temmuz 1996), "Demiryollarımız", **Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi**, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Sayı:384, Ankara.
- GÜL, Osman Kubilay (Ocak, 2014), Bir Amerikalı Diplomat'ın Gözüyle Bağdat Demiryolu Projesi (ABD Sivas Konsolosu Henry M. Jewett'in Raporu), **Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi**, Cilt: 11, Sayı:41, ISSN:1300-0845
- GÜLSOY, Ufuk (2012), "Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları", **Osmanlıda Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu**, Çamlıca Basım Yayın, 1. Baskı, İstanbul.
- GÜNAY, Hakan, David R. McIntosh, Luke Ripley, Nigel Harris, TALBOT, Richard Talbot (2012), **YHT-Set İhtiyacı Fizibilite Etüdü-Global Küresel Danışmanlık ve Eğitim Hizmetleri**, Ankara.
- GÜNER, Gamze (2013), **Otomotiv Sektöründe Müşteri memnuniyetinin Satışa Etkileri: Ford Örneği**, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

- GÜVEN, Sami (1982), **Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri**, Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları No: 199, Ankara.
- GÜVEN, Sami (Eylül, 1998), **1950’li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerine Amerikan Kalkınma Reçeteleri (Hilts, Thornburg, Barker Raporu)**, Ezgi Kitabevi, Bursa.
- HEATON, Herbert (2005), **Avrupa İktisat Tarihi**, (Çev. M. A. KILIÇBAY, Osman AYDOĞUŞ), Cilt:2, Paragraf Yayınevi, Ankara.
- HUT, Davut (2012), ‘‘Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı’’, **Osmanlıda Ulaşım: Kara-Hava-Deniz**, Çamlıca Basım Yayın, 1. Baskı, İstanbul.
- İNCE, Erdal, (2012/Bahar), ‘‘Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Karayolu Ulaşımına Genel Bir Bakış ve Köyde Ulaşım’’, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmalar Dergisi (ÇTTAD)**, Cilt: XII, Sayı: 24, İzmir.
- KANBOLAT, Hasan (Eylül, 2011), **Bizim Ahıska Dergisi**, Üç Aylık Kültür Dergisi, Sayı:7.
- KAPLUHAN, Erol (Ağustos, 2014), ‘‘Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı’’, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Cilt:7, Sayı:33.
- KARABAĞ, Şevket, Salih Şahin (Mart, 2003), **Türkiye Beşeri ve Ekonomik Coğrafyası**, Gazi Kitabevi, Ankara.
- KARAMAN, Süleyman (Mayıs, 2011), Türkiye’de Demiryolu Sektörü, **Ekonomik Sorunlar Dergisi**, Sayı: 41, Ankara.
- KEPENEK, Yakup, Nurhan Yentürk, (Şubat, 2011), **Türkiye Ekonomisi**, Remzi Kitabevi, 24. Basım, İstanbul.
- KARLUK, S. Rıdvan (Ocak, 2013), ‘‘Temel Sektörlerde Gelişmeler III: Hizmetler Sektörü’’, **Türkiye Ekonomisi**, Nazım Çatalbaş, Selami, Sezgin, Özgür Tonus, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Ankara.
- KAVRELİŞVİLİ, Roin (2004), ‘‘Günümüz Gürcü Basınında Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu İnşaatı’’, **Dergi Karadeniz (Black Sea – Yephoe Mope)**, Sayı:12, <http://dergipark.ulakbim.gov.tr/kdeniz/issue/view/5000004901>

- KAYNAK, Muhteşem (1996), Sanayi Devrimi ve Demiryolları, **Uluslararası Taşımacılık Haber-Araştırma (UTA) Dergisi**, Sayı:11, İstanbul.
- KAYNAK, Muhteşem (2001), ‘‘Türkiye’de Ulaştırma ve Haberleşmenin Gelişimi’’, (Yay. Haz.): A. Şahinöz, **Türkiye Ekonomisi Sektörel Analiz, Türkiye Ekonomi Kurumu**, Ankara. <http://www.muhtesemkaynak.com/29.pdf>
- KAYNAK, Muhteşem (2002), Yeni Demiryolu Çağı Yüksek Hızlı Trenler ve Türkiye, **Ekonomik Yaklaşım Üç Aylık Dergisi**, Cem ALPAR Özel Sayısı, Cilt:13, Sayı:42-43, Gazi Üniversitesi Yayınları, Ankara.
- KAYNAK, Muhteşem (2004), Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye, **Ekonomik Yaklaşım Dergisi**, Cilt:15, Sayı:52-53, Ankara.
- KARATAŞ, Çimen ve ORAL, Ersel Zafer (Şubat, 2007) Uluslararası Ulaştırma Koridorlarında Türkiye’nin Stratejik Rolü, **Stratejik Araştırmalar Dergisi (SAREM)**, Sayı:9, Genel Kurmay Atase Başkanlığı Yayınları, Ankara.
- KEÇECİ, Adnan (Şubat, 2006), Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı, TC Dışişleri Bakanlığı, **Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi**, Sayı: XX.
- KEY, Hafize (2007), Osmanlı’da Demiryolu Faaliyetlerine Bir Bakış (İzmir-Aydın Hattı ve İzmir-Kasaba Hattı Örneği, Balıkesir Üniversitesi, **F.E.F. Karesi Tarih Kulübü Bülteni**.
- KILIÇLAR, Arzu, Yaşar Sarı, Cihan Seçilmiş (Aralık, 2010), ‘‘Yolcuların Ulaşım Aracı Olarak Yüksek Hızlı Treni Tercih Nedenleri Üzerine Bir Araştırma’’, **Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt:11, Sayı:9, Eskişehir.
- KOÇ, Yıldırım (2000), **Atatürk’ün Millileştirmeleri ve Devletleştirmeleri, Günümüzün Özelleştirmeleri**, Türk-İş Eğitim Yayınları, No:55, Ankara.
- KUŞÇU, Sinan (2011), Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Yansıması, **Gazi Akademik Bakış Dergisi**, Cilt:5, Sayı:9, ISSN: 1309-5137.
- KÜÇÜKÜĞURLU, Murat ve Gürkan Fırat Saylan (2008), **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi** Sayı:38, Erzurum 315.
- KÜÇÜKYILDIZ, Cihan (2012), Modern İpek Yolu’nda Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu Hattı Projesi, **Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi**, Cilt:4, Sayı:16, Kars.

- MEB Mevzuat (2006), Dokuzuncu Kalkınma Planı Stratejisi (2007-2013) Hakkında Karar, http://mevzuat.meb.gov.tr/html/26167_0.html Erişim Tarihi: 06.02.2015
- MURAT Sedat, Levent Şahin, (2010), **Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım**, İTO Yayınları, Yayın No: 2010-58, İstanbul.
- NALÇAKAN, Neserret (2003), **Türkiye Ekonomisi Açısından Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Önemi ve Ekonometrik Model ile Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Analizi 1980-2000 Dönemi**, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Eskişehir.
- ONUR, Emrah (2006), **Avrupa Topluluğu'nun Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye için Ulaştırma Faslında Katılım Müzakereleri Süreci**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Ankara.
- ORTAK, Şaban (Temmuz, 1997), Atatürk'ün Doğu Anadolu Demiryolu Politikası ve Erzurum'a Şimendiferin Gelişi, **Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Dergisi**, Atatürk Üniversitesi, Mustafa Kemal Atatürk ve Erzurum Özel Sayısı, Cil:2 Sayı:1, ISSN: 1302-7549.
- ÖZÇELİK, M. Hakan, "1938-1960 Yılları Arasında Atatürk Devrimlerine Karşı Faaliyetler", **İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi**, Yıl:3, Sayı:10
- ÖZDEMİR, Nuray, (2006), **Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.
- ÖZENEN, Cem Galip (Ocak, 2003), Havaalanı Yatırımlarında Özelleştirme Dünyadaki Uygulamalar ve Türkiye İçin Öneriler, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü Alt Yapı ve Hizmetler Dairesi Başkanlığı Uzmanlık Tezi Çalışması
<http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/ozenencg/ozellest.pdf>
- ÖZENMİŞ, Çağdaş (Haziran, 2011), **Sorularla AB Politikaları ve Türkiye Serisi Ulaştırma Politikaları**, Yayın No:245, İstanbul. <http://oldweb.ikv.org.tr>

- ÖZTÜRK, İlker (2009), **Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- SATAN, Ali (2012), "Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi", ENGİN Vahdettin, Uçar, Ahmet, Doğan, Osman, **Osmanlıda Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu**, Çamlıca Basım Yayın, 1. Baskı, İstanbul.
- SUNAL, Seçkin (2010), "Tanzimat'tan Günümüze Ulaştırma Politikaları ve Ulaştırma Alanındaki Gelişmeler", **Tarihi, Siyasi, Sosyal Gelişmelerin Işığında Türkiye Ekonomisi** Nevin Coşar, Melike Bildirici, (1908-2008), Ekin Basım Yayın, Bursa.
- SÜMER, Artemis (Mayıs, 2007), Kars-Tiflis-Bakü KTB Demiryolu Projesi, **Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi**, Sayı: XXV.
- SOLAK, ALİ Osman (2011), **Karayolu ve Demiryolu Ulaşım Sistemlerinin Ekonomik Etkinlik Analizi**, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi
- SOYAK, Alkan (1995), "Özelleştirme: Sorun Yalnızca Etkinlik mi?", **Ekonomik Yaklaşım Dergisi**, ISSN: 1300-1868, Cilt:6, Sayı18-19.
- ŞAHBAZ, Pars, Sedat Yüksel (2006), Avrupa Birliği'nde Demiryolu Ulaştırması Standartlar, Politikalar, Hedefler, **Siyaset Bilimi Dizisi:14**, Seçkin Yayıncılık Ankara.
- ŞEN, Leyla (2003), Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci, **Toplumsal Ekonomik Siyasal Araştırmalar Vakfı (TESAV)**, No:22, 1. Baskı, Ankara.
- TABAKOĞLU, Ahmet (2005), **Türk İktisat Tarihi**, Dergah Yayınları, 7. Baskı, İstanbul.
- TANDOĞAN, Beril Pınar (2003), **Boru Hattıyla Gaz ve Akaryakıt Taşımacılığında Kusursuz Sorumluluk Halleri**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- TBMM Kararı, **Resmi Gazete**, (Temmuz, 2006), 9. Kalkınma Planı (2007-2013), Sayı:26215, Ankara. <http://pbk.tbmm.gov.tr/dokumanlar/kalkinma-plani-9-genel-kurul.pdf>

- TBMM Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü, (Haziran, 2013), **10. Kalkınma Planı (2014-2018)**, Ankara. http://pbk.tbmm.gov.tr/dokumanlar/10-kalkinma_plani.pdf
- TBMM, Millet Meclisi, **Tutanak Dergisi**, Cilt:34, 56. Birleşim, 19.02.1969, Toplantı:4, 34. Cilt Fihristi, Ankara. Erişim Tarihi: 04.02.2015 http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MM_/d02/c034/mm_02034056.pdf
- TECER, Meral (2005), **Türkiye Ekonomisi**, Bizim Büro Baskı, 2. Baskı, Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü, Ankara.
- TEKELİ, İlhan ve İLKİN, Selim (Ocak, 2009), **1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, 1.basım, Bilge Yayıncılık, İstanbul.
- TEZCAN, Ahmet (1999), **Demiryollarının Geliştirilmesinin Ekonomik ve Sosyal Katkıları**, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- THBB Beton Yollar Teknik Çalışma Grubu, (2003), Beton Yollar, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, **Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi (TMH)**, Sayı: 427, Ankara.
- TOKGÖZ, Erdinç (2007), **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-2007)**, İmaj Yayınevi, 8. Baskı, Ankara.
- TOPRAK, Remzi ve Nizami Aktürk (2002), "Raylı Ulaşım Sistemlerinin Neden Olduğu Gürültü ve Çevresel Etkileri", **TMH Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi**, Sayı:417.
- TUTAR, Filiz, KILIÇ, Nazife Özge, AYTEKİN, Solmaz, "Türkiye'de Suyun Ekonomik Analizi", **Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı:9, (Haziran, 2012), Adıyaman.
- TURAN, Muharrem, (1999), **Kent içi Ulaşımın Enerji Tasarrufu Üzerindeki Olası Etkileri**, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- TÜİK, Kaza İstatistikleri, İstatistik Tablolar ve Dinamik Sorgulama, Demiryollarında Meydana Gelen Kazalar ve Sonuçları, 24.07.2014 http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051

- USTA, Aydın (2001), **Avrupa Birliği Ülkelerinin Demiryolu Deneyimi ve Türkiye’de Demiryolları: Uyumlaştırma Açısından Bir Karşılaştırma ve Öneri Geliştirme Araştırması**, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Malatya.
- YAVUZ, Mehmet, Ali Yalçın Tavukçu (Haziran, 2012), Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamuş-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması, **Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Dergisi**, Cilt: 29, Sayı:1, Ankara.YILDIRIM, İsmail (1981), ‘‘Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış’’, **Atatürk Araştırmaları Merkezi (ATAM) Dergisi**, Sayı:35, Ankara.
- YILDIRIM, İsmail (Temmuz, 1996), ‘‘Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış’’, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Cilt: XII, Sayı: 35, Ankara.
- YILDIRIM, İsmail (2001), **Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.
- YILDIRIM, İsmail (Temmuz, 1999), ‘‘Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanmalar (1923-1950)’’, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Cilt: XV, Sayı: 44.
- YILDIRIM, İsmail (2002), ‘‘Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış’’, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt:12, Sayı:1, Elazığ.
- YILDIZ, Arzu (Mayıs, 2008), ‘‘Ulaşım ve Trafik Politikalarında ‘‘Planlama’’ Zorunlu’’, **Mühendis ve Makine Dergisi**, Cilt:49, Sayı:580.
- YILMAZ, Ömer Faruk (2012), ‘‘Sultan İkinci Abdülhamid Han’ın Boğaziçine Köprü ve Tüp Geçit Projeleri’’, **Osmanlı’da Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu**, Çamlıca Basım Yayın, 1. Baskı, İstanbul.
- YILMAZ, Rıza Kaan (Mayıs, 2010), Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), **Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi**, Sayı:37.

Ansiklopedi Madde ve Makaleleri

- Ana Britannica Genel Kültür Ansiklopedisi (1994), **Demiryolu**, Cilt:9, Ana Yayıncılık, İstanbul.
- MERDOL, Arif (Eylül, 1983), Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri, **Ulaştırma, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt: 10, İstanbul.

TEKELİ, İlhan, İLKİN, Selim (Eylül, 1983), ‘‘Türkiye’de Ulaştırmanın Gelişimi, Ulaştırma’’, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, İletişim Yayınları, Cilt:10, İstanbul.

Temel Britannica Temel Eğitim ve Kültür Ansiklopedisi (1993), **Demiryolu ve Tren**, Cilt:5, Ana Yayıncılık, İstanbul.

Temel Britannica Temel Eğitim ve Kültür Ansiklopedisi (1993), Cilt:18, Ana Yayıncılık, İstanbul.

Temel Britannica Temel Eğitim ve Kültür Ansiklopedisi (1993), Cilt:15, Ana Yayıncılık, İstanbul.

Sempozyum, Kongre, Rapor ve Bildiriler

AKTAŞ, Ehsan, (1997), Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları, **2. Ulusal Demiryolu Kongresi (15-16-17 Aralık)**, Tisamat Basım, Ankara.

ATO - Ankara Ticaret Odası (Ağustos, 2004), **Demiryolu Raporu**, <http://www.atonet.org.tr/yeni/index.php?p=206&l=1>

BAYRAKTUTAN, Yusuf ve Mehmet Özbilgin, (15-17 Mayıs 2014), Raylı Yük Taşıma Sistemlerinin İktisadi Avantajları ve Türkiye İçin Bir Değerlendirme, **III. Ulusal ve Tedarik Zinciri Kongresi**, Trabzon. http://akademikpersonel.kocaeli.edu.tr/mehmet.ozbilgin/bildiri/mehmet.ozbilgin23.05.2014_14.25.12bildiri.pdf

BAYÜLKEN Yavuz, Cahit Kütükoğlu (2010), TMMOB Sanayi Kongresi 2009 Alan Araştırması II: Türkiye’de Kalkınma ve İstihdam Odaklı Sanayileşme İçin Planlama Önerileri, **TMMOB Oda Raporu**, Yayın No:534, Ankara. http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/202b17a1f9c784b_ek.pdf

Erişim Tarihi: 04.02.2015

ÇATALPINAR, Ş. Serap, (Haziran, 2001), ‘‘Ulaştırma Politikaları’’, İnşaat Mühendisleri Odası (İMO), **5. Ulaştırma Kongresi (30-31 Mayıs 2001)**, Kongre Sempozyum Bildiriler Kitabı,

<http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/12054.pdf>

ÇINAR, Tekin (1997), ‘‘Türkiye’de ve Dünya’da Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları’’, **2.Ulusal Demiryolu Kongresi (15-16-17 Aralık)**, Tisamat Basım, Ankara.

- DPT, 8. Kalkınma Planı, **Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2001)**, Ankara.
- DPT (Kasım, 2005), **9.Kalkınma Planı Karayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, <http://www.karid.org.tr/tr/article.asp?ID=15>
- ELKER, Cüneyt ve Erhan ÖNCÜ (Kasım, 1993), ‘‘Son On Yıllık Ulaştırma Planının Değerlendirilmesi: Ulaşımında Uzun Dönemde Gelişmeler ve Beklentiler’’, **TMMOB, Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu**, İzmir. <http://arsiv.mmo.org.tr/pdf/10429.pdf>
- ELMAS, Gülen ve Budak Yıldızhan (1999), ‘‘Türkiye’de Ulaşım Politikaları ve Trafik Kazalarının Ekonomik Analizi’’, **II. Ulaşım ve Trafik Kongresi-Sergisi Bildiriler Kitabı (29 Eylül-2 Ekim 1999)**, Yayın No: 242, Ankara.
- EVREN, Güngör ve Selçuk Öğüt ‘‘Türkiye Ulaştırma Politikası Bağlamında Demiryollarımız’’, **2. Ulusal Demiryolu Kongresi (15-16-17 Aralık 1997)**. <http://web.itu.edu.tr/oguts/T%FCrkiye%20ulastirma.PDF>
- GİRGİNER, Nurettin (1997), Ekonomik Kalkınmada Demiryollarının Önemi, Sorunları ve Çözüm Önerileri, **2. Ulusal Demiryolu Kongresi (15-16-17 Aralık)**, Tisamat Basım, Ankara.
- GÖKDAĞ, Mahir (1999), Kentsel Ulaşımında Karayolu ve Raylı Taşıma Sistemlerinin Bazı Önemli Faktörlere Göre Karşılaştırılması, TMMOB Makine Mühendisleri Odası, **II. Ulaşım ve Trafik Kongresi-Sergisi Bildiriler Kitabı (29 Eylül-2 Ekim)**, Yayın No:242. Ankara.
- ÖZTÜRK, Zübeyde (29 Eylül-2 Ekim 1999), ‘‘Ulaştırma Kazalarının Maliyet Analizi’’, TMMOB Makine Mühendisleri Odası, **II. Ulaşım ve Trafik Kongresi-Sergisi Bildiriler Kitabı (29 Eylül-2 Ekim)**, Yayın No:242. Ankara. <http://www.arsiv.mmo.org.tr/pdf/11189.pdf>
- T.C. Sayıştay Başkanlığı, T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü **(TCDD) 2012 Yılı Raporu**, <http://www.sayistay.gov.tr/rapor/kit/2012/55TCDD.pdf>
- TCDD, **2008-2012 İstatistik Yıllığı**, Ankara. <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/istatistik/20082012yil lik.pdf>

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, **2009 Yılı Sektör Raporu Demiryolu Sektör Raporu** <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/faaliyet-raporu/2009rapor.pdf>

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, **2011 Yılı Demiryolu Sektör Raporu**, <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/faaliyet-raporu/seyktor2011.pdf>

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, **Faaliyet Raporu 2013**

TERZİ, Niyazi Uğur (2003), Avrupa Birliği Ulaştırma Politikaları, **TMMOB Ulaştırma Politikaları Kongresi (16-17 Ekim 2003)**, Kongre Sempozyum Bildiriler Kitabı. <http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/12174.pdf>

TULUMTAŞ, Selim (Nisan, 2003), **Değişim Sürecinde Kamu Hizmetleri ve Demiryolu Politikaları Sempozyumu** <http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/9551.pdf>

YILMAZ, Gülsen (2005), ‘Kentsel Ulaşımındaki Yeni Eğilimler: Alternatif Enerji Teknolojileri Üzerine’, **6. Ulaştırma Kongresi**, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul.

TMMOB, Makine Mühendisleri Odası (Nisan, 2012), **Ulaştırmada Demiryolu Gerçeği Oda Raporu**, (Yayın No:MMO/592), 3. Baskı, Ankara. TMMOB Makine Mühendisleri Odası (Nisan 2014), **Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu**, (yayın no:MMO/619), 4. Baskı, Ankara.

TMMOB Makine Mühendisleri Odası, **Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliği Oda Raporu** (2008), Ankara.

TMMOB Şehir Plancıları Odası (Eylül, 2010), **3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu**, İstanbul.

TR52 Düzey 2 Bölgesi (Konya- Karaman) ‘**2023 Vizyon Raporu (Ulaştırma Sektörü) Taslak**’, <http://www.tr52.org/d/doc/42-ulasirma-sektor-raporu.pdf>

TÜBİTAK, ‘**Yüksek Hızlı Tren Raporu**’, http://www.kentvedemiryolu.com/indir.php?dosya=hizli_tren_tubitak_raporu.pdf

TÜBİTAK (Temmuz, 2003), ‘Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli’, **Teknoloji Öngörüsü Projesi Raporu**, Ankara. http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023

UBAK-İTÜ (Şubat, 2005), **Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu**,
Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygur Merkezi.

http://www.bebka.org.tr/admin/datas/sayfas/files/Ulasrma_Ana_Plani_Strateji_isi.pdf

UBAK (Mayıs, 2010), Avrupa Birliği Ulaştırma Politikaları, **Ana Plan Stratejisi Yönetici Raporu**

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/Yonetic_i_Raporu/20100518_164059_204_1_64.pdf Erişim tarihi: 09.02.2015.

İnternet ve Gazete Haberleri

AYMALI, Ömer (Şubat 2014) “Atatürk Döneminde Ne Kadar Demiryolu Yapıldı”,
<http://www.dunyabulteni.net> Erişim Tarihi: 18.12.2014

“Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi’nde Son Durum”

<http://www.haberler.com/baku-tiflis-kars-demiryolu-projesi-nde-son-durum-5606253-haberi/> Erişim Tarihi: 30.01.2014 (yazar ve tarih belirtilmemiştir.)

“BTK Demiryolu Hattında Sona Yaklaşıyor” 25.04.2014,

<http://www.rayhaber.com/2014/btk-demiryolu-hattinda-sona-yaklasiliyor/>
Erişim Tarihi: 20.01.2015 (yazar belirtilmemiştir.)

DOĞAN, Alpaslan, (13.02.2012), “**Ulaştırma Tarihi**”, Ulaşım Gazetesi.

<http://www.ulasimgazetesi.com/kose-yazisi/6672/ulastirma-tarihi.html> Erişim Tarihi: 01.11.2014

“Dünya’nın Hızlı Trenleri” (2015), <http://fotogaleri.haberler.com/dunyanin-en-hizli-trenleri/resim-4/> Erişim Tarihi:16.04.2015 (yazar belirtilmemiştir.)

ERDAL, Murat (4 Kasım, 2004), “Pan-Avrupa Koridorlarının Türkiye’ye Etkileri”,
Dünya Gazetesi, Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Sayı:7441.

www.tedarikzinciri.org/UserFiles/File/TasimaYonetimi/PanAvrupa.doc

ERKESKİN, Turgut (Temmuz, 2013), 10.Kalkınma Planında Hedef: Türkiye’yi
Lojistikte Bölgesel Lojistik Üs Yapmak,

<http://www.utikad.org.tr/HABERLER/?id=11345>

İŞİKOĞLU, Nükhet (31.07.2012), Dünyayı Değiştiren Demiryolu

<http://www.rayhaber.com/2012/nukhet-isikoglu>

- KAYA, Sait (Şubat, 2008), Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve Sorunları, AR-GE Bülten,
http://www.izto.org.tr/portals/0/iztogenel/dokumanlar/turkiyede_ulasirma_sektorunun_genel_gorunumu_s_kaya_26.04.2012%2021-21-15.pdf
- KELEŞ, Mehmet (21.12.2012), Ülkelerin Demiryolu Tarihi
<http://www.rayhaber.com/2012/ulkelerin-demiryolu-tarihi/>
- KUVEL, Selim (17.02.2011), ‘‘2023’e Kadar Yapılacak Hızlı Tren Hatları’’,
<http://www.haber7.com/guncel/haber/717139-il-il-2023e-kadar-yapilacak-hizli-tren-hatlari>
- ONAT, Ozan (01.08.2014), Hızlı Tren Ne Kadar Hızlı? ,
<http://www.cnnturk.com/yazarlar/guncel/ozan-onat/hizli-tren-ne-kadar-hizli>
- ÖZEN, Levent (09.05.2013), ‘‘Tamamlanan ve Devam Eden Yüksek Hızlı Tren Projeleri’’, <http://www.rayhaber.com> Erişim Tarihi: 14.02.2015.
- ÖZEN, Levent (15.12.2012), ‘‘Dünyanın En Uzun Hızlı Tren Hattı’’
<http://www.rayhaber.com/2013/dunyanin-en-uzun-hizli-tren-hatti/> Erişim Tarihi: 03.04.2015
- ÖZGÖKER, Uğur (Nisan, 2011), Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası, **Yan Sanayi Ürünleri Gazetesi**, İstanbul.
<http://www.subconturkey.com/2011/Nisan/koseyazisi-Avrupa-Birligi-ortak-ulasirma-politikasi.html>
- ROTA, Yaşar (24.05.2012), **Tarihin Akışını Değiştiren İcat: Demiryolu**,
<http://www.utikad.org.tr/HABERLER/?id=9732>
- ‘‘Trans Sibirya Demiryolu Avrupa ile Asya Arasındaki Bir Köprüdür’’, 20/06/2014
<https://rayhaberpozitif.wordpress.com/tag/trans-sibirya-demiryolunun-acilis-tarihi/> Erişim Tarihi: 15.01.2015 (yazar belirtilmemiştir.)
- ‘‘Türkmenistan-İran Demiryolunun İlk Etabı Tamam’’ 27.08.2014
<http://www.rayhaber.com> Erişim Tarihi: 15.01.2015 (yazar belirtilmemiştir).
- UTİKAD, 11.03.2013, ‘‘Dünya Demirağlarla Örülüyor’’,
<http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10852>
- ‘‘8. Beş Yıllık Kalkınma Planı Resmi Gazetede’’ (5 Temmuz 2000) başlıklı haber, Ankara. <http://arsiv.ntv.com.tr/news/15699.asp> Erişim Tarihi: 06.02.2015 (yazar ve tarih belirtilmemiştir.)

Diğer İnternet Kaynakları

‘‘ABD-Ulaşım ve Taşımacılık’’ (yazar ve tarih belirtilmemiştir).

http://www.turkcebilgi.com/abdula%C5%9F%C4%B1m_ve_ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1k Erişim Tarihi: 09.02.2015

ABD’de Eyaletler Arası Ulaşım, (15 Kasım, 2012),

<http://turkishwat.com/portal/abdde-yasam-rehberi/a-b-d-de-eyaletler-arsi-ulasim/> Erişim Tarihi: 12.02.2015 (yazar belirtilmemiştir.)

AKDEMİR, Hünkar, ‘‘1923-1950 Arası Yapılan İşler: Atatürk Neler Yaptı?’’

<http://hunkarakdemir.com> Erişim Tarihi: 25.04.2013

ALATAŞ, Taner, Ekrem Tolga Somunkıran, ‘‘Türkiye’de Demiryolu Ulaşımının Sorunları ve Çözüm Önerileri’’,

<http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/10165.pdf> Erişim Tarihi:13.02.2015

AVŞAROĞLU, Nadir (2008), ‘‘Marshall Planı, Amerikan Dış Kredileri ve Türkiye Madencilik Sektörüne Etkileri’’, **MTA Enstitüsü**, Ankara.

http://www.maden.org.tr/resimler/ekler/4cdde86a4560c17_ek.pdf?tipi=23&tu ru=X&sube=0 Erişim Tarihi: 18.11.2014

BAĞCI, Mehmet, ‘‘İkinci Dünya Savaşından Sonra Yıllara Göre Türkiye’’

<http://www.ataturkinkilaplari.com/it/96/ikinci-dunya-savasi%E2%80%99ndan-sonra-yillara-gore-turkiye.html> Erişim Tarihi: 17.12.2014

COŞKUN, Suat ve Oktay Ergen, ‘‘Türkiye’nin Ulaşım Sorunları-1 (Karayolları ve Demiryolları)’’, **Yıldız Teknik Üniversitesi Atatürkçü Düşünce Topluluğu Kulübü**.

http://www.adtk.yildiz.edu.tr/makaleler/scoskun-oergen_ulasim1.htm Erişim Tarihi: **14.03.2015**

‘‘Cumhuriyet’imizin 80 Yıllık Tarihinde Demiryolu Politikaları’’

www.cumhuriyetedemiryolu.com (Yazar ve Tarih Belirtilmemiştir)

Demirden İpek Yolu: Traceca Projesi, TASAM Siyasal İletişim Enstitüsü.

<http://www.siyasaliletisim.org/index.php/news/hot-topic/187-demirden-pek-yolu-traceca-projes.html> Erişim Tarihi: 18.03.2015

- DÖRDÜ, Gökhan (Ocak, 2014), **Komşuculuk Politikası ve Avrupa Birliği'nin Jeo Enerji Politikaları**. <http://akademikperspektif.com/2014/01/17/komsuluk-politikasi-ve-abnin-jeo-enerji-alan-politikalari/> Erişim Tarihi: 16.03.2015
- DURAN, Abdurrahim Şahin (Temmuz, 2013), 2.Dünya Savaşında Lojistik ve Ulaştırmanın Önemi <http://abdurrahimsahinduran.blogspot.com.tr> Erişim Tarihi: 06.02.2015
- Economic Commission for Europe (2011), **TEM And TER Revised Master Plan Final Report** (United Nations, New York and Geneva), Trans-European Motorway (TEM) – Trans-European Railway (TER) Projects http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/temtermp/docs/TEM_and_TER_Vol_I.pdf Erişim Tarihi: 19.01.2015
- Economic Commission for Europe (2011), **Euro-Asia Transport Linkage (Phase II), Expert Group Report** (United Nations, New York and Geneva), http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/wp30/documents/EATL_II_Report_Draft_Second_version_2_September_2011.pdf Erişim Tarihi: 19.01.2015
- ERTİN, Gaye (2009), **Türkiye'de Ulaşım**, Anadolu Üniversitesi Açık öğretim Fakültesi, Eskişehir www.anadolu.edu.tr/aos/kitap/IOLTP/2291/unite11.pdf Erişim Tarihi: 17.11.2014
- ISHİDA, Yoshio (2011), "Japonya", **Demiryolları Reformu; Tecrübeden Öğrenmek**, 2. Basım, CER tarafından yayınlanmıştır, <https://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/BannerFiles/demiryolureform.pdf> Erişim Tarihi: 22.04.2015
- İNAL, Ercan (Ocak, 2013), "Demiryolu", Mecmua-yı Tevarih-i Osmanı, <http://ercaninal.blogspot.com.tr/2013/02/demiryolu.html> Erişim Tarihi: 31.01.2015
- KAPTAN, Naci (2013), "Boğazın Altından Yürüyen İlk Türkler" <http://nacikaptan.com/?p=7673> Erişim Tarihi: 26.04.2015
- KARAKOZANLI, Afşın (14 Eylül 2012), "Demiryolları", <http://www.beyince.net/yazi/demir-yollari/> Erişim Tarihi: 25.11.2014
- KARLUK, Rıdvan (Ekim, 2014), 10.Beş Yıllık Kalkınma Plan Hedefi: Kalkınmış Türkiye <http://akademikperspektif.com/2014/10/11/onuncu-bes-yillik-kalkinma-plan-hedefi-kalkinmis-turkiye/> Erişim Tarihi:06.02.2015.

- Kazakistan Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, Kazakistan-Türkmenistan Demiryolu Projesi ile Asya'dan Avrupa'ya Türkiye üzerinden yeni bir ulaşım güzergâhı açılmış olacak (11.05.2013), başlıklı yazı (yazar ve tarih belirtilmemiştir.)
<http://www.kazakhstan.org.tr/index.asp?sayfa=106> Erişim Tarihi: 22.02.2015
- “Marmaray’ın Ekonomik Faydalarının Değerlendirilmesi”, 11.12.2013,
<http://www.pglobal.com.tr/MARMARAY%20NL%20%20tr%2011%2012%2013.pdf> Erişim Tarihi:14.02.2015 (yazar ve tarih belirtilmemiştir.)
- “Orta Asya ve Kafkasya Gelişmeleri” 1 Eylül 2014,
<http://turkish.irib.ir/makaleler/siyasi-makaleler/item/326592-orta-asya-ve-kafkasya-geli%C5%9Fmeleri> Erişim Tarihi: 16.12.2014 (yazar ve tarih belirtilmemiştir.)
- ÖZDEMİR, Şenel (2013), “Ulaştırma ve Trafik Güvenliği Özel İhtisas Raporu 10’uncu Kalkınma Planına Yön Verecek”, başlıklı yazı
<http://www.transport.com.tr/kap8,107@2200.html> Erişim Tarihi: 27.03.2015
- PAMPAL, Süleyman, Birol Kayranlı, Dursun Karakuş, “**Raylı Ulaşım Sistemlerinden Kaynaklanan Çevresel Gürültünün İncelenmesi**”,
<http://www.trafik.gov.tr/SiteAssets/Yayinlar/Bildiriler/pdf/A1-43.pdf>
- T. C. Avrupa Birliği Bakanlığı, Fasıl-14, “**Taşımacılık Politikası**”,
<http://www.abgs.gov.tr/index.php?l=1&p=79> Erişim Tarihi: 25.02.2015
- T.C. Dışişleri Bakanlığı, “Avrupa- Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)”
<http://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulastirma-koridoru.tr.mfa> Erişim Tarihi: 25.02.2015
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB), **Ulaşan ve Erişen Türkiye**, Kasım 2013, Ankara.
http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/yayinlar/20131129_112705_204_1_64.pdf Erişim Tarihi: 27.01.2015
- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB), (2014), **Ulaşan Erişen Türkiye**, Ankara. (Erişim Tarihi: 27.01.2015)
<https://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/19d85352980eaf.pdf>
- TCDD (2013), “**Tarihçe**”, <http://www.tcdd.gov.tr> Erişim Tarihi: 22.11.2014

TCDD, 14.09.2012, **“Yüksek Hızlı Tren”**

<https://hizlitren.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=5> Erişim Tarihi: 18.02.2015

TCDD, (30.04.2015), <https://hizlitren.tcdd.gov.tr/#/photos/img1.gif> (Erişim Tarihi: 01.05.2015) **“Ankara-İzmir Hızlı Tren Hattı”, “Dünyada ve Türkiye’de Hızlı Tren”, “Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattı”, “Ankara-Sivas Hızlı Tren Hattı”**

Türkiye İktisat Tarihi, 7. BYKP Dönemi (1996-2000), (yazar belirtilmemiştir)

[http://www.ekodialog.com/Turkiye-iktisat-tarihi''yedinci-bes-yillik-kalkinma-plani-donemi\(1996-2000](http://www.ekodialog.com/Turkiye-iktisat-tarihi''yedinci-bes-yillik-kalkinma-plani-donemi(1996-2000) (Erişim Tarihi: 06.02.2015)

“Türkiye ve Dünyada Demiryolları” 03.02.2013, (yazar belirtilmemiştir.)

<http://www.siyasiforum.net/viewtopic.php?f=5&t=21884> (Erişim Tarihi: 28.12.2014)

TÜRKYILMAZ, Oğuz (2010), **“Türkiye’nin Enerji Görünümü”**,

http://www.emo.org.tr/ekler/6062f9c9931e1a0_ek.pdf (Erişim Tarihi: 15.02.2015)

“Türkmenistan-Kazakistan-İran Demiryolu Ağı Yakında Açılacak” Eylül 2014,

<http://www.demiryolu.net/dunya-demiryolu-haberleri/asya-demiryollari-haberleri/turkmenistan-kazakistan-iran-demiryolu-agi-yakinda-acilacak.html> (Erişim Tarihi: 27.02.2015)

TÜRKOĞLU, Kamil Uğraş (Ağustos, 2007), Türk Devrim Tarihi, Türkiye Cumhuriyeti’nin Devraldığı Ekonomik Miras ve Milli Ekonominin Kurulması, (Erişim Tarihi: 31.01.2015)

<http://www.inkilap.info/2007/08/turkiye-cumhuriyetinin-devraldigi-ekonomik-miras-ve-milli-ekonominin-kurulmasi.html>

“Trenlerin Tarihi” <http://www.kesiflerdunyasi.com/trenler/230-tren-trenlerin-tarihi> Erişim Tarihi: 31.01.2015 (yazar ve tarih belirtilmemiştir.)

UBAK, 2013 Ulaştırma Kaza İstatistikleri, Kazasız Yollar Emniyetli Ulaşım

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/KAİK/tr/Belgelik/20140312_103823_76347_1_76648.pdf (Erişim Tarihi: 17.03.2015)

“Ulaştırma Koridorları ve Güzergâhları”(yazar ve tarih belirtilmemiştir.)

http://www.udybelgesi.com/ulastirma_koridorlari_ve_g%C3%BCzergahlari_asya_avrupa_ticaretindeki_g%C3%BCzergahlar.asp (Erişim Tarihi:_05.02.2015)

- Uzmanlar Uyarıyor: Marmaray'a Binmeyin!, 31.10.2013 (yazar ve tarih belirtilmemiştir.)<http://www.kizilbayrak.net/rss/uzmanlar-uyariyor-marmaraya-binmeyin/> Erişim Tarihi: 14.02.2015
- “3. Boğaz Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu”, (Erişim Tarihi: 01.05.2015)
<http://www.3kopru.com/proje/PROJE-HAKKINDA/1>
- VİKİPEDİ, (2015), “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları”
<http://tr.wikipedia.org> Erişim Tarihi: 26.12.2014 (yazar belirtilmemiştir.)
- VİKİPEDİ, (2015), “Otomobilin Tarihi”, (yazar belirtilmemiştir.)
http://tr.wikipedia.org/wiki/Otomobilin_tarihi (Erişim Tarihi:09.02.2015)
- VİKİPEDİ, (2015), “Trans Sibiryaya Demiryolu”(yazar belirtilmemiştir.)
http://tr.wikipedia.org/wiki/Trans_Sibiryaya_Demiryolu (Erişim Tarihi: 09.02.2015)
- “Yakın Dönem Türkiye Tarihi”, Ağustos 2009 <http://www.kadimdostlar.com>
Erişim Tarihi: 05.02.2015 (yazar ve tarih belirtilmemiştir.)
- YILDIZ, M. Cengiz (2004), Osmanlı'dan Günümüze Demiryolu Politikalarına Genel Bakış
<http://acikerisim.bingol.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11472/545/demiryolu.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Erişim Tarihi: 05.02.2015)
- YILDIRIM, Binali (2013), TRT Haber de “Neler Oluyor” programında yaptığı konuşmadan alınmıştır. <http://www.trthaber.com/haber/gundem/istanbulun-tarihini-degistirdi-107145.html> (Erişim tarihi: 14.02.2015)
- YILMAZ, Cevdet (2013), “**10.Kalkınma Planı (2014-2018) Dönüşmek-Kalkınmak**”, Kalkınma bakanının röportajı <http://www.kobi-efor.com.tr/10-kalkinma-plani-2014-2018-donusmek-kalkinmak-h1378.html> (Erişim Tarihi: 27.02.2015)
- T.C. Milli Eğitim Bakanlığı (2011), **Ulaştırma Hizmetleri Alanı: Havayolu Taşımacılığı**, Ankara.
http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Hava%20Yolu%20 (Erişim Tarihi: 25.12.2014)
- DPT, (1963-1967), Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.
<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/9/plan1.pdf> Erişim tarihi: 04.02.2015

DPT, (1968-1972), İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.

<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/8/plan2.pdf> Erişim Tarihi: 08.02.2015

DPT, (1973-1977), Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.

<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/7/plan3.pdf> Erişim Tarihi: 08.02.2015

DPT, (1979-1983), Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.

<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/6/plan4.pdf> Erişim Tarihi: 11.02.2015

DPT, (1984-1989), Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.

<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/5/plan5.pdf> Erişim Tarihi: 12.02.2015

DPT, (1990-1994), Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.

<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/4/plan6.pdf> Erişim Tarihi: 15.02.2015

DPT, (1996-2000), Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.

<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/3/plan7.pdf> Erişim Tarihi: 15.02.2015

DPT, (2001-2005), Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.

<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/2/plan8.pdf> Erişim Tarihi: 15.02.2015

DPT, (2007-2013), Dokuzuncu Kalkınma Planı, Ankara.

<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/1/plan9.pdf> Erişim Tarihi: 23.02.2015

DPT, (2014-2018), Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.

<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/12/Onuncu%20Kalk%C4%B1nma%20Plan%C4%B1.pdf> Erişim Tarihi: 23.02.2015

ÖZGEÇMİŞ

(.....)

KİŞİSEL BİLGİLER

- **Adı, Soyadı** : Şengül SONAR
- **Doğum Tarihi** : 02.01.1989
- **Doğum Yeri** : Lâdik/SAMSUN
- **Medeni Durumu** : Bekâr
- **Adres** : Tepecik – Büyük Çekmece / İstanbul
- **Telefon** : 0541 767 12 02
- **e-posta** : sengulsonar@hotmail.com

EĞİTİM DURUMU

- **İlkokul (İlköğretim)** : Mehmet Akif Ersoy İlköğretim Okulu (1996-2000)
- **Ortaokul** : Mehmet Akif Ersoy İlköğretim Okulu (2001-2003)
- **Lise** : Büyükçekmece Lisesi (2004-2006)
- **Lisans** :Giresun Üniversitesi - İİBF Fakültesi-İktisat Bölümü / GİRESUN (2008-2012)
- Yüksek Lisans** : Giresun Üniversitesi – Sos. Bil. Ens. İktisat Anabilim Dalı / GİRESUN (2012-2015)

BİLİMSEL ÇALIŞMALAR

- **Lisans Mezuniyet Tezi** : Türkiye Cumhuriyet’inde Kamu Gelirleri Analizi (Bölüm mezuniyeti için zorunlu olarak hazırlanan tez)
- **Yüksek Lisans Mezuniyet Tezi** : Türkiye’de Uygulanan Demiryolu Ulaşımı Politikaları (Bölüm mezuniyeti için zorunlu olarak hazırlanan tez)
- **Araştırma Ödevleri** :
 - ‘‘Türkiye’de 1923-1938 Döneminde Demiryolu Ulaşımı Yatırımları Ve Ekonomik Gelişmedeki Rolü’’ başlıklı seminer çalışması
 - ‘‘İKÖ (İslam Konferansı Örgütü)’’ başlıklı sunum çalışması

- ‘‘Petrolün Tanımı ve Türkiye için önemi’’ başlıklı araştırma alışması
- ‘‘Türkiye’de Petrol Rezervleri: Ekonomik ve evresel Etkileri’’ başlıklı araştırma alışması
- ‘‘Otomotiv Sektörünün evresel Etkileri: Ford, Toyota, Mercedes Benz’’ başlıklı sunum alışması
- VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)’’ başlıklı sunu alışması

KATILIM VE KURS BELGELERİ

- İstanbul Altın Borsası – VOB – İMKB tarafından düzenlenen seminere katılım belgesi
- Bilgisayar Operatörlüğü-İşletmenliği Kurs Bitirme Belgesi - İSMEK