

ULAŞTIRMA VE TÜRKİYE

Giriş

Günümüzde toplumsal refahı sağlayacak güçlü bir kalkınma için gerek mekânsal ve gerekse kurumsal anlamda dengeli ve gelişmiş bir ulaşım altyapısı büyük önem taşımaktadır.

İnsanın çevresi ile ilişki kurmasında, üretmiş olduğu bilgi - sermaye - mal ve hizmetlerin bir yerden başka bir yere taşınmasında rol oynayan unsurların başında ulaşım gelmektedir. Ulaşım "kişilerin ve malların yer ve/veya zaman faydası sağlamak üzere ekonomik, hızlı ve güvenli yer değişmesi" olarak tanımlanabilir.

Ulaşım mekân üzerinde meydana gelen hareketlerin bir bütünüdür. Dolayısıyla; günümüzde fiziksel birimlerin yanı sıra bilgi ve görüntünün de iki nokta arasında taşınması; ulaştırma tanımının genişlemesine neden olmuştur.

Bu anlamda ulaşım artık; insanın ve onun ürettiği ham veya işlenmiş mal ve bilgi, görüntü vb. hizmetin bir noktadan başka bir noktaya taşınması olarak tanımlanmaktadır.

Kuşkusuz ülke ekonomisinin dinamizmi ulaştırmanın aldığı biçim ile doğrudan ilişkilidir. Tüm dünyada ulaştırma sistemlerinin koordineli ve kombine yapıda faaliyet göstermesi ekonomik gelişmenin yadsınamaz bir unsuru olarak kabul edilmektedir.

Bu bağlamda; ulaştırma alt sistemlerinin birbirine karşı üstünlüklerinin birbirini tamamlayacak şekilde kullanılması ile meydana gelecek fayda ülke genelinde katma değer oluşumuna büyük katkılar sağlayacaktır.

Bunun yanı sıra günümüzde ulaştırmanın tekil olarak ele alınması bu alandaki gelişmeler göz önüne alındığında doğru bir yaklaşım olarak görülmemektedir. Tarihsel süreç içerisinde birini, bir şeyi veya bir hizmeti bir yerden bir yere aktarmak kadar, bu aktarım sürecini tamamlayan birçok hizmet olduğu anlaşılmış ve bu bütünüleyici hizmetlerin ulaştırmaya eklemlenmesi ile de lojistik kavramı ortaya çıkmıştır. Türk Dil Kurumu lojistik kavramını "kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması" olarak açıklamaktadır. Bu anlamda ulaştırmadan beklenen faydanın lojistik alanındaki başarı ile artacağını söylemek mümkündür.

Bu bakış açısıyla bu çalışmada, ana hatlarıyla ülkemizde ve dünyada ulaştırma ve lojistik, ülkemizde politika belgelerinde ulaştırmanın nasıl yer aldığı ve makro perspektifte ulaşım fonksiyonunu belirleyen değişkenler ele alınmış ve incelenmiştir.

1. Ulaştırma ve Lojistik

1.1. Makro Görünüm

Ulaştırma tarihi; insanoğlunun, başta atlar olmak üzere evcilleştirdikleri hayvanları taşımacılıkta kullanmaya başladığı M.Ö. 7000 yıllarına kadar uzamaktadır. Tekerleğin icadı içinse insanlık 4 bin yıl daha beklemek zorunda kalmıştır.

Kimi araştırmacılar Akdeniz'de Tunç Çağına dayanan yoğun üretim ve ticari faaliyetler olduğunu kanıtlamışlardır.

Antik Mısır'da Nil nehrinin ana ulaştırma hattı olarak kullanıldığı, Yunan şehir devletleri zamanında, gemilerin, insan ve malzeme taşımada kullanılmak amacıyla dönüştürüldüğü bilinmektedir.

Lojistiği tanımlayabilecek en eski faaliyetlerden birisi ise Mısır piramitlerinin yapılması için, ortalama ağırlığı 2,5 ton olan ve her bir piramit için gereken yaklaşık 2,5-3 milyon taşın 860 km mesafedeki Aswan'dan, Gize'ye taşınması sürecidir.

Sonrasında lojistiğin askeri kökenli bir kavram olarak geliştiği görülür. Uzun mesafelere gönderilen ordunun sefer sırasında ihtiyaç duyacağı silah, cephane ile askerlerin başta beslenme olmak üzere ihtiyaçlarının karşılanması için ulaştırma ve lojistik stratejileri ve sistemleri geliştirilmiştir.

Bu anlamda lojistik, askeri bir harekâtın gerçekleştirilmesi için gerekli ana sistem, teçhizat, depolama, nakliyat ve dağıtım, tahliye, elden çıkarma gibi faaliyetlerin, istenen yerde ve zamanda etkin ve verimli olarak sağlanması olarak tanımlanmaktadır.

İnsanlık tarihi boyunca birçok savaş; lojistik güçler ve kabiliyetlerle kazanılmış ya da bunların eksikliği ile kaybedilmiştir.

Endüstri Devrimi ve Fordist üretim sistemi ile gelen kitlesel üretim anlayışı ile birlikte nüfus kente yönelmiş, bu da başta tarımsal ürünler olmak üzere malların üretimi kadar tedarik ve dağıtım süreçlerinin de önemini artırmıştır.

Bu da depolama, dağıtım merkezleri ve kanalları, müşteri ilişkileri vb. birçok yeni kavram ve süreci gündeme getirmiştir.

İkinci Dünya Savaşı sırasında, orduların ana kıtadan uzaklarda muharebeye girişmesi, lojistiğin değişimini hızlandırmış ve bilimsel yönden zenginleştirmiştir. Savaş sonrasında ise lojistik faaliyetlerdeki bu gelişmeler mal ticaretine kaymış ve ürünlerin fiziksel dağıtımı, ticari işletmelerin esas olarak yoğunlaştığı lojistik faaliyet alanı haline gelmiştir.

Fiziksel dağıtım, 1950'lerde önemli bir dönüşüm geçirerek, imalat işletmelerinde ayrı bir fonksiyon olarak ele alınmaya başlamış, bu yolla satışların ve karlılıkların artması lojistiği daha belirgin hale getirmiştir.

1960'lara gelindiğinde, karayolunun ağırlığı artmaya başlamış, fiziksel dağıtım başlığı altında depolama, malzeme işleme ve taşımacılık faaliyetleri beraberce değerlendirilir hale gelmiştir.

1970'lerde bilgisayarların kullanılması ile lojistik, depolama ve taşımacılık planlamasında optimizasyon sağlanarak büyük atılım sağlanmıştır.

İnternetin yaygınlaşması; ulaşılabilirliği artırırken bir yandan da mal ve hizmet talebinin patlamasına yol açmıştır. E-ticaret, küresel çapta bireylerin ve kurumların alışveriş tercihlerinin çeşitlenmesine ve ticaretin şeklinin değişmesine yol açmıştır.

1.2.Ulaştırma Talep Fonksiyonu

Ulaştırma sektörü, ekonomik büyüme açısından büyük önem taşımaktadır. Küresel düzeyde kaynakların dağılımı, uluslararası bağlantılar ve bu bağlantıların sürekliliği, yerleşim birimlerinin lojistiği vb. büyümeyi doğrudan etkileyen birçok değişken ulaştırma sektörü ile şekillenmektedir.

Ulaştırma sektörü; bir yandan yarattığı depolama, paketleme, sigorta vb. katma değeri yüksek alanlar bir yandan da sağladığı doğrudan istihdam ile güçlü bir ekonomik değer yaratmaktadır.

Ulaştırma altyapısının iyileşmesi, bir yandan istihdamı, yatırımları ve üretim düzeyini; bir yandan da işletmelerin satış ve dağıtım fonksiyonlarını olumlu yönde etkilemektedir.

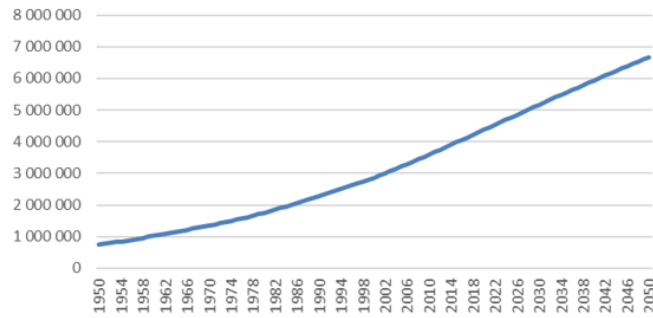
Ulaştırma ile ilgili yapılacak tüm değerlendirmelerin bilimsel bir temele oturabilmesi için ulaşım talep fonksiyonunun gözden geçirilmesi gerekir. Bu anlamda literatür gözden geçirildiğinde; farklı değişkenlerden söz edilebilirse de ulaşım talep fonksiyonunda oluşan hareketin %90'ının nüfus ve gelir seviyesindeki değişimlerle açıklanabildiği görülmektedir.

O halde geleceğin ulaşım talebini tanımlayabilmek için öncelikle küresel ölçekte nüfus ve gelir projeksiyonlarına bakmak gerekir.

Dünya nüfusu 7,9 milyara ulaşmış durumdadır. Birleşmiş Milletler çalışmalarında nüfusun 2030 yılında 8,6 milyara, 2050 yılında ise 9,8 milyara ulaşacağı öngörülmektedir. Bu nüfusun %54'ü şehirlerde yaşarken, önümüzdeki yirmi yıl içerisinde 10 kadar nüfusu 10 milyonu aşan yeni metropolün oluşacağı ve bunun sonucu olarak da 2050 yılında bu oranın %68'e ulaşacağı tahmin edilmektedir.

Yıllar İtibariyle Kentli Nüfus

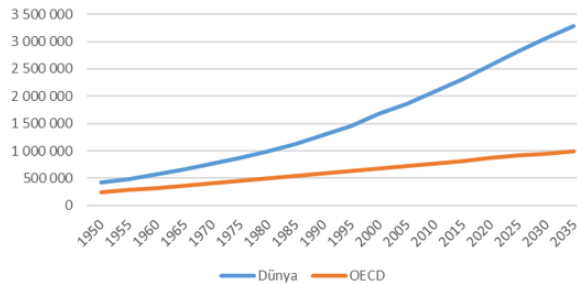
Kaynak Birleşmiş Milletler Nüfus Bölümü



Birleşmiş Milletler Nüfus Bölümü 2035 yılına gelindiğinde dünya nüfusunun yaklaşık 3,5 milyarının nüfusu 300 bini aşan şehirlerde yaşayacağını öngörmektedir.

Nüfusu 300.000'i Aşan Şehirlerde Yaşayan Nüfus (Bin)

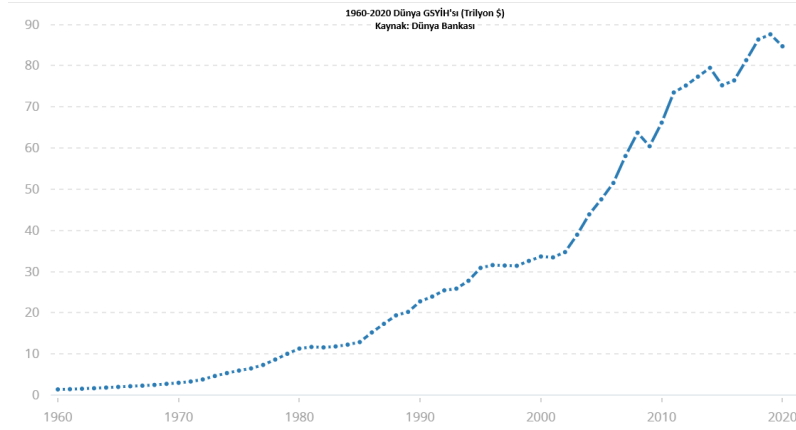
(Kaynak Birleşmiş Milletler Nüfus Bölümü)



Yukarıda da değinildiği üzere ulaşım talebini doğrudan etkileyen diğer önemli değişken ise gelirdir.

Dünya Bankası istatistikleri Dünyanın yıllık GSYİH'sinin 2020 itibariyle yaklaşık 90 trilyon \$'a ulaştığını göstermektedir.

Dünya GSYİH'sı (Trilyon \$)



Her ne kadar pandemi tahminleri yanıltmış da olsa pandemi sonrasında Dünya ekonomisinin toparlanma eğilimine gireceği ve 2050 yılına kadar Dünya GSYİH'sinin ortalama %3 oranında artacağı öngörülmektedir.

Doğaldır ki nüfus ve gelire ilişkin beklentilere paralel, ulaşım talebi de dünyanın tüm bölgeleri için artış gösterecektir.

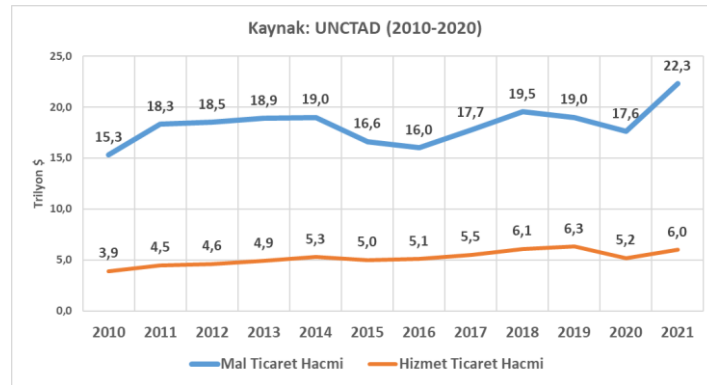
2019 itibariyle yaklaşık 45 trilyon yolcu-km olan şehirlerarası yolcu taşımalarının 2050 yılında üç katına çıkabileceği, %45'e varan OECD ülkeleri payının ise 2050'de %25'e kadar gerileyeceği; 100 trilyon ton-km düzeyindeki yük taşımalarının 2030 yılında yaklaşık 180, 2050 yılında ise 350 trilyon ton-km'ye ulaşacağı öngörülmektedir.

Bununla birlikte 2019 sonunda dünyayı etkisi altına alan pandemi süreci dünya ekonomisi üzerinde büyük bir kırılmalık yaratmış durumdadır.

2020 yılındaki küresel hasıla daralması, salgının başladığı dönemdeki tahminlerden bir miktar daha zayıf olmuş ve yüzde 3,3 seviyesinde gerçekleşmiştir.

Hiç kuşku yok ki ulaşım ve lojistik sektörü de bu olumsuzluktan payına düşeni almaktadır.

Küresel Mal ve Hizmet Ticaret Hacmi



2018 yılında 19,5 trilyon \$'a ulaşan küresel mal ticareti, 2019 yılında yaklaşık %3, 2020 yılında ise pandemi öncesine göre %10 civarında daralmıştır.

UNCTAD 2021 yılında küresel ticaret hacminin; 22,3 trilyon \$'ının mal, 6 trilyon \$'ının hizmet ticareti olmak üzere 28,3 trilyon \$'a ulaştığını hesaplamaktadır.

2021 için küresel ticaretteki bu olumlu görünüm, büyük ölçüde pandemiden kaynaklanan kısıtlamaların hafifletilmesine bağlı kalmaya devam etmektedir. Pandemi süreci içerisinde ertelenmiş talebin, kısıtlamaların azalmasıyla birlikte ekonomik aktivite üzerinde artırıcı bir etki yarattığı ve bu durum sonrasında küresel ticarete yüksek düzeylerde artış yaşandığı görülmektedir. Ancak, ticaret savaşları ve çok taraflı ticaret sistemindeki mevcut zorluklar göz önüne alındığında, salgına yönelik önlemlerin ticareti kısıtlama riski bulunmaktadır.

Ulaştırma ve lojistik sektörlerini de yakından ilgilendiren bir diğer önemli gelişme; Avrupa Komisyonunun 2019 yılının sonunda açıkladığı Avrupa Yeşil Mutabakatı çerçevesinde çevreye yönelik yeni planıdır.

Bu kapsamda, Avrupa Birliği; 2030'a kadar karbon emisyonunun 1990 seviyelerinin %55 altına çekilmesini, 2050 yılında ise sıfır karbon emisyonu hedefi ile kıtanın karbon-nötr bir alan olmasını amaçlamaktadır.

Avrupa Yeşil Mutabakatı Avrupa kıtası ile sınırlı kalmayacak, doğası gereği küresel bir sorun olan iklim değişikliğine yönelik atılacak adımlarda AB'nin ticari ortakları ve komşuları da bu planda öngörülen tedbirlerden doğrudan doğruya etkilenecektir. Etkilenecek sektörlerden birisi de sera gazı emisyonunda önemli paya sahip taşımacılık ve lojistik sektörleridir.

Taşımacılık ve lojistik sektörünün 2030 yılına kadar elektrifikasyon, gelişmiş biyoyakıtlar veya diğer sürdürülebilir alternatifler gibi yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların kullanımı yoluyla yenilenebilir enerji payını yaklaşık %24'e çıkarması gerekmektedir.

2. Türkiye’de Ulaştırma

2.1 Genel

İnsanlık tarihini etkileyen birçok medeniyete ev sahipliği yapan Anadolu, bu özelliğiyle birçok toplumun göç, ticaret, savaş vb. amaçlarla üzerinden geçtiği bir kara parçası olmuştur.

Tarihte önemli güzergâhları birbirine bağlayan Lidya Kral Yolu, İpek ve Baharat yolları bunların en önemlilerindendir. Romalıların Anadolu’da malzeme ve işçilik bakımından kaliteli önemli yol ağları yaptıkları görülür.

Selçuklular döneminde ise Anadolu’nun transit geçiş özelliği dikkate alınarak ulaşım politikaları geliştirilmiş, hem doğu-batı hem de kuzey-güney aksında; yaklaşık 30 km (9 saatlik deve yolculuğu) aralıklı mesafelere kervansaraylar kurulmuştur.

Osmanlı Devleti’nde kuruluştan İstanbul’un fethine kadar büyük ölçüde Selçuklu yolları kullanılmıştır. Zaman içinde yeni siyasi merkezlerin önem kazanması, Osmanlı yol ağlarını da etkilemiş ve değiştirmiştir. Diğer taraftan İstanbul’un başkent olması, İstanbul merkezli bir yol sistemini de beraberinde getirmiştir. Osmanlı döneminde ulaştırma politikalarının temelinde ordunun hareket kabiliyetini kolaylaştırmak yer almıştır.

Öte yandan; Avrupa ve Osmanlı pazarları arasındaki mal akışını sağlama ve Osmanlı topraklarında kendi nüfuz bölgelerini ve hatlarını oluşturma amacındaki yabancı sermaye demiryolu üzerine yatırımlara başlamıştır.

Osmanlı Devleti’nde demiryolu ulaşımına yönelik girişimler ilk kez 1851 yılında 211 km’lik Kahire-İskenderiye demiryolu hattı imtiyazının verilmesiyle başlamıştır.

Bugünkü sınırlarımız içinde kalan ilk demiryolu hattı 1856 yılında İngilizlere verilen imtiyazla İzmir-Aydın arasında (130 km) yapılmış ve 1866’da işletmeye açılmıştır.

Sonrasında; Osmanlı ekonomisi yönünden "ulusal" temele oturan ekonomik bir rasyonalitesi olmayan kilometre garantileri, hattın geçtiği (yaklaşık 40 km’lik kesimde) bölgelerdeki her türlü kaynağın işletilmesi vb. imtiyazlarla birçok demiryolu projesi başlatılmıştır.

1869 yılında yapım imtiyazı Baron Hirsch’e verilen 2000 km’lik şark demiryollarının milli sınırlar içinde kalan 336 km’lik İstanbul - Edirne ve Kırklareli - Alpullu kesiminin 1888’de bitirilerek işletmeye açılmasıyla da İstanbul, Avrupa demiryollarına bağlanmıştır.

19. yy sonunda Osmanlı’ya ait muhtelif limanlara kayıtlı büyük küçük; 90 adedi İdare-i Mahsusa, 40 adedi Şirket-i Hayriye, 46 adedi de özel şirket ve kişilere ait 176 adet vapur ve ayrıca İstanbul limanına kayıtlı 912 adet yelken gemisi bulunmaktadır.

İdare-i Mahsusa gemileri Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz limanlarına seferler yapmakta iken, kapitülasyonların verdiği haklardan yararlanan, İstanbul limanında yabancı vapur kumpanyalarını temsil eden yabancı uyruklu ve levantenlerden oluşan acenteler da vardı.

Bu acenteler devlet katında yaptıkları girişimler sonucu, temsil ettikleri Avrupalı vapur kumpanyalarının sahip oldukları modern ve konforlu vapurlarla bütün Osmanlı İmparatorluğunun kıyı ve limanlarına düzenli seferler yapma olanağı elde etmişlerdir.

İdare-i Mahsusa vapurları da bu vapurlara nazaran yetersiz ve eski olduklarından ancak yurt içinde yakın seferler yapabilmışlerdir. Ancak bu gemilerin büyük çoğunluğu 1. Dünya savaşı sonuna kadar değişik savaşlarda batırılmıştır.

Türkiye’de havayolu ulaşımın tarihsel seyri, dünya genel eğilimine paralel olarak şekillenmiş bulunmaktadır. Osmanlı Devleti’nin 1911-1912 Trablusgarp Savaşında İtalyanların hava saldırısına uğraması, askeri havacılık konusunda çalışmaların başlatılmasına zemin hazırlamıştır. Böylece ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havaalanı’nın hemen yakınındaki Sefaköy’de, iki hangar ve küçük bir meydandan oluşan tesiste başlamıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre; Cumhuriyet ilan edildiğinde ulusal sınırlarımız içinde 13.900 km’si stabilize şose ve 4.450 km’si toprak olmak üzere, toplam 18.350 km yol ve 94 köprü bulunmaktadır. Buna karşılık demiryolları açısından bu değerler; 2352 km’sini özel şirketlerin işlettiği, toplam 4086 km demiryolu hattıdır.

1923-1938 döneminde demiryoluna dayandırılan ulaşım politikası doğrultusunda karayolu yapımı genellikle demiryolunu tamamlayan bir unsur olarak görülmüştür. 1925 yılında 542 sayılı “Yol Mükellefiyeti Kanunu” çıkarılarak halk yol yapım işlerinde çalıştırılmıştır. 1927 yılında ise bakım işleri, il özel idarelerine bırakılmıştır. 1929 yılında günümüzün karayolları teşkilatının çekirdeğini oluşturan “Şose ve Köprüler Reisliği” kurularak yol konusu programlı bir şekilde ele alınmıştır.

Kuruluş ve gelişme sürecinde ise Türkiye’de demiryolları sadece bir ulaşım aracı olarak görülmemiş aynı zamanda ülke savunması, iktisadi kalkınma ve sosyo-kültürel gelişmenin temel unsurlarından birisi olarak kabul edilmiştir. Bu amaçla, 1923-1938 arasında dış etkilerden uzak, ülke ihtiyaçlarını ön planda tutan milli ve bağımsız bir demiryolu politikası takip edilmiştir. Bu politika, biri yeni demiryolu yapımları diğeri de yabancı şirketlerin elindeki mevcut demiryollarının satın alınarak demiryollarına milli bir nitelik kazandırmak şeklinde iki yönde ilerlemiştir.

Cumhuriyetle birlikte başlayan bu atılım II. Dünya Savaşı’na kadar sürmüştür. Savaş süresince ulaştırma yatırımları hemen hemen durma noktasına gelmiştir. Bu dönemde karayolu varlığı; 40.235 km’ye yükselirken; bir yandan yabancıların ellerinde olan demiryolu hatları devletleştirilmiş, bir yandan da demiryolu hat uzunluğu 6.718 km’ye çıkartılmıştır.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ve İstanbul-Çanakkale boğazları gibi stratejik öneme sahip su yollarına ev sahipliği yapan Türkiye’de deniz yolu ile yük ve yolcu taşımacılığı 1 Temmuz 1926 tarihinde Kabotaj Kanununun çıkarılması ile gelişmeye başlamıştır.

En son vapur işletmesi olan Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi yerine 1923 tarih ve 597 sayılı kanun ile Türkiye Seyr-i Sefin İdaresi kurulmuştur.

Bu dönemde bir yandan eski idareden devir alınan gemiler esaslı şekilde tamir ettirilirken; bir yandan da 1905 yılı Hollanda yapımı her biri 4800 tonluk "Karadeniz", "Ege", "Ankara" ve "İzmir" vapurları satın alınmıştır. Bu kapsamda Haydarpaşa gibi yabancıların kontrolündeki limanların millileştirilme çalışmaları sağlanmıştır.

Cumhuriyetin ilanından sonra da havacılık faaliyetlerine önem verilmeye devam edilmiş bu çerçevede bir yandan yasal ve kurumsal düzenlemeler yapılırken tesis ve araç şartlarının da geliştirilmesine çaba harcanmıştır. 1925 yılında “Türk Tayyare Cemiyeti”nin kurulmasıyla Türkiye’de sivil havacılığın kurumsal temelleri atılmıştır.

1933 yılında, Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulan ve Türkiye’de sivil hava yolları kurma ve taşıma yapmak üzere görevlendirilen “Hava Yolları Devlet İşletmesi”nin kurulması, fiili olarak sivil taşımacılığın başlamasına olanak tanımıştır. Bu dönemde, daha önce askeri ihtiyaçlar için alınmış olan uçaklar, yolcu ve yük taşımaya elverişli hale getirilmiş ve Türkiye’nin belli başlı şehirleri arasında hava ulaşımı sağlanmaya başlanmıştır. Belirtilen yıl “Türk Hava Postaları” adıyla ve 5 uçaklık küçük bir filoyla ilk sivil hava taşımacılığı başlatılmıştır.

Bu çerçevede 1933 yılında İstanbul-Eskişehir-Ankara hattında gerçekleştirilen uçuşlar ülkemizde ticari anlamda uçuşların başlangıcı olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti döneminde havayoluyla ilk yurt dışı seferi ise 1947 yılında Ankara-İstanbul-Atina hattında gerçekleştirilmiştir.

Planör ve motorlu uçakların bakım ve onarımı için 1926’da Eskişehir’de kurulan planör imalathanesinde 150 planör inşası yapılmıştır.

6 Ekim 1926 yılında Kayseri’de Alman Junkers Firması ve Türk Tayyare Cemiyetinin ortak girişimiyle Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) açılmışsa da Junker 3 Mayıs 1928’de tüm hisselerini Türk Hava Kuvvetlerine devretmiştir. Sonrasında Hava Müfettişliğine devredilerek tadilat ve restore edilen fabrikada 1932 yılına kadar; Türk Hava Kuvvetlerinin tamamı metalden “telsizsiz” ilk uçakları olan Junkers A20’den 15 adet üretilmiştir.

Demiryolunu önceleyen politikalar 1950’li yıllardan sonra değişmiş ve çeşitli nedenlerden dolayı ulaşım türleri arasında ilk sıraya karayolu oturmuştur.

Savaştan sonra, Truman doktrini çerçevesinde hazırlanan Hiltz raporu ışığında Türkiye ulaştırma sisteminde bir zihniyet değişikliğine gidilerek; karayolu alanında yeni ve kararlı adımlar atılmış, Marshall Planı çerçevesinde yapılan yardımların karayolu yapımında kullanılması ile de kısa sürede ulaşım politikalarında demiryollarının adeta yok sayıldığı büyük değişimler ortaya çıkmıştır.

5539 Sayılı Kanun ile 16 Şubat 1950 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğünün kurulmasının da etkisi ile 1960 yılına gelindiğinde ise 42.039 km’si üst yapılı olmak üzere karayolu uzunluğu 61.452 km’ye ulaşmıştır. Demiryolu hat uzunluğu ise 7.895 km’ye çıkmıştır.

Öte yandan 1962 yılında denizciliğimiz 798.300 DWT yolcu ve yük taşıma kapasitesine ulaşmıştır.

Deniz taşımacılığı kapasitesinin yüzde 40’ı kamu kesimine, yüzde 60’ı özel kesime aitken, yüzde 71’i kuru yük gemilerinden, yüzde 21’i tankerlerden ve yüzde 8’i yolcu gemilerinden oluşmuştur.

1950’li yıllardan itibaren sivil havacılık alanında meydana gelen büyük gelişmeler havaalanları ile taşıma işletmeciliğinin tek kuruluş tarafından yürütülmesini zorlaştırmış, sözü edilen iki temel hizmetin ayrı kuruluşlar tarafından yerine getirilmesi çalışmaları başlatılmıştır. Bu çalışmalar sonucu, 1955 yılında taşıma işleri “Türk Hava Yolları Kurumu”na devredilmiş, havaalanları işletmeciliği ise 1956 yılında “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü”ne bırakılmıştır.

1960’lı yıllarla birlikte Türkiye’de planlı döneme geçilmiştir. Bu dönemde toplumsal ve ekonomik gelişmenin gerektirdiği yolcu ve mal akışlarını gerçekleştirmek üzere ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyon sağlanması hedeflenmiştir. Bununla birlikte planlı dönemlerde ulaştırma sektörünün gelişimi büyük oranda plan öncesi dönemin özelliklerini sürdürmüş, koordinasyonsuzluk derinleşerek büyümüş ve karayollarında bir yandan yol uzunlukları artarken bir yandan da otoyol, çok şeritli ekspres yollar vb. yeni uygulamalara geçilmiştir.

1970’li yıllara kadar araç sayısında ve buna bağlı olarak karayolları uzunluğunda artış sağlanmıştır. Bu kapsamda devlet yolları ve il yollarının yapımına hız verilmiştir. 1970’li yıllarda ise maalesef iki petrol krizine karşın politikalarda bir değişiklik olmamıştır.

Bu konuda İstanbul çevre yolu ve Boğaziçi köprüsü ilk adım olma özelliğini taşımaktadır. Avrupa Yatırım Bankasından alınan kredi ile 1970 yılında inşaatına başlanan Boğaziçi Köprüsü, 1973 yılında trafiğe açılmış ve bu sayede Avrupa kıtası ile Asya kıtası karayolu ile bağlanmıştır. İlerleyen yıllarda artan trafiğe cevap verebilmek amacıyla 1985 yılında 2. boğaz köprüsü olan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü hizmete açılmıştır.

Türkiye’de ilk otoyol 1973 yılında hizmete alınan 24 km uzunluğundaki Boğaziçi Köprüsü-Çevre Yoludur.

1980’li yıllarda bir yandan mevcut devlet ve il yolları üzerinde fiziki ve geometrik kapasite artırımı çalışmaları sürerken bir yandan da otoyol yapımına hız verilmiştir. 1980 yılında 24 km olan otoyol uzunluğu, 1990 yılında 241, 2000 yılında ise 1.674 km’ye ulaşmıştır.

Bu süreçte demiryolu uzunlukları ise 10.922 km’ye yükselmiştir.

1950-2000 yılları arasında karayolu uzunluğu yaklaşık %80 artarken, demiryolu uzunluğu sadece %11 artmıştır.

Ayrıca; 2000’e gelindiğinde Türk Deniz Ticaret Filosu tonajı 300 GRT’nin üzerindeki gemilerde 10,4 milyon DWT’ye ulaşmış ve Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarından aldığı pay yaklaşık %35’e yükselmiştir.

2000’li yılların başından itibaren otoyol yatırımları devam ederken bir yandan da bölünmüş yol yapım çalışmaları başlatılmıştır. Bunun sonucu olarak dönemin başında 6.101 km olan bölünmüş yol uzunluğu 2022 Mayıs ayı sonu itibariyle otoyol dahil 28.660 km’ye; otoyol uzunluğu ise 3.633 km’ye ulaşmıştır.

2022 Mayıs ayı itibariyle köy yollarını da ilave ettiğimizde 257.446 km karayolu bulunmaktadır.

Karayolu Uzunlukları (Km)	Bölünmüş	Diğer
Devlet ve İl Yolları Toplamı	23 441	41 553
Devlet yolu	21 292	9 673
İl yolu	2 149	31 880
Otoyol	3 633	
Köy yolu		188 819
GENEL TOPLAM	257 446	

2000’li yıllarda demiryolu yatırım ödenekleri de artmış ve yolcu trenlerinin hızlandırılması çalışmaları ağırlık kazanmıştır. 2000’li yıllar aynı zamanda demiryolu sisteminin neoliberal politikalar paralelinde farklı bir yorumla özel sektöre daha yoğun açıldığı yıllar olmuştur.

Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattının yapımına 2003 yılında başlanmış ve YHT yolcu taşımacılığı 13.03.2009 tarihinde Ankara-Eskişehir yüksek hızlı demiryolu hattının işletmeye açılmasıyla birlikte başlamıştır. 13.03.2019 tarihinde Gebze-Halkalı Marmaray hattının işletmeye açılmasıyla birlikte

YHT'lerin İstanbul'daki güzergâhı Pendik'ten Söğütlüçeşme ve Halkalı istasyonlarına uzatılmıştır. 2022 yılı haziran sonu itibariyle Ankara-İstanbul, Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya ve Konya-İstanbul olmak üzere 4 güzergâhta YHT yolcu taşımacılığı yapılmaktadır.

YÜKSEK HIZLI HAT KESİMİ	AÇILIŞ TARİHİ
Ankara-Eskişehir	13.03.2009
Ankara-Konya	24.08.2011
Ankara-İstanbul (Pendik)	27.07.2014
Konya-İstanbul (Pendik)	18.12.2014
Ankara-İstanbul (Söğütlüçeşme/Halkalı)	13.03.2019
Konya-İstanbul (Söğütlüçeşme/Halkalı)	13.03.2019

2022 yılı itibariyle 11.590 km'si konvansiyonel hat, 1.213 km'si YHT hattı, 219 km'si HT olmak üzere toplam demiryolu uzunluğu 13.022 km'ye yükselmiştir. Aynı dönemde 2.305 km olan elektrikli hat uzunluğu da 5.986 km, 2.665 km olan sinyalli hat uzunluğu ise 7.094 km olmuştur.

Nisan 2022 itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu tonajı 300 GRT'nin üzerindeki gemilerde 6,2 milyon DWT'dir. Ayrıca 21 bölge liman başkanlığına bağlı 49 liman başkanlığı ve 217 liman tesisi ile hizmet verilmektedir.

Ülke çapında sivil hava ulaşımına açık toplam 57 havalimanından 50'si fiilen DHMİ tarafından işletilmektedir. Havalimanlarından 5 tanesi Zonguldak Çaycuma, Gazipaşa Alanya, Zafer, Aydın Çıldır ve İstanbul Havalimanları DHMİ denetimli özel şirket tarafından işletilirken; İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı Savunma Sanayii Başkanlığı denetiminde özel şirket tarafından, Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı ise Eskişehir Teknik Üniversitesi tarafından işletilmektedir.

Kısaca özetlemeye çalıştığımız üzere günümüzde birçok ülkede olduğu gibi Türkiye'de de ulaşım türleri arasında dengesizlikler ortaya çıkmıştır. Karayolu ulaşımı gerek yük gerekse yolcu taşımacılığında bariz biçimde önde yer almaktadır.

Bu durum güçlü bir ulaştırma politikasının var olmadığına işaret etmektedir. Piyasaya terk edildiği gözlenen ulaştırma sektörünün gerek yolcu ulaşımında ve gerekse yük taşımacılığında çıkış-varış noktası arasında aktarmasız ulaşım olanağı vermesi, güzergâh seçiminde esneklik sağlaması vb. nedenlerle karayoluna artan oranda mahkûm hale geldiği görülmektedir.

2.2 Türkiye'de Ulaştırmada Temel Stratejiler

Bu perspektif içerisinde son 20 yılın doğru bir şekilde irdelenebilmesi için politika belgelerinde ulaştırmaya yönelik öngörülen hedeflerin belirlenmesi faydalı olacaktır.

2000'li yılların ilk yarısı boyunca ağırlıklı olarak, Türkiye'de daha önceden belirlenmiş ve çalışmaları başlamış projelerin sürdürüldüğü ancak kimi projelerin aslında plan bütünselliğinden uzakta ve kavramsal kargaşaya neden olacak şekilde dönüştürülmeye çalışıldığı görülmektedir.

2001-2005 VIII. Kalkınma Planında;

Planda; 1998 yılında 3.200 dolar olan kişi başına gelirin 2023 yılında Avrupa Birliği ülkeleri düzeyine yaklaşması beklenmektedir. Türkiye'nin, dönem sonunda ulaşacağı 1,9 trilyon dolar civarında GSMH düzeyi ile dünyanın ilk on ekonomisi arasına girmesi öngörülmüştür.

- *“Ulaştırma sektöründe, alt sistemlerin birbirlerini tamamlayıcı bir yapı içerisinde gelişebilmesi, ekonomik ve sosyal yaşamın gereksinimlerinin yerinde, zamanında, ekonomik ve güvenli biçimde karşılanabilmesi için sistemin bir bütün olarak ele alınmasını sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı bulunmadığı,*
- *Bu yüzden; ulaştırma alt sektörlerinin hemen hepsinde plansız, birbirinden bağımsız, kısa vadeli çözümlere yöneldiği,*
- *Yurt içi yük taşımalarında, 1990-1999 döneminde denizyolu, demiryolu ve boru hattı taşımalarının toplam taşımalar içindeki payları azalırken, karayolu taşıma payının arttığı,*
- *1990 yılında toplam yurt içi yük taşımalarında yüzde 75,6 düzeyinde olan karayolu payının, 1999'da yüzde 89'a ulaşarak, yolcu taşımaları gibi yük taşımalarında da hizmetin tek sektör tarafından sağlandığı”*

Belirtilecek;

- *“Demiryolu sisteminin yeniden yapılandırılmasının,*
- *Konteyner kara terminalleri kurulmasının,*
- *Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) Demiryolu Projesinin yapımına Plan döneminde başlanmasının,*
- *Avrupa ve Orta Asya arasında kesintisiz demiryolu ulaşımına olanak sağlayacak Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi ve Gebze-Halkalı Banliyö Hattının iyileştirilmesi Projesine öncelik verilmesinin,*
- *Mevcut demiryolu altyapı iyileştirme ve modernizasyon yatırımlarına ağırlık verilmesinin,*
- *Ayrıca, Plan döneminde; 85 km yeni yol yapılması, 1.800 km yolun yenilenmesi, 180 km sinyalizasyon ve 160 km elektrifikasyon tesisinin tamamlanmasının,”*

Planlandığı ifade edilmiştir.

2007-2013 IX. Kalkınma Planında ise;

- *“VIII. Plan döneminde yurt içi yük taşımacılığında karayollarının payının 2000 yılında yüzde 88,7'den 2005 yılında yüzde 90 seviyesine ulaştığı,*
- *Sektörde küçük bir paya sahip olan deniz yolu yük taşımalarının payının daha da azalarak 2005 yılında yüzde 2,8 seviyesine gerilediği, demiryolu ve boru hattı taşımalarının paylarını koruduğu, bu dönemde yurt içi yolcu taşımalarının yüzde 95,2'si karayolu ile gerçekleştirildiği,*
- *Sektör içindeki kuruluşlar arasındaki koordinasyon eksikliği ve sektörün bütünü dengeli bir yapıda ele alan politikaların oluşturulamaması sorununun bu dönemde de devam ettiği, bu sorunların giderilmesi amacıyla başlatılan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmalarının 2005 yılında tamamlandığı”*

Belirtildikten sonra;

- *“Demiryolu sisteminin yeniden yapılandırma sürecinin tamamlanması,*
- *KÖİ modeli ile Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya koridorlarından oluşan çekirdek ağ üzerinde hızlı tren ile yolcu taşımacılığına geçilmesi,*
- *938 Km yeni demiryolu hattı yapılması, mevcut 1000 km hattın ise yenilenmesi,*
- *Karayollarında bölünmüş yol uzunluğunun 15 bin km'ye çıkarılması,”*

Planlanmıştır.

Son 10 senenin ise kamu özel sektör iş birliği ile finanse edilen büyük projeler refakatinde Cumhuriyetimizin yüzüncü yılını ve 2035, 2053, 2071'i hedefleyen bir vizyon belgesi oluşturma kaygısıyla geçtiği görülmektedir.

2023 Vizyon Belgesi

Bu çerçevedeki temel belge 2012 yılında açıklanan, ülkemiz 2023 hedeflerini içeren 2023 vizyon belgesidir.

Buna göre 2023'e gelindiğinde GSYH'nin 2 trilyon \$'a, ihracatın 500 milyar \$'a, kişi başına düşen gelirin 20 bin \$'a ulaşacağı ve dünyanın en büyük 10 ekonomisi arasına girileceği öngörülmüştür.

Vizyon 2023 Makro Ekonomi Hedefleri

	2013 Durum	2023 Hedefi
GSYH (Milyar USD)	820	2.000
Kişi Başı Gelir (USD)	10.782	20.000
Büyüme (on yıllık ortalama, %)	5	7
Türkiye Ekonomisinin Büyüklük Sırası	17'nci	İlk 10'da
İhracat (Milyar USD)	163	500

Bu temel makroekonomik hedeflere baz olacak şekilde düzenlenen 10. Ulaştırma Şurasında ulaşım sektörünün hedefleri şöyle belirlenmiştir.

- “Bölünmüş yolların 32 bin kilometreye çıkarılması.
- Limanların elleçleme kapasitesinin 2023 yılına kadar 32 milyon TEU, 500 milyon ton kuru yük, 350 milyon ton sıvı yük ve 15 milyon yolcuya ulaştırılması.
- Yurt içi taşımacılıkta deniz yolu payının %15'e yükseltilmesi.
- 2023 yılına kadar 6 bin 792 kilometre yeni yüksek hızlı 4 bin 707 kilometre de konvansiyonel tren ağının inşa edilmesi.
- Demir yolu payının yolcudaki yüzde 10, yükte yüzde 20 artırılması.
- İstanbul'da 60 milyon yolcu kapasiteli bir havaalanı ile Türkiye'de 30 milyon kapasiteli 2, 15 milyon kapasiteli 3 havaalanı yapılması.”

2019-2023 yıllarını kapsayan 11. Kalkınma Planı döneminde ise vizyon 2023 belgesinde yer alan hedeflerin oldukça gerisinde hedeflerin dile getirildiği görülmektedir. Buna göre 2023'e gelindiğinde hedef yaklaşık 1 trilyon \$ GSYH, 226,6 milyar \$ ihracat, yaklaşık 12 bin 500 \$ kişi başına düşen gelir ve dünyanın en büyük 20 ekonomisi arasında kalabilmektir.

2019-2023 11. Kalkınma Planı Makro Ekonomi Hedefleri

	2023 Hedefi
GSYH (Milyar USD)	1.080
Kişi Başı Gelir (USD)	12.484
Büyüme (Plan dönemi ortalama, %)	4,3
İhracat (Milyar USD)	226,6

Plan çalışmalarında öncelikle yıllar itibariyle taşımaların ulaştırma alt modlarına göre dağılımı verilerek, sektörün karayolu ağırlıklı yapısına dikkat çekilmiş ve bir dizi kritik tespiti yer verilmiştir.

Taşımacılığın Yıllara ve Ulaştırma Alt Modlarına Göre Dağılımı (%)

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

11. Kalkınma Planında ulaştırma sektörüne ilişkin yapılan tespitleri şu şekilde özetlemek mümkündür;

“Karayoluna bağımlılık kent içi ulaşım da olumsuz etkiler yaratmıştır. Ülkemizde kırsal bölgelerden kentlere olan göçün de etkisi ile son 50-60 yılda büyük kentlerimizde hızlı bir nüfus yoğunlaşması yaşanmıştır. Bu nüfus artışına yönelik yerleşmeler ise hızlı ve plansız bir gelişme göstermiştir. Nüfus ve nüfus yoğunluğundaki bu artışlara karşılık ulaşım altyapısı aynı gelişmeyi gösterememiş, ulaşım altyapısına yönelik yatırımlar ise yaşanan sorunların kaynağına yönelik olmaktan çok kısa vadeli çözümler üretme yönünde olmuştur.

Öte yandan; Karayolu ağırlıklı yatırım dönemi, demiryolu ulaştırması sektöründe çeşitli yapısal sorunlar meydana gelmesine neden olmuştur. Bu sorunlar arasında; demiryolu ağının yetersizliği, altyapı standartlarının düşüklüğü, demiryolu araçlarının sayı ve nitelik olarak yetersizliği, sinyalli ve elektrikli hatların azlığı, uzman personel eksikliği ve diğer ulaştırma türleri ile bütünleşme ve rekabette yaşanan sıkıntılar yer almaktadır.

Ülkemiz denizyolu kabotaj taşımacılığı için elverişli olmasına rağmen denizyolları ile gerçekleştirilen kabotaj taşımacılığı oldukça düşüktür.

Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ülkemizde özellikle havayolu terminallerinin yenilenmesinde önemli hamleler yaratmış ve kamu kaynakları kullanılmadan iyileştirmeler sağlamıştır.

Bununla birlikte YİD uygulamalarıyla belli ölçülerde tüketici maliyetlerinin de yükseldiği, bunun da son tüketici olan havayolu yolcusuna olumsuz yansıdığı durumlar oluşmuştur. Yapımındaki amaçlardan biri “uluslararası yolcu ve kargo aktarma merkezi” olan İstanbul yeni havalimanının, hizmet ve kira ücretlerinde yaşanacak muhtemel artışlar nedeniyle havalimanının potansiyeli yakalayamama riski bulunmaktadır.”

Bu tespitler ışığında planda, ulaştırma sektörü için belirlenen dikkat çeken uzun vadeli hedefler;

- “Demiryolu ağının 31.000 km’ye çıkartılması,
- Demiryolunun yük taşımacılığındaki payının %20’ye, yolcu taşımacılığındaki payının ise %15’e ulaşması,
- Konteyner transit taşıma oranının toplam içindeki %24’lük payının %40 seviyesine çıkartılması,

- *Dünyanın en büyük 20 konteyner limanı içinde bir Türk limanının, Akdeniz ve Karadeniz limanları içinde ise ilk 10 içinde en az dört Türk limanının yer alması,”*

Şeklinde sıralanmıştır.

“Ulaştırmanın her alanında gelişim için yasal düzenlemeler yoluyla alınacak önlemler tek başına yeterli değildir. Bunun yanında, tüm sistemlerin dengeli ve birbiri ile entegre şekilde kullanılabilmesi, iyi planlanmış bir yapılanma, ülke sathına yayılmış geniş ve modern bir altyapının da gerekli olduğu açıktır” belirlemesi ile;

- *“Kalkınma hedefleri ile uyumlu bir Türkiye Ulaşım Ana Planının hayata geçirilmesi,*
- *Kentler arası ve kent içi yük ve yolcu taşımacılığı sistemlerinin türler arası dengeyi sağlayacak şekilde geliştirilmesi,*
- *Tüm ulaşım türleri için entegrasyonu odağa alacak şekilde, ulaşım altyapısının geliştirilmesi,*
- *Yatırımların kapsamlı fizibilite çalışmalarına dayalı olarak gerçekleştirilmesi,”*

Tüm ulaştırma sektörü için ortak hedefler olarak belirlenmiştir.

Ve son olarak; ulaştırma sektörünün ortak hedefleri çerçevesinde oluşturulan, alt sektörlerin 2023 yılı hedefleri ve bu hedeflere ulaşılması için uygulanacak politikalar belirlenmiştir. Dikkat çeken hedef ve politikalar şöyle özetlenebilir.

“Demiryolu

Hedef 1 - Demiryolunun yük ve yolcu taşımacılığındaki payının artırılması

Politika 1.1: Demiryolunun yük taşımacılığındaki payı %15’e, yolcu taşımacılığındaki payı ise %10’a çıkarılmalıdır.

Politika 1.3: Büyük lojistik merkezlere yapılacak bağlantıların tamamlanması ile lojistik merkezler toplam 50 milyon ton yük taşıma kapasitesine ulaştırılmalıdır.

- 1.213 km olan YHT ve HT hatları toplamı 12.915 km’ye, 11.395 km konvansiyonel demiryolu hattı ise 12.115 km’ye yükseltilerek, 2023 yılında toplam 25.030 km demiryolu uzunluğuna ulaşılmalıdır.

Denizyolu

Hedef 2 - Denizyolu sektörünün ulusal ve uluslararası ticaret ve yolcu taşımacılığı hacminin ve rekabet gücünün artırılması için gerekli düzenlemelerin yapılması

Politika 2.1: Limanlarımızda elleçlenen toplam yük miktarında 600 milyon tona, toplam konteyner miktarında 15 milyon TEU’ya, toplam transit konteyner miktarında 5 milyon TEU’ya ulaşılmalıdır.

Politika 2.2: Limanlarımızda elleçlenen toplam dökme yükte 180 milyon tona, genel kargoda 120 milyon tona, toplam sıvı yük miktarında 300 milyon tona, Ro-Ro hatlarında taşınan toplam yük miktarında ise 50 milyon tona ulaşılmalıdır.

- Mevcut limanların durumu ve genişleme esaslarını ve ihtiyaçlarını, hangi tür limanların nerelerde yapılacağını ortaya koyan Limanlar Master Planı hazırlanmalıdır.

Karayolu

Hedef 2 - Ülkemiz karayolu ağının standardının yükseltilmesi, uluslararası koridorlarla uyumu ve karayolunun diğer türlerle entegrasyonunun tamamlanması

Politika 2.2: Önemli yük merkezlerinin ve OSB’lerin bölünmüş yollarla bağlantıları kurulmalıdır.

- 2023 yılı bölünmüş yol uzunluğu, otoyollar dâhil 31.864 km’ye ulaşmalıdır.”

2035 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı

Çalışmada Ana Planın amaçları ve hedefleri şöyle özetlenebilir.

- *“Kullanıcıların hareketlilik ihtiyaçlarını karşılayabilen, etkili, verimli ve uygun maliyetli yük ve yolcu taşıma sistemlerinin ülke içerisinde tüm bölgeler arasında bağlantıyı sağlayan bütüncül bir taşıma sistemi oluşturmak. Bu amaç doğrultusunda;*
 - *Türkiye'nin tüm bölgelerinin kara, demir ve havayolu altyapısıyla birbirine bağlanması, yurttaşlara 100 km içerisinde en az bir havalimanına erişim imkanının sağlanması.*
 - *Birbirini bütünleyen kara, demir ve havayolu imkan ve kabiliyetlerinin oluşturulması.*
- *İhracata odaklanmak. Bu amaç doğrultusunda;*
 - *Türkiye'nin, yüksek katma değerli mal üretimi ile 2023 yılına kadar 500 milyar ABD doları, 2029 yılına kadar 700 milyar dolar ve 2035 yılına kadar 1000 milyar dolar düzeyinin üzerinde ihracat hacmine sahip olarak dünyanın ilk 10 ekonomisi içinde yer alması.*
 - *Farklı taşıma modlarının güçlü yönlerinden istifade eden ve kullanıcıların modlar arasında, etkin ve uygun maliyetle ve aynı zamanda da kesintisiz olarak geçişine imkân tanıyan bütüncül bir taşıma sisteminin 2035 yılına kadar oluşturulması.*
- *Ulaştırma ve lojistik hizmetler alanında bölgesel bir merkez konum haline gelmek. Bu amaç doğrultusunda;*
 - *2023'e kadar Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksinde ilk 15 ülke arasında yer alması ve 2035 yılına kadar bu pozisyonunu koruması. (2012'de 27'nci)*
 - *Bölgedeki konteyner taşımacılığını büyük oranda elleçleyebilecek ve aynı zamanda Akdeniz'de seyreden konteyner trafiğine yönelik Yunanistan'ın Pire limanına alternatif olabilecek liman ve liman tesislerinin geliştirilmesi.*
 - *Karadeniz civarındaki ülkeler ile Orta Doğu ülkeleri arasında bağlantı güzergahları oluşturulması.*
- *Kullanıcı açısından güvenliği azami seviyeye çıkartırken yollarda karşılaşılan ölüm ve ciddi yaralanmalarda kayda değer azalma sağlayan bir taşıma sistemi oluşturmak. Bu amaç doğrultusunda;*
 - *Trafik kazalarından kaynaklanan can kayıplarını 2011 yılına oranla 2020 yılında %50 oranında azaltılması ve hükümetin kısa sürede belirlenecek hedeflerine 2035 yılından önce ulaşılması.*
- *Emisyon, gürültü ve arazi kullanımının çevre üzerindeki etkilerini asgari düzeye indiren bütüncül bir taşıma sistemi oluşturmak. Bu amaç doğrultusunda;*
 - *Sera gazı emisyonunun düşürülmesi, yenilenebilir enerjinin payı ve enerji verimliliğinin artırılması için Türkiye'nin uluslararası taahhütlere katılımının sağlanması.*
 - *Demiryolu taşımacılığının karayolu taşımacılığına kıyasla daha çevre dostu olduğu dikkate alındığında ton-km olarak demiryolu yük taşımacılığı payının 2023 yılına kadar en az %15'e, 2029 yılına kadar %16'ya ve 2035 yılına kadar Avrupa kriterine yakın %18'e ve demiryolu yolcu taşımacılığı payını km bazında 2023'e kadar %10'a, 2029 yılına kadar %11 ve 2035 yılına kadar %12'ye çıkartılması.*
 - *Deniz taşımacılığının karayolu taşımacılığına kıyasla daha çevre dostu olduğu dikkate alındığında 2035 yılına kadar yurt içi operasyonlarda deniz taşımacılığı payının yüzde %10 ve yolcu taşımacılığında %4'e çıkartılması.”*

Plan döneminde;

Karayolları için	32,18 Milyar €
Demiryolları için	43,03 Milyar €
Limanlar için	11,97 Milyar €
Havayolları için	10,50 Milyar €

Olmak üzere toplamda 97,68 Milyar € yatırım yapılması öngörülmüştür.

2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı

2017 yılında hazırlıkları tamamlanan ve projeksiyon yılı 2035 olan mevcut Ulaştırma Ana Planı'nın yeni beklentiler çerçevesinde lojistik sektörü de dâhil edilerek hedef yılları değiştirilip değişen makro göstergeler ışığında revize edilmesi ile hazırlanan plan 2022 yılı Nisan ayında kamuoyu ile paylaşılmıştır.

Tüm dokümanlarda yer alan iki temel perspektifin bu planda da yer aldığı gözlenmektedir. Buna göre;

“Havalimanları, deniz limanları, demiryolu, metro ve otobüs terminalleri birbirine bağlanmalı ve çok modlu bağlantı platformları oluşturulmalıdır.

Ülkemizde lojistik alanında farklı kamu otoritelerince yönetilen farklı görevlerin ve tüm lojistik hizmetlerin düzenleme, denetim ve geliştirme çalışmalarının tek noktadan yönetimi sağlanarak, kurumlar arası planlama, izleme ve raporlama gerçekleştirilmelidir. Bölge Planları, Kentsel Lojistik ve Ulaşım Ana Planları birbirleriyle uyumlu olarak oluşturulmalıdır.”

Alt sektörler bazında plan hedefleri şöyle özetlenebilir.

“Demiryolu

- Yolcu taşımacılığı payının % 0,96'dan % 6,20'ye, yük taşımacılığı payını % 5,08'den % 21,93'e çıkartılması,
- Yüksek Hızlı Tren ve Hızlı Tren bağlantısına sahip olan il sayısının 8'den 52'ye yükseltilmesi,
- Yıllık yolcu taşımacılığının 19,5 milyondan 269,8 milyona çıkartılması,
- Yıllık yük taşımacılığının 55 milyon tondan 448 milyon tona ulaşması,
- Toplam enerji ihtiyacının %35'inin yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılanması,

Karayolu

- Özel araç yolculuklarının payının % 67,23'ten % 68,35'e çıkarılırken; otobüs yolculuklarının payının % 26,29'dan % 20,79'e düşürülmesi,
- Yük taşımacılığı payının % 71,39'dan % 57,47'ye düşürülmesi,
- Karayollarında fosil yakıt yerine elektrikli ve alternatif enerji kullanımının artırılması

Denizyolu

- Liman tesisi sayısının 217'den 255'e çıkarılması,
- Kanal İstanbul projesi ile İstanbul Boğazı'nda seyir emniyetinin artırılması

Havayolu

- 56 olan havalimanı sayısının 61'e, 2023 yılında 214,9 milyon olan gelen-giden yolcu sayısının ise 2053 yılında 344,4 milyona yükseltilmesi

Lojistik

- Lojistik merkez sayısının 13'ten 26'ya çıkarılması
- Lojistik Performans Endeksi sıralamasında ilk 10 ülke arasında yer alınması
- Kuru liman sisteminin geliştirilerek yaygınlaştırılması
- Orta koridorda lojistik bir üs haline gelmesi "

Öngörülen Yatırım Büyüklükleri (Milyar €)

	2019-2023	2024-2028	2030-2035	2036-2053	Toplam
Karayolu	8,33	13,87	11,05	3,00	36,25
Demiryolu	9,00	27,18	21,85	5,90	63,93
Denizyolu	4,80	14,32	2,13	0,13	21,38
Havayolu	0,71	3,01	0,15	0,05	3,92
Toplam	22,84	58,38	35,18	9,08	125,48

Plan döneminde; 125,48 Milyar € büyüklüğünde yatırım gerçekleştirileceği ve bu yatırımlardan 2053 hedef yılında 156,15 Milyar €'luk fayda sağlanacağı öngörülmüştür.

Öngörülen Taşımlar

	Yük (Milyon Ton)				Yurt Dışı Yük (Milyon Ton)				Yolcu (Milyon Kişi)				
	Demiryolu	Denizyolu	Karayolu	Toplam	Demiryolu	Denizyolu	Karayolu	Toplam	Otobüs	Tren	Özel Araç	Havayolu	Toplam
2019	33	260	754	1.048	3	207	69	279	510	17	1.267	112	1.906
2023	55	254	772	1.081	6	213	71	290	535	20	1.368	112	2.035
2029	146	276	881	1.303	18	222	71	310	579	98	1.556	128	2.361
2035	306	314	901	1.522	25	251	77	353	642	146	1.826	132	2.746
2053	448	421	1.175	2.044	46	261	79	386	905	270	2.974	203	4.352

Plan dönemi sonunda 386 milyonu yurt dışı olmak üzere toplam 2.430 milyon ton yük, 4.352 milyon yolcu taşımaya ulaşılacağı öngörülmüştür.

Tüm bu ayrıntılı belirlemelere karşın gerçekleştirmelerin öngörülen hedeflerin uzağında kaldığı görülmektedir.

Türkiye lojistik sektörünün büyüklüğüne dair yapılan varsayımlarda vergi ve sübvansiyonlar hariç GSYH içerisindeki payının %12'lere kadar çıktığı ancak uzun süredir %10'lar düzeyinde seyrettiği görülmektedir. Türkiye'nin lojistik büyüklüğü 2020 itibarıyla yaklaşık 400 milyar TL'dir.

Yıllar İtibariyle GSYH (Bin TL)

	Ulaştırma ve Depolama	Sektörel Toplam	GSYH*
1998	5 925 723	66 262 261	71 944 700
1999	9 135 127	97 991 018	107 374 258
2000	15 610 015	153 640 276	171 494 210
2001	24 354 502	220 718 383	247 266 207
2002	38 075 227	319 950 645	362 109 648
2003	48 617 977	414 242 214	472 171 775
2004	58 257 909	510 087 759	582 852 799
2005	67 187 208	594 883 276	680 275 847
2006	78 752 670	696 783 871	795 757 109
2007	87 075 700	787 510 233	887 714 414
2008	99 470 530	893 612 618	1 002 756 496
2009	91 258 471	898 263 064	1 006 372 482
2010	95 158 450	1 027 561 054	1 167 664 479
2011	108 028 465	1 237 146 314	1 404 927 615
2012	133 585 457	1 397 219 904	1 581 479 251
2013	149 900 570	1 599 039 310	1 823 427 315
2014	169 436 645	1 818 621 907	2 054 897 828
2015	191 669 299	2 073 020 639	2 350 941 343
2016	207 587 763	2 316 930 424	2 626 559 710
2017	253 735 702	2 779 809 362	3 133 704 267
2018	317 127 867	3 369 140 914	3 758 315 621
2019	370 496 577	3 891 943 504	4 320 191 227
2020	398 539 560	4 486 655 613	5 046 883 307

*Alıcı Fiyatları ile (Vergi ve Sübvansiyonlar Dahil)

Ulaştırma ve Haberleşme Sektörü yurt dışı kaynaklı yatırımlar için cazibe arz eden bir sektördür. 2011-2021 arasındaki dönemde toplam yatırım miktarı 6 milyar \$'ı aşmış durumdadır.

Türkiye'ye gelen doğrudan yabancı yatırım 2021 yılında 7,6 milyar \$ olarak gerçekleşmiştir. 2021 yılı doğrudan sermaye yatırımlarının araç imalatı da dahil %8,4'ü ulaştırma ve depolama sektöründe gerçekleşmiştir.

Türkiye'ye Sermaye Girişleri (Milyon \$)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Sermaye	10.128	9.936	8.371	11.817	6.958	5.532	6.229	5.512	4.401	7.367
<i>Yatırım</i>	10.761	10.523	8.632	12.181	7.579	7.401	6.699	5.881	5.791	7.592
<i>Tasfiye</i>	633	587	261	364	621	1.869	470	369	1.390	225
Diğer Sermaye (Net)*	980	578	645	3.290	2.987	1.015	361	-918	-524	995
Gayrimenkul (Net)	2.636	3.049	4.321	4.156	3.890	4.643	5.915	4.979	3.954	5.634
TOPLAM	13.744	13.563	13.337	19.263	13.835	11.190	12.505	9.573	7.831	13.996

* Uluslararası Sermayeli Firmaların Yabancı Ortaklarından Aldıkları Kredi

Değerlendirme

Günümüzde ulaşım ve lojistik talebi hızla artarak; bir yandan kombine taşımacılık çözümlerini bir yandan da yeni uluslararası ticaret yollarını gündeme taşımıştır.

Bu genel perspektif içerisinde Türkiye; üç kıtanın birbirine yaklaştığı, tarihi bakımdan önemli ticaret ve ulaşım koridorları üzerinde ve hem karayolu hem de demiryolu ile yapılacak kesintisiz taşımacılık için doğal bir köprü konumunda bulunmaktadır.

Üretim alanları olarak öne çıkan doğu ülkeleri ile bu ülkelerde üretilen malların temel pazarları konumunda yer alan batı ülkeleri arasında yer alması; Türkiye'nin transit taşımacılığa da vermesi gereken önemi vurgular niteliktedir.

Bu anlamda hayata geçirilmeye çalışılan; Pan-Avrupa, Trans-Avrupa Ulaşım Şebekesi (TEN-T), Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), Viking Treni, Kuşak ve Yol Girişimi vb. birçok uluslararası taşımacılık koridoru girişimleri dikkatle incelenmeli ve izlenmelidir.

Türkiye'nin bu koridorlar üzerinde söz sahibi olabilmesi için coğrafi avantajın yanı sıra söz konusu coğrafi avantajı en üst seviyede kullanmasını sağlayacak hem fiziki hem de hukuki anlamda güçlü bir ulaştırma altyapısının gerekliliği göz önünde bulundurulmalıdır.

Türkiye'nin ulaştırma sektörüne ilişkin temel strateji belgeleri incelendiğinde ortaya çıkan en önemli gerçek, belirlenen hedefler ile gerçekleştirmeler arasındaki uçurumdur. Bu da her yeni çalışmada hedeflerin değiştirilmesine ve belgelerin kağıt üzerinde sayılar mezarlığına dönmesine neden olmuştur. Bu alanda yapılacak altyapı yatırımlarını ulaştırma sektörünün gereklilikleri yerine sermaye aktarımının bir aracı olarak düşünen anlayış bunun temel nedenini oluşturmaktadır. Bu anlayışla ve bu amaca yönelik olarak ulaştırma sektörü, tarım ve sanayi gibi ekonominin diğer tüm alanlarını kesen özelliği göz ardı edilerek tekil bir alan olarak ele alınmış, bütüncüllükten uzak planlarla yatırım ve uygulamalar hayata geçirilmiştir.

Ancak, etkileyen ve etkilenen özelliği ile ulaştırma sektörünün bundan sonrasında da önem ve ağırlığını arttırmaya devam edeceğini söylemek mümkündür. Bununla birlikte, bu alana bütüncül bir yaklaşımla ele alınarak oluşturulacak planlarla müdahale edilmesi, sağlanacak faydanın ençoklaştırılması ve toplumsallaştırılması anlamında ülkemiz açısından da özel önem arz etmektedir.