

## OSMANLI'DAN MODERN TÜRKİYE'YE ULAŞTIRMA

Ayşen BAKKALOĞLU\* - Ahmet İNCEKARA\*\*

### Özet

Osmanlı'dan Modern Türkiye'ye kadar ulaşım ve ulaştırmanın önemi, coğrafi avantajlar, tarihsel süreçte yaşanan siyasi ve ekonomik gelişmelerin incelenmesi zorunluluğu ve ülkemizin bu gelişmeleri kendi varlığını güçlendirmek adına pozitif yönde değiştirmiş olması çalışma konumuzu oluşturmuştur. Büyük güçlerin Ortadoğu ve Asya'ya farklı zenginlikleri eline geçirme hedefi ile ulaşabileceği en ucuz ve kolay yol olması nedeni ile ülkemizin üzerinde bulunduğu coğrafya ya göz diktiği, çalışmanın içerdiği zaman aralığına da dikkat çekerek, global anlamda yaşanan ekonomik ve siyasi gelişmelerin, kaynak arayış ve transferlerinin sebep ve sonuçları dönemsel olarak incelenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı, Modern Türkiye, Ulaşım, Ulaştırma, Demiryolları, Karayolları, Denizyolları, Havayolları

---

\* Yrd.Doç.Dr.Ayşen Bakkaloğlu, Nişantaşı Üniversitesi,İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Ekonomi ve Finans Bölümü,ayşen.bakkaloglu@nisantasi.edu.tr

\*\* Prof.Dr. Ahmet İncekara,İstanbul Üniversitesi,İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü,aincekara@istanbul.edu.tr

## TRANSPORTATION FROM OTTOMAN PERIOD TO MODERN TURKEY

### Abstract

Our study is made up of the importance of transport and transportation starting from the Ottoman Period till the Modern Turkey resulting from the geographical advantages, the investigation of political and economic progress experienced throughout the history of our country, owing to the fact that Turkey has made use of this development in order to amplify its existence greatly. Knowing that Turkey is the best place for the easiest and cheapest access to their own goal in the Middle East and Asia, Great Powers have coveted the advantageous lands of our country by remarking that Turkey is a great global source for them both economically and politically, the causes and effects of these facts have been analysed in this study.

**Keywords:** *Ottoman, Modern Turkey, Transportation, Railway, Sealine, Highways, Aviation*

### 1. GİRİŞ

Genel anlamı ile Ulaşım ve Ulaştırma kavramlarını birinci bölümde açıkladıktan sonrakavramların önemine ikinci bölümünde değinilmiştir.

Üçüncü bölümde, Osmanlı Dönemi incelenmiş, dünya devletlerinin de yakından ilgilendiği Ticaret ve Ulaşım Sisteminin ardından Demiryolları Politikası üzerinde durulmuştur. Aynı zamanda, hem dönem hem de ülkeler arasındaki siyasi ve ticari iktidarı elinde tutma çabası ile Osmanlı'nın sahip olduğu coğrafya üzerinde planlanan hareketlerin altı çizilmiştir.

Cumhuriyet Dönemi'ne dördüncü bölümde erişilmiş, 2000'li yıllara kadar Demiryolu, Karayolu, Denizyolu ve Havayolu politikaları, yatırım ve gösterdikleri gelişim incelenmiş, beşinci bölümde ise Modern Türkiye, 2000'li yıllar ve Cumhuriyet'in 100. Yılı, 2023 hedefleri çalışılmıştır.

Yapılan bu çalışmanın, amaç ve çıktılarının incelendiği altıncı bölümde Ulaştırma'nın Modern Türkiye Ekonomisindeki Önemi, ekonomik gelişme, büyüme ve refahın artırılmasındaki etken rolü, diğer faktörler üzerindeki itici gücü oluşturan veri analizleri değerlendirilmiş ve Türkiye'nin,

kaynaklarını doğru yönetme, üzerinde bulunduğu coğrafi konumu rasyonel değerlendirme yönünde başlattığı ulaştırma yatırımları konusundaki süreklilik arz eden çalışma çıktılarından sonuç bölümünde bahsedilmiştir.

## **2. ULAŞIM VE ULAŞTIRMA NEDİR?**

Canlı ya da cansız, herhangi bir varlığın bulunduğu yerden hedeflenen noktaya nakledilmesi, yer değiştirmesi ve koordinasyon işine ulaştırma, yer değişimi sağlanan varlığın gerçekleştirdiği fiile de ulaşım denir. Yer değiştirme ihtiyaçtan doğduğu için ulaşım, insanların ve toplumların ayakta kalıp gelişebilmesi için gereklidir (Heaton, 1985). Hareketin başladığı yer ile hedeflenen son yer arasındaki mesafe, mesafeyi kat etmek için gereken süre ve mal oluş fiyatı hesaplanarak ta ulaşım şekli seçilir. Bu yer değişimi yeryüzünde (kara, hava ve su yüzeylerinde), yer altında (tünel, metro, iletim hatları) veya dünya sınırları dışında (uzay yolculuğu) olabilir (Gerede, 2015).

Ulaşım da amaç, mesafeyi kısaltarak gerekli süreyi azaltırken aynı zamanda maliyeti de düşürmektir. Ulaşımın güvenli ve konforlu şekilde sağlanması da dikkate alınması gereken unsurlardandır.

Coğrafi koşulların en iyi şekilde değerlendirilmesi ile genellikle ulaşım yollarının düz hatlar halinde çizildiğini; tercihen, su yoluya dadağlık alanlar gibi hattı uzatacak ve/veya dolandıracak engelleri olmayan en kısa yoldan geçirmek istenmektedir. Günümüz koşullarında, ulaşım araçları arasında yapılan karşılaştırmada en modern hava taşımacılığıdır ve yeryüzü şekilleri ve topoğrafyadan en az etkilendiği için en kısa yolla yapılan ulaşım bu yolla gerçekleşir.

## **3. ULAŞIM-ULAŞTIRMA'NIN ÖNEMİ**

Geçmişten günümüze, ulaşım ve ulaştırmanın gelişmesinde coğrafya, ekonomi, politika ve sosyal faktörlerin rol oynadığı görülmektedir.

Çalışmamızda, incelediğimiz zaman aralığında, 624 yıllık Osmanlı'nın neredeyse son döneminden başlayarak, üzerinde yaşadığımız coğrafyanın Modern Türkiye'ye erişiminde ulaşım ve ulaştırma hizmetlerinin iktisadi gelişim ve büyüme üzerinde yarattığı etkiler açısından oldukça önemlidir.

### **3.1. Ulaştırmanın Fonksiyonları**

Ulaştırma; öncelikle ekonomik, askeri, siyasi, sosyal ve ekolojik boyutlara sahip, endüstriyel sanayileşme için destekleyici, hızlandırıcı olmasının yanı sıra, sürdürülebilirlik taşıması nedeni ile de ülke ekonomisinde geliştirici bir araç özelliği taşımaktadır (B. İncekara, 2016).

Ulaştırma tanımı, ekonomik ve sosyal fonksiyonları açısından değerlendirildiğinde; ülkelerin iktisadi faaliyet ve sürekliliğinde baş at rol oynamaktadır.

### **3.1.1. Ulaştırmanın Ekonomik Fonksiyonu**

Ulaştırma alt yapı yatırımları; kara, demir, deniz, hava ve su yolları, boru hattı, haberleşme ile kent içi, kentler arasından ülke içi, ülkeler arası olmak üzere ulaştırma için sektörü yarattığı gibi, ekonomik değer taşıyan tüm malların üretimden tüketime taşınması, değer bulması ve yaygınlaştırılması ve devamlılığı açısından önemlidir.

Ulaştırmanın en önemli özelliği olarak üretici ve tüketicisi arasında mesafe bulunan, üretimi yapılmış malların arz ve talebinin bulunduğu piyasalara taşınmasıdır (Saatçioğlu, 2016).

### **3.1.2. Ulaştırmanın Sosyal Fonksiyonu**

Ulaştırma, kırsaldaki halkın ekonomiye katkısını arttırdığı gibi ulaşımın sağlandığı yerleşim noktalarında yaşamın siyasal, ekonomik ve kültürel gelişim ve değişiminde de etkilidir.

### **3.1.3. Ulaştırmanın Siyasal Fonksiyonu**

Ulaştırma, merkezi otorite ile yerel otorite arasındaki ilişkinin kurulması, korunması, bilgi ve hizmet aktarımının yanı sıra devamlılığı açısından da önemlidir.

## **4.OSMANLI DÖNEMİ**

### **4.1.Ticaret ve Ulaşım Sistemi**

Osmanlı Devleti için ticaret ve ulaşım konusu incelenirken dünya tarihi ve ticarete gelişimi gösteren büyük pencereden baktığımızda; Osmanlı Devleti Fatih Sultan Mehmet Dönemi'nde Kırım'ın fethi (1475) ile İpek Ticaret Yolu, Yavuz Dönemi'nde Mısır'ın fethi (1512) ile Baharat Ticaret Yolu'nu denetimine alarak İmparatorluğuna önemli ölçüde ticari canlılık kazandırmıştır.

Sınırları oldukça geniş bir coğrafyayı kapsadığı dönemlerde, Osmanlı Devleti ticareti geliştirmek ve mal sıkıntısını yaşamamak için (1479) Venedik,(1535) Fransa daha sonraki yıllarda ise İngiltere ve Hollanda'ya (Sokullu Paşa Dönemi) kapitülasyonlar (**Meydan Larousse**, C:IV:902, **Türk Ansiklopedisi**,C:XXI: 232)(Fransızca'dan dilimize geçmiş olan bu tabirin aslı "Capitulati- on" olup İngilizce'de de aynen geçerken, İtalyanca'da "Capitolazio- ne" şeklinde kullanılmakta ve andlaşmalar geçici veya sürekli olarak bir memlekette yaşayan yabancı uyruklu kişilere tek taraflı olarak tanınmış hak ve imtiyazları manalarına gelmektedir) vermiştir. Ticaret ve dolayısı ile ulaşımı

gündeminde tuttuğu zamanlarda, Osmanlı Devleti'nin esas amacı Atlas Okyanusu'na doğru kaymakta olan Avrupa transit ticaretini Akdeniz'e çekmektir. Aynı zamanda, deniz ve kara ticaretinde daha da güçlenmek adına önlemler almış ve (Süveyş, Don Volga vb.)(İncalcık, 1948). projeler üretmiş ve üzerinde çalışmıştır. Kara ticareti için ulaşım güvenliği sağlamak amacıyla da memurlar ve tüccarların rahat edebileceği han ve kervansaraylar inşa etmiştir.

#### 4.2. Demiryolu Politikası

Osmanlı Devleti, demiryolu ile ilgili ilk kapsamlı proje çalışmasını, 1860 yılında, Abdülmecit döneminde yapmıştır. Proje, Ali ve Fuat Paşa'ya ait olup, Balkan yarımadasını kapsayacak şekilde İstanbul ile Tuna arasında ulaşımı sağlamak, İstanbul'u Viyana ve Paris'e bağlamayı hedeflemektedir. Aynı proje içinde ikinci adım olarak, İstanbul ile Bağdat arasında da bir döşenecektir. Ancak, proje için gerekli teknik ve mali kaynak Osmanlı Devletinde yoktur (İmbert, 1981).

Sadrızam Ali Paşa, Abdülaziz'in demiryolları ile beklentilerini, Osmanlı ile Avrupa ülkeleri arasında demiryolu bağlantısını sağlamayı hedefleyen çalışmaların üzerinde titizlikle durmuş, mali destek sağlamak için görevlendirdiği Nafia Nazırı Davut Paşa'nın görüşmeleri sonucunda da Belçika bankerlerinden Baron de Hirsch'e 2000 kilometre demiryolu yapması koşulu ile 99 yıl sürecek imtiyaz sağlanmıştır. Ancak, 1274 kilometre olarak gerçekleşen demiryolu İstanbul'u Viyana ve Paris'e 1888'de bağlayabilmiştir (İmbert, 1981).

Sultan Abdülaziz, diğer taraftan, devlet tarafından gerçekleştirilecek, İstanbul-Bağdat arasında da bir ana hat demiryolu bağlantısı istemektedir ve yan hatlarla Karadeniz -Akdeniz - Basra Körfezi bağlantısı sağlanacaktır. Abdülaziz 1872 yılında Alman mühendis Wilhelm Von Pressel'i ,“Asya Osmanlı Demiryolları” Genel Müdürlüğüne getirmiş, başlangıç İstanbul-Haydarpaşa, Ankara-Sivas-Musul-Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşması hedeflenen bir proje başlatılmıştır. Ancak, Osmanlı maliyesi 1875'de iflas ettiği için proje rafa kaldırılmıştır (Özyüksel, 1988).

Ulaştırma hatları konusundaki hassasiyet II. Abdülhamit döneminde de önemini korumaktadır. Demiryolu politikası kapsamında, 1881 yılında, Düyun-u Umumiye İdaresi (Genel Borçlar) kurularak, Anadolu demiryolları (1888), Bağdat demiryolu (1889)\*, Yafa-Kudüs demiryolu (1889), Selanik-Manastır demiryolu (1890), Beyrut-Şam demiryolu (1890), Selanik-İstanbul demiryolu (1892) yabancılara sağlanacak imtiyazlarla savunma politikalarını da dâhil edecek şekilde düşünülmeye başlanmıştır.

---

\* Bağdat demiryolu ile ilgili kesin imtiyaz sözleşmesi 21 Ocak 1902'de imzalanmıştır. (Bkz., Rathman, 1982)

Demiryolu projelerinden en ünlü ve yarattığı etkileri nedeni ile en önemli olanı, Alman sermaye girişimi ile gerçekleşen Bağdat demiryolu hattıdır. Aynı zamanda, Avrupa denge politikaları çerçevesinde Türk-Alman yakınlığını sağlayan en önemli iktisadi girişimdir (Karal, 1962).

Bu proje diğer Avrupa ülkelerini iktisadi ve siyasi anlamda tehdit eder olmuştur. Aslında XIX. yy'dan bugüne ne kadar önemli bir coğrafya üzerinde olduğumuzu kanıtlar şekilde; II. Abdülhamit, Arap kalkışmalarını bastırmak, İslam ülkeleriyle ulaşımı daha kolay hale getirmek istemesinin yanında İngiltere'nin Mısır'dan Suriye ve Irak tarafına genişlemesini önlemeyi amaçladığı için demiryolunun Basra'ya kadar uzatılmasında fayda görmektedir.

Osmanlı ile başlattığı bu işbirliği sayesinde Almanlar Basra Körfezi'ne incekler, İngiltere'de her anlamda darbe alacaktır (Sarıca, 1983). Bağdat demiryolunun imtiyazı Almanlar'ın elinde olması İngiltere için Almanya'nın Yakındoğu'da üstünlük sağlaması ve beraberinde Hindistan yolunu tehdit altına alması demek olacaktır. Sonuç; İngiltere Bağdat demiryoluna karşı güçlü bir itirazına girmiştir (Ökçün, 1970).

Diğer taraftan Rusya, Osmanlı Anadolu demiryolları ile gelişirse savunma gücü ve iktisadi kalkınması sonucunda kendi elinde tuttuğu Avrupa pazarlarında da rekabet gücünü arttıracığından korkmaktadır. Bağdat demiryolu, Osmanlı-Alman ilişki sınırlarının dışına çıkmış uluslararası diplomatik bir sorun haline gelmiştir. Son olarak Fransa da kendi çıkarları açısından Alman nüfusunun Yakındoğu'ya yerleşmesinin zararlı olacağını fark etmiştir (Önsoy, 1979).

Osmanlı Devletinde ulaşım sistemi ve politikasını ağırlıklandırmak gerekirse sırasıyla siyasi, askeri ve stratejik unsurların öncelik taşıdığı söylenmelidir (Kurmuş, 1982).

Dönem itibarıyla, Osmanlı yöneticilerinin öncelik verdiği konu, devlet otoritesinin devamlılığı olduğu için en konforlu ve zamandan tasarruf sağlayan, hızlı ulaştırma bileşenlerini bir araya getirmek zorunluluk taşımaktadır ve demiryolları ivedilikle çözüme ulaştırılması gereken konudur. Zira, ordunun Anadolu içinde olduğu gibi, Asya ve Avrupa'ya dahızlı bir şekilde , gerek devlet otoritesini hissettirmek gerek se deçikan isyanları zaman kaybetmeden bastırabilmek, stratejileri eksiksiz uygulayabilmek için hızlıca ulaşması gerekmektedir.

II. Abdülhamit, demiryollarının ülke refahını arttıracığı gibi emniyeti tehdit eden faktörleri karşılamak ve önlemek (Du Velay, 1978), aynı zamanda da, ekonomik öğelerin, yani tarım ürünlerinin dünya pazarlarına ulaştırılmasıyla, zenginliğin de artacağını (Karal, 1962), ithalat ve ihracattan alınan gümrük vergilerinin hazineye katkıda bulunacağını, demiryolu hattı üzerinde bulunan muhtemel zengin maden yataklarının işletmeye açılacağını, maden üretimi ve dolayısıyla bundan alınacak vergilerin de artacağını düşünmektedir.

Göçmenlerin yerleştirilmesi konusu da Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikasını bir başka maddesidir (Karal, 1962).

Osmanlı, demiryolu yapımında milli faktörler etrafında strateji geliştirirken, Avrupalı ülkeler, bugün bile değişiklik göstermeyen beklentilerle Osmanlı'nın coğrafi konumunu ve ekonomik potansiyelini kullanmayı arzulamaktadır.

İngilizler ve Fransızlar daha çok iktisadi düşüncelerle demiryollarını devletin zengin bölgelerinde (İngiltere; Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezinde, Fransa; Kuzey Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye'de) (Ürkmez, 2006), Almanlar ise daha çok askeri ve stratejik kaygılarla (Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya'da) demiryolu inşa etmişlerdir.

Osmanlı Devleti, siyasî açıdan, kısmen bağımsız bir durumda bulunduğundan diğer sömürgelerde olduğu gibi tek bir ülkenin egemenliği altına olmayıp ve aynı anda birçok farklı ülkeye ait yönetim bölgelerinden oluşmaktadır. Demiryolu hatlarında, bu bölgelerde egemenliği elinde tutan devletler tarafından inşaa edilmiş ve imtiyaz hakkına sahip olunmuştur (Kaynak, 1984).

- 1851- 1869 Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk demiryolu hattı İngilizler tarafından, 1851 yılında Mısır'da gerçekleştirilmiş ve bu hat geliştirilerek 1869 yılında 1300 km., 1905 yılında 4400 km uzunluğa erişmiştir.
- 1856-1866 Anadolu'da İlk Demiryolu İzmir-Aydın Hattıdır. (Anadolu'da yapılan ilk demiryolu hatlarını ise İzmir-Aydın ve İzmir-Turgutlu arasında 1866'da İngilizler inşa etmişlerdir. XIX. yüzyılda, Osmanlı İmparatorluğu'nun liman kenti ve Anadolu'nun batıya açılan önemli merkezi olan İzmir, Anadolu'da yapılan ilk demiryolu hattının başlangıç noktasıdır. İzmir, doğal bir liman olması ve zengin bir arka çevreye sahip olması sebebi ile ithalat- ihracat merkezidir).
- 1856-1860 Köstence-Çernevo'da demiryolu hattının yapımı,
- 1861-1866 Rusçuk – Varna demiryolu hattının yapımı,
- 1880 Yafa-Kudüs demiryolu hattının tamamlanması,
- 1883-1886 Adana-Mersin demiryolu hattı,
- (Adana-Mersin arasındaki 67 km. uzunluğundaki demiryolunun yapım ve işletme imtiyazı 1883 yılında İngilizlere verilmiş ve hattın yapımı 1886'da tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Bu hattın yapılış amacı Çukurova'nın, başta pamuk olmak üzere, tarım ürünlerini Mersin limanına taşımaktır).
- 1888 yılında tamamlanan Viyana-İstanbul demiryolu hattının bağlantısı,
- 1888 Haydarpaşa-İzmir-Ankara demiryolu imtiyazının Almanlar'a verilmesi,
- 1892 Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattının işletmeye açılması,
- 1893-1896 İstanbul-Selanik demiryolu hattının yapımı,

- 1894 Selanik-Manastır demiryolu hattının tamamlanması,
- 1896 Eskişehir-Konya demiryolu hattının tamamlanması,
- 1899 Bağdat demiryolu imtiyazının Almanlar’a verilmesi,
- 1899 Arifiye-Adapazarı demiryolu hattının açılması,
- 1900 -1908 Hicaz demiryolunun inşasına girişilmesi,
- (Hicaz Demiryolu, II. Abdülhamit tarafından 1900-1908 yıllarında Şam ile Medine arasında inşa ettirilen, demiryollarının bir bölümüdür.Hicaz Demiryolu özellikle İstanbul ile Kutsal Topraklar arasındaki ulaşımı güçlendirmek için yapılmıştır, bu bölgelere taşınacak askerlerin ulaşımının kolaylaşması, hacıların daha güvenli bir şekilde hacca gidip gelmesi ve Arap ülkelerinin ekonomik gücünü yükseltmek öncelikli hedeflerdir).
- 1903 yılında İstanbul-Bağdat demiryolunun yapımı,
- (İstanbul-Bağdat demiryolunun yapım ve işletme hakkının Almanlara verilmesinden kısa bir süre sonra, ileride bu hattın bir parçası olacak Adana-Mersin demiryolu da Almanlar tarafından satın alınmıştır).
- 1911 yılında Adana-Mersin hattının Bağdat hattı ile birleşmesiyle Alman demiryolu da Akdeniz’de bir limana, Mersin’e ulaşmıştır.
- (Adana-Mersin hattı en çok gelir sağlayan hat durumuna gelmiştir ve istasyon 1912 yılında tamamlanmıştır) (Ustaoğlu, 2013).

**Tablo 1:** Osmanlı Devleti (1856-1922) döneminde inşa edilen başlıcademiryolu hatları

Demiryolları Hattı	Hat Uzunluğu(km)
Rumeli	2383
Anadolu	2424
İzmir -Kasaba	695
İzmir -Aydın	610
Şam-Hama	498
Yafa-Kudüs	86
Bursa-Mudanya	42
Ankara-Yahşihan	80
Hicaz	1801
<b>Toplam</b>	<b>8619</b>

**Kaynak:**(Ustaoğlu, 2013)’den derlenmiştir.



## 5.CUMHURİYET DÖNEMİ

### 5.1. Demiryolu Politikası

Osmanlı döneminde gerçekleştirilen projeler ve yapılan anlaşmalarla verilen imtiyazlar sonucu Cumhuriyet döneminde demiryolu hatları yabancılar ve devletin elindedir.

**Tablo 2:** Yabancı şirketlerin elinde bulunan bazı hatlar (Demirel, 1935)

Demiryolları Hattı	Hat Uzunluğu(km)
İzmir-Kasaba	730
İzmir-Aydın	610
Yenice- Nusaybin	632
Sirkeci- Edirne	337
Bursa-Mudanya	41
İyice-Palamut	29
<b>Toplam</b>	<b>2379*</b>

**Kaynak:** (Ustaoglu, 2013)'denderlenmiştir.

\*Bazıkaynaklarda yabancıların elinde bulunan demiryolu hat uzunluğu, 2182 ve3387 km olarakda verilmektedir.

Diğer taraftan, devletin sahip olduğu hatlarise; Anadolu hattı (1032 km), Bağdat hattının Yeniceye kadar olan bölümü (346 km) ve Erzurum-Sarıkaş hattıdır (Demirel, 1935). Demiryolu hatlarının Anadolu'dayer alışına bakıldığında, Batı Anadolu ve İç Batı Anadolu'da görünen yoğunluğa karşılık, Karadeniz'in tamamı, Akdeniz'nin batısı ve Ankara'nın doğusunda, her ne kadar Osmanlıson döneminde projelendirilmiş dahi olsademiryolu bulunmamaktadır (Akbulut, 2006).

**Tablo 3:** Osmanlı devletinden Cumhuriyet dönemine kalan Türkiye sınırlarındaki demiryolu hatları

Hat Adı	Genişliği (m)	Uzunluğu (km)
Anadolu Hattı	Normal ,1.435	1032
Bağdat Hattı	Normal, 1.435	966
Adana-Mersin Hattı	Normal ,1.435	68
İzmir-Kasaba Hattı	Normal ,1.435	703
İzmir-Aydın Hattı	Normal ,1.435	609
Şark Demiryolları	Normal ,1.435	337
Mudanya-Bursa Hattı	Dar,1.050	41
Erzurum-Sarıkaş Hattı	Dar,0.750	124
<b>Toplam</b>		<b>3880</b>

**Kaynak:** (Ustaoglu, 2013)'denderlenmiştir.

Atatürk, Türkiye Cumhuriyeti'nin kalkınma politikasının en temel ihtiyacı olarak, yol ve demiryolu olduğunun altını çizmek için, 1924 yılında Büyük Millet Meclisi'nde, ülkenin refaha kavuşmak için

demiryolları ile yeniden imar edilmesi zorunluluğundan "Demiryolu refah ve ümran tevlit eder" (Demiryollar Dergisi, 1938) sözü ile bahsetmiştir.

Anayurdu demirağlarla örmeyi hedefleyen demiryolu politikası, ulusal pazar yaratma sürecinin önemli basamağı olmuştur. Savaşlar sırasında tahrip edilen yol ve demiryolları onarılarak, düşük kapasiteyle de olsa demiryollarının yeniden işletmeye alınması ile çalışmalar başlatılmıştır. Projede amaç; öncelikle önemli yerleşim, üretim-tüketim merkezlerini birbirine bağlamak ve etkin bir ağı oluşturulmasıdır.

Osmanlı Devleti döneminde sermaye sahiplerinin yönetimine yap-işlet modeli ile bırakılan demiryollarının devletleştirme adımları 1924 yılında 506 sayılı kanun ile atılmış ve Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi kurulmuştur. 1927 yılında,1042 Sayılı Kanun'la kapsam genişletilmek amacıyla yeni bir düzenleme yapılarak Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi adını altında faaliyetler sürdürülmüştür.

1953 yılına kadar katma bütçe ile devlet tarafından idare edilen kuruluş, 6186 Sayılı Kanun'la "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD)" adını alarak Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilmiş olup, 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile "KİK" yani "Kamu İktisadi Kuruluşu" adını almıştır (<http://www.tcdd.gov.tr>).

Maddi ve manevi tümimkansızlıklara rağmen demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşı'na kadar büyük bir hızla sürdürülür, savaş nedeniyle1940'tan sonra çalışmalar yavaşlar.1923-1950 yılları arasında yapılan 3.578 kilometrelik demiryolunun 3.208 kilometresi, 1940 yılına kadar tamamlanır. (Yeni demiryolu hatlarının inşası ile 1923 yılında 4112 km olan demiryolu hattına 1938 tarihi itibarıyla 2815 km demiryolu eklenmiştir.)Böylece, 341.599.424 Lira harcanarak toplam demiryolu uzunluğu 6927 km'ye ulaşır.Bu dönemde en önemli hamle, yabancı şirketlerin elindeki demiryolu hatlarının satın alınarak devletleştirilmesidir. Bu satınalmanın bedeli ise 42.515.486 Liradır (Aymalı, 2014).

Mevcut demiryolu hatlarının büyük bölümü ülkenin Batı bölgesinde yoğunlaştığından, Orta ve Doğu bölgelerinin merkez ve sahil ile bağlantısının sağlanması amaçlanır, ana hatlarla bağlanarak verimlilik kazandırılır.

Bu dönemde yapılan ana hatlar şunlardır: Ankara- Kayseri-Sivas, Sivas-Erzurum, Samsun- Kalın (Sivas), Irmak-Filyos (Zonguldak kömür hattı), Adana-Fev- zipaşa-Diyarbakır (Bakır hattı), Sivas-Çetinkaya (Demir hattı).

Cumhuriyet'in başlangıcındaki ağ tipi demiryolları, 1935'te Manisa-Balıkesir- Kütahya-Afyon ve Eskişehir-Ankara-Kayseri- Kardeşgediği-Afyon olmak üzere iki adet döngüye sahip hale getirilir. Ayrıca, İzmir-Denizli-Karakuyu-Afyon-Manisa ve Kayseri-Kardeşgediği-Adana-Narlı-Malatya-

Çetinkaya döngüleri elde edilir. Birleştirilen hatlar ile gerçekleştirilen döngülerle uzaklıkların azaltılması amaçlanır.

1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde de, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşamaz. 1950-1980 yılları arasında yılda sadece ortalama 30 kilometre yeni hat yapılabilir (TMH, 2016).

Planlama dönemine rağmen demiryolları güç kaybetmeye devam etmiş, TCDD işletmesi sürekli zarar kaydetmiştir. Planlama dönemlerinde demiryollarını kaldırmak adına yapılan iyileştirme çalışmalarından başarılı sonuç elde edilmemiştir.

## 5.2. Karayolları Politikası

Osmanlı Devleti'nin dönemlerinden itibaren demiryolu, ülkenin iç ve kıyı kesimleri arasında bağlantının kurulmasında kullanılan en önemli ulaşım sistemini oluşturmaktadır. Karayolu ise demiryolu ile ulaşılabilen noktalar ile bağlantı oluşturabilmek adına üzerinde çalışılmış, bir başka manada yatırım yapmaya değer görmemiş çalışmalar olarak kalmıştır. Aynı zamanda, ülkede motorlu kara araç sayısının azlığı da bu duruma neden olarak gösterilir. Teknik bilgisizlik, mali sıkıntılar ve yaşanan savaşlar da aynı zamanda bu durumun sebepleri arasında sayılır.

1923 yılı itibarıyla, Türkiye Cumhuriyeti'nin sınırları içinde kalan alanda Osmanlı Devleti'nden sadece, 4.000 km'si iyi durumda, 13.900 km stabilize ve 4.450 km toprak yol olmak üzere toplam 18.350 km'lik bir karayolu kalmıştır ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında bu karayolu ağına kayda değer bir ekleme yapılmamıştır (Çetin vd., 2011) ancak II. Dünya Savaşı sonrası tüm dünyada olduğu gibi Türkiye de bu konuda gelişim göstermiştir. Diğer taraftan da savaş her manada tüm dünyaya yatırım harcamaları konusunda sınırlama getirmiştir.

**Tablo 4:** 1923-1938 Döneminde Karayolları (km)

Yıllar	Devlet Yolları	İl Yolları	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
1938	40 235	-	40 235	-	40 235
1940	41 582	-	41 582	-	41 582

**Kaynak:** (KGM, 2009)

Karayollarının Türkiye'nin hertarafına verimli şekilde yayılmasına öncü mali destek Marshall yardımları sayesinde sağlanmıştır. Sonrasında kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) ve

devletin hazırladığı kalkınma politalarının kapsadığı şekildebütçeden ayrılan pay ile desteklenmiştir.

Marshall yardımlarının koşulu olarak bilinen ve demiryolu yatırımlarına ve demiryolu ile yapılacak taşımacılığın atıl bırakılması önemlidir. Savaştan galipayı alan ABD'nin, petrol ve motorlu kara taşıtlarına yapmış olduğu yatırımlara pazar oluşturması gerekmektedir ve kendisi için seçtiği pazarlardan biri de Türkiye'dir. Her ne kadar demiryolları için yapılmış ciddi plan ve projeler bulunsa bile karayolu yatırımlarından dolayı maalesef sıra bulamamıştır.

**Tablo 5:** 1950-1960 Döneminde Karayolları (km)

Yıllar	Devlet Yolları	İl Yolları	Toplam	Otoyollar	Genel Toplam
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

**Kaynak:** (KGM, 2009).

1960-1980 dönemi, ulaştırma politikaları Türkiye Cumhuriyeti'nde artık karayolu ağırlıklı olarak hazırlanmakta ve uygulanmaktadır. Uygulama, beraberinde otomotiv sektörüne yapılan yatırım ve gelişmeleri destekler hal almıştır. Karayolu yolcu ve yük taşımacılığında önem kazanmıştır.

İkinci Beş Yıllık Plan içerisinde yer alan üç önemli atılım vardır. İstanbul Çevre Yolu-Boğaziçi Köprüsü'nün yapımı, ekspres yollar ve Güneybatı Anadolu Turistik Yollarıdır.

Devam eden yıllarda, hem otomotiv sektörünün gelişmesi, hem karayolu taşımacılığına yapılan yatırımların artması beraberinde trafik sıkışıklığını getirdiği gibi artık her noktaya konforlu bir ulaşım ve daha az maliyetli ticari ulaştırma hedeflenmiştir. Dolayısı ile yol yapım çalışmaları hızlandırılmış, büyüme ve kalkınma yapılan karayolları nitelik ve nicelikleri ile tarif edilerek değerlendirilmiştir.

**Tablo 6:** 1960-1980 Döneminde Karayolları (km)

Yıllar	Devlet Yolları	İl Yolları	Toplam	Otoyollar	Genel Toplam
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

**Kaynak:** (KGM, 2009)

**Tablo 7:** 1960-1980 Döneminde Ulaşım Sektöründe Yurtiçi Taşımlar

		<b>Kara- yolu</b>	<b>%</b>	<b>Demir- yolu</b>	<b>%</b>	<b>Deniz- yolu</b>	<b>%</b>	<b>Hava- yolu</b>	<b>%</b>	<b>TOP.</b>
1960	ton-km	3 678	38	-		-		12	0	
	yolcu-km	10 880	73	3 633	24	-		115	1	14 628
1970	ton-km	17 447	61	6 092	21	-		25	0	23 564
	yolcu-km	41 311	91	3 444	8	-		308	1	45 063
1980	ton-km	37 507	88	5 029	12	-		32	0	42 568
	yolcu-km	73 127	92	6 011	7	-		395	0	79 533

**Kaynak:** (KGM, 2009)

Tablo 7 'de görüldüğü üzere, dikkat çekici şekilde karayollarındaki taşıma kapasitesi artışı beraberinde diğer sektörler için gerilemeyi ya da geliştirme sıkıntısını beraberinde getirmiştir. Bu dönem aynı zamanda, karayolları kullanımının ücretlendirilmesi ile ilgili politikalarında ilk adımlarını başlatmıştır.

Türkiye'de ilk otoyol 1973'de hizmete açılmış ve uzunluğu 24 km'dir. 1981'de 14 km'lik ikinci bir otoyolu, 1984 Gebze-İzmit ve Tarsus-Pozant, 1987 Kapkule-Edirne otoyolları takip etmiştir. Tablo 8 de görüldüğü üzere, 1980 yılında sadece 24 km olan otoyol uzunluğu, 1990 yılında 241 km'ye ve 2000'de de 1674 km'ye erişmiştir. 1980'li yıllara kadar devlet il yolları yapımına önem verirken 80 sonrasında otoyol yapımına yoğunlaşmıştır.

**Tablo 8:** 1980-2000 Döneminde Karayolları (km)

<b>Yıllar</b>	<b>Devlet Yolları</b>	<b>İl Yolları</b>	<b>Toplam</b>	<b>Otoyollar</b>	<b>Genel Toplam</b>
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
2000	31 397	29 693	61 090	1 674	62 764

**Kaynak:** (KGM, 2009)

### 5.3. Deniz Yolları ve Hava Yolları Politikası

Planlama dönemlerinde denizyolu ve havayolu taşımacılığını geliştirmek içinde bir takım çalışmalar yapılmış ve plan hedefleri içine alınmıştır. Havayolu ulaşımındaki gelişme denizyoluna göre daha yüksek verimlilik göstermiştir. Bununla birlikte Türkiye'nin deniz ticaret filosunu oluşturan gemilerin ekonomik ömürlerini doldurmuş olmalarından kaynaklanmaktadır. Tablo 9'da yapılan çalışmaların çıktılarını incelendiğinde, planlı dönemlerde de ulaştırma sistemleri için yapılan yatırımlar arasında bir denge sağlanamamış ve yatırımların yaklaşık dörtte üçü karayoluna yapılmış olduğu görülmektedir.

Karayolu ile yapılan taşımacılığın demiryolu ve denizyoluna kaydırılması ve boru hatlarının da daha da geliştirilip yaygınlaştırılması kısacası daha ekonomik, güvenli, hızlı ve etkin bir taşıma sisteminin gerçekleştirilebilmesi için "1983-1993 Ulaştırma Ana Planı" hazırlanmıştır. Bu planın uygulamaya başlaması ve somut hedeflerin ortaya konması ulaştırma sistemlerinin yük ve yolcu taşımacılığındaki paylarının dengelenmesi adına umut verici olmuştur (Akgüngör, 2004).

**Tablo 9:** 1990-2000 Yılları Arasında Yatırımların Ulaştırma Sistemleri Arasındaki Yüzde Dağılımı

Yıllar	Karayolu	Otoyol	Havayolu	Demiryolu	Denizyolu	Boruhattı
1990	31	48	5	8	4	5
1991	28	58	3	5	1	3
1992	33	51	4	6	2	4
1993	37	44	7	7	1	4
1994	29	46	11	10	2	4
1995	29	52	7	7	2	4
1996	33	43	16	5	2	2
1997	37	32	20	4	2	5
1998	26	35	21	5	3	10
1999	29	21	33	6	3	8
2000	23	36	13	6	4	18

**Kaynak:** (KGM, 2009)

## 6. MODERNTÜRKİYE (2000-2023)

Türkiye, ulaşım ve ulaştırma yatırımları konusuna önem vermekte, ürettiği yeni politikalar ile ulusal ve uluslararası koridorlarını geliştirmek ve çeşitlendirilmek için hedefler oluşturmaktadır.

Hedeflerin gerçekleştirilebilir, sürdürülebilir, planlı şekilde devam edebilir olmasını, ölçme ve değerlendirmelerin sağlıklı yapılabilmesini sağlayacak adımların en önemli kriteri olan, yol haritası, 2014-2018 dönemi Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Stratejik Planı yapılmıştır.

Stratejik Planın amaçları içinde öncelik, ülkede sosyal hayat ihtiyaçları göz ardı etmeksizin, ticari ve ekonomik ihtiyaçların yaygın şekilde karşılanabilmesi için, planlı, yenilikçi, uygulanabilir politikalar oluşturulmasıdır. Politikalar sürdürülebilir, ekolojik ve kesintisiz hizmeti sağlamalıdır. Ulaştırmada rasyonelliğin önemi öne çıkartılır, en yüksek kaliteye en düşük maliyetle ulaşmak esas alınarak, milli kaynaklarla oluşturulan UDH altyapılarının ülke çapında yaygınlaşması amaçlanır. Çağdaş teknoloji kullanımı, uluslararası kuralların uygulanırlığı, güvenli taşımacılığın ön planda olması, alt sektörlerin birbirini tamamlaması ve desteklemesi beraberinde sunulan hizmetleri içeren toplam kalite ilkeleri esas alınır (UBAK, 2013).

### 6.1. Ulusal ve Uluslararası Demiryolları

Sürdürülebilir kalkınma atılımlarının en önemlisi demiryollarıdır. Sanayi Devrimi'nden günümüze devam eden bilimsel yöntem ve akla en uygundur düşüncenin ürünüdür. 1951'den günümüze ihmal edilmiş olsa dahi 2004-2013 yılları arasında 1724 km demiryolu yapılmış olup devam eden 2500 km demiryolunun daha kullanıma girmesi beklenmektedir (UBAK, 2013).

Diğer taraftan, 2023 Modern Türkiye için, "3.500 km yüksek hızlı demiryolu, 8.500 km hızlı demiryolu ve 1.000 km konvansiyonel demiryolu olmak üzere 13.000 km demiryolu (UBAK, 2013)" yapılarak **toplam 25.000 km demiryolu** uzunluğuna ulaşılması yanı sıra yük ve yolcu taşınması payının da artırılması hedefler arasında yer almaktadır.

Uluslararası demiryolu ağı projesiyle, Türkiye'nin, Asya komşularına ve Çin'e bağlanma isteği açıktır. Edirne ve Kars arasındaki Trans-Asya Demiryolu Ağı, önce Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesine ve Çin ile yapılacak olan bağlantıya da entegre edilmiştir. Çin Hükümeti'nde aynı projeye Avrupa'ya ulaşmak adına çok istekli olarak yatırım yapmıştır. Ayrıca, Bulgaristan sınırını Gürcistan sınırına bağlayan diğer bir proje ise Halkalı-Kapıkule-Ankara-Sivas-Kars Demiryolu'dur.

Diğer taraftan, ulaştırma sektöründe beklenen rekabetin etkinleşmesi, verimliliğin artırılması, kaynak kullanımının en etkin şekilde sağlanmasını hedefleyen girişimlerden biri de Demiryolu alt yapısının özel sektöre açılmasını içeren Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'un 2013 yılında yürürlüğe girmesidir. Benzer uygulamanın tecrübeli AB uzmanlarından işleyişle ilgili 2014-2015 yıllarını kapsayan 2 yıllık teknik danışmanlık hizmeti alınmıştır. Bunun amacı, sektörde eşit, serbest, adil ve sürdürülebilir rekabeti sağlamaktır.

## 6.2. Ulusal ve Uluslararası Karayolları

Karayolu altyapı hizmetlerinin gelişim süreci 1923-1950 “Erişebilirlik” ile başlamış, 1950-1960 “Yaz-Kış Geçit Veren Yollar Yapımı” ile gelişmiş, 1960-1970 “Asfalt Sathi Kaplama” ve 1970-1980 “Bitümlü Sıcak Karışım Kaplama” ile kalkınmış, 1985 “Otoyol Yapım ve Acil Eylem Planı” kapsamında 2003 yılında başlatılan “Bölünmüş Yolların” yapımı süreci ve 2011-2023 “YİD Projeleri ve Akıllı Yollar” ile koordinantlarını genişletmeye devam etmektedir (UBAK, 2013).

Diğer taraftan, Türkiye'nin ekonomik kalkınması ve refahının gelişimini desteklemek adına Karayolları Genel Müdürlüğü'nde faaliyetlerini çeşitlendirerek; 2023 için YİD modeliyle 5.562 km otoyol yapımı ile otoyol ağı uzunluğunu 7.827 km'ye çıkartırken, bölünmüş yol uzunluğunu da 29.000 km olarak planlamıştır. Hedef,36.839 km bölünmüş yol,70.000 km BSK Kaplamalı yol ağına planlandığı şekilde ulaşmaktır.

## 6.3. Ulusal ve Uluslararası Havacılık

Havacılık ve Uzay Teknolojileri tüm dünya ülkelerinin önemle üzerinde durduğu ve hatta pek çoğunun gücü elinde tutmak adına iddiasını sürdürdüğü sektörlerdir.

Türkiye, coğrafi konumu nedeni ile dünyanın en kritik noktalarından birinin üzerindedir ve ne kadaravantajlı olduğunu fark ettiğinden bu yana havaalanı sayısını son 10 yılda %100 arttırarak 55'e çıkartmıştır (DHMİ, 2016).Son yıllarda yapılan yatırımlarla ülkemiz, havacılıksektöründe iddiasını global anlamda ortaya koymuştur.

Yerli Havayolu firmaları da rekabet ortamının oluşması sonucunda hem sayısını hem de kalitelerini arttırmıştır. Zaman içinde seyahat maliyetlerinde iyileşme sağlanırken aynı zamanda havalimanlarının fiziki şartlarıda uluslararası seviyeyeulaşmıştır.Yapılan yeni havalimanları dünyada yeni bir rekabet başlatmış ve uluslararası uçuş ağı genişlemiş,yolcu ve yük taşımacılığında önemli bir seviyeye ulaşmıştır.

Milli havayolu şirketi, THY,Avrupa'nın en kârlıhavayolu firması, en büyük 4.uçuş ağı ve AHL dünyada 4. büyük yolcu trafiği yöneten havalimanıkategorisine erişmiştir. Henüz dünyada 108 ülkede 264 noktaya uçuş gerçekleştirirken, inşaaı sürdürülen, İstanbul'un 2018/2020 yılında tamamlanması planlanan yeni havalimanı sayesinde hem uçuş ağınıhem de 150 milyon yolcu/ yıl ve artacak yük taşıma kapasitesinibağlantılı kara,denizve demir yolları sayesinde daha da genişleteceği kesinlik kazanmıştır (AB, 2016).

Birbiri ile entegre olarak, merkez İstanbul olarak planlanan ulaşım ağı, ülkenin sahip olduğu coğrafyanın önemini, bu kentte gerçekleştirilen diğer ulaştırma projelerinin verdiği destekle (Metro, Marmaray, Avrasya Tüneli, Boğaz Köprüleri) dikkat çekici şekilde yükseltmektedir. Diğer taraftan,



2016-2017 yılındabağlantı yolları ile tamamlanan Osmangazi Köprüsü ve yineYİD projesi olarak 18 Mart2017 ‘de temeli atılacak olup, yaklaşık5,5 yıl yapım süresi ile2023 ‘te geçişe sunulacak olan 1915 Çanakkale Boğaz Köprüsü ihalesi de tamamlanmıştır.

#### **6.4. Ulusal ve Uluslararası Denizcilik**

Dünyada ekonomik göstergeleri ile yıldız oyuncu katagorisinde yer alabilme şansı ülkelerin kârlı ticari faaliyetleri sonucunda mümkün olmaktadır.

Kârlıkta rol oynayan faktörler içinde önde gelen unsurlardan biri de hesaplı ve rasyonel hazırlanmış lojistik zincirlerdir.Bir kere de en uzak mesafeye en fazla yükün hasarsız ve en düşük maliyet ile ulaştırılabilmesi gerekmektedir.Dolayısı ile ticari taşımacılığın en çok ve öncelikli tercih edilen şekli denizyolu ile ulaştırmadır.

Üzerinde bulunduğu coğrafyanın sağladığı doğal avantajla, üç tarafı denizlerle çevrili ülkemiz 8400 km’den fazla kıyı şeridine sahiptir.Pek çok nedenden dolayı hakkıyla kullanamadığı bu avantajı 2000’li yıllarda attığı ekonomik kalkınma adımlarıve itici güç oluşturan projeleri sonucunda deniz taşımacılığı talebini de oluşturmuştur.

Bu anlamda hem Türk deniz filosunu geliştirilmesi, yeni liman inşaatlarına hız verilmesi,İskenderun, Derince ve Kuzey Marmara, Kuzey Ege, Filyos ve Mersin Limanları yanı sıra, turizm sektörüne sağlayacağı katkı dagöz önünde bulundurularakyat bağlama kapasitesinin artırılması, deniz emniyeti ve denetim performansının yükseltilmesi, denizcilik eğitim ve kalitesinin güçlendirilmesi, gemi inşaa sektörünün desteklenmesi sayesindekiyılar ve denizlerimizde en etkin şekilde değerlendirilir hale gelmesi beklenmektedir(Ulaştırmaşurası, 2013).

#### **7.ULAŞTIRMA’NIN MODERN TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ ÖNEMİ**

Ülkelerin ekonomik kalkınma ve refah seviyesini yükseltme konusunda rol oynayan faktörler arasında yolcu ve yük ulaştırmacılığının uygun modlar veya inter-modal olarak gerçekleştirilmesi önemlidir.

Bunun yanı sıra bilginin en hızlı şekilde iletilmesi açısından teknolojik atılımların en üst seviyelerde gerçekleştirilmesi zorunluluğu da vardır.

Dünyada gelişmenin ve kalkınmanın itici gücünü ulaştırma, ulaştırma altyapısı ve haberleşme alanında yapılan yatırımlar olmuşturmaktadır.Günümüzde gelişme sürecini en hızlı şekilde tamamlayan pek çok ülkenin sözkonususahalarda altyapı ve üstyapı yatırımlarına önem verdikleri görülmektedir.Gelişme sürecini tamamlayan ülkelerde kamu ya da özel sektörolanakları

sayesinde yapılan yatırımlar milli gelire kıyasla ciddi büyüklüklere ulaşmıştır. Ülkemizde karayolu ve demiryolları yatırımlarının GSYİH'ya oranı; 2013 itibarıyla %1,5 ile OECD ortalamasının üstünde (Kalkınma Bakanlığı, 2015) olduğu gibi, Genel Devlet Sabit Sermaye Yatırımlarının GSYİH içindeki payı %4,2 ile Avro Bölgesi ortalaması ve Japonya gibi ülkelerin de üstündedir (Kalkınma Bakanlığı, 2015).

Türkiye Ulaştırma Sektörü, 2010-2015 yılları arasında, GSYİH'ya %14 katkıda bulunurken, sektöre olan talepte % 8 lik artış kaydetmiştir. Demiryolu taşımacılığında talep %2, deniz yolu %5, karayolu %7,6 lık büyüme desteği sağlarken, hava taşımacılığı yıllık %16 lık bir taleple karşılaşmıştır (UDH, 2013).

Siyasi istikrar, kararlı iktisadi ve siyasi politikaların 2023 için belirlenen ulaştırma ve iletişim altyapı yatırım hedeflerini yakalayacağı aşıkardır.

Dünya ticaretinin üzerinde bulunduğumuz coğrafyada şekillenmesi nedeni ile ülkemizin ulaştırma sektöründen pay almamız zorunluluk arz etmektedir.

Ulaştırma alanında gerçekleştirilen yatırımlar, kamu tecrübesi ile özel sektörün dinamizmini buluşturularak, kamu-özel işbirliği ve finans modellerinin etkin bir şekilde uygulanması yönünde alınmış doğru karardır.

## 8.SONUÇ

Türkiye'nin büyüme, gelişme, kaynaklarını doğru yönetme, üzerinde bulunduğu coğrafi konumu rasyonel değerlendirme yönünde başlattığı ulaştırma yatırımları konusundaki çabasının geçmişi Osmanlı'dan itibaren devamlılık göstermektedir.

Son 25 yıldaki global büyüme eğiliminin sürmesi durumunda, 2020'lerde Türkiye'deki yolcu trafiği bugünkü seviyesinin yaklaşık 3.3 katına yani 540 milyar yolcu-km'ye, yük trafiği ise 2.5 katına yani 300 milyar ton-km'ye çıkacaktır (AB, 2016). Artışın bu şekilde devam ettiği düşünüldüğünde yük taşıma talebinin artık karayolu ile sürdürülebilmesi mümkün gözükmeyeceği fark edilerek ulaştırmanın diğer modları için de gerekli alt yapı ve üst yapı entegre yatırımları her yıl için bütçeden ayrılan %30 luk pay ile planlanmış ve 2023-2035 yılları hedeflenerek kademeli olarak gerçekleştirilmektedir.

Avrupa'nın da Ortadoğu ve Asya ile bağlantısını sağlayacağı TEN-T projesi kapsamında Türkiye öncelikli proje olarak "Halkalı-Kapıkule-Ankara-Sivas-Kars Demiryolu" hattı beraberinde diğer hatlar içinde modernleştirme -iyileştirme çalışmalarını sürdürmekte ve yeni bağlantı projelerinin verimliliği üzerinde çalışmaktadır.

Avrupa Birliği'nin uyum sürecinde sağladığı fonlar, devlet bütçesinden ayrılan pay, yerli ve yabancı yatırımcının hevesliliği, coğrafya avantajı ve en önemlisi siyasi istikrarın devamlılığı, ulaşım ve ulaştırma anlamında da gerçekleşecek projeler sayesinde Türkiye ekonomisi gelişmişlik seviyesinde büyüme trendine devam edecektir.

## KAYNAKÇA

- AB. (2016). "Avrupa Birliği Türkiye Raporu". Erişim: 20.11.2016, [http://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key\\_documents/2016/20161109\\_report\\_turkey.pdf](http://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2016/20161109_report_turkey.pdf) .
- Akbulut, G., (2006). "Türkiye'de Demiryolu Ulaşımının Jeopolitik Önemi". Uluslararası Demiryolu Sempozyumu.s. 26-31.
- Akgüngör,A.P., ve Demirel, A., (2004). "Türkiye'deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları", Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Mühendislik Bilimleri Dergisi, 2004 C:10, Sayı:3,s.425
- Aymal, Ö. (2014). "Atatürk döneminde ne kadar demiryolu yapıldı ?" <http://www.dunyabulteni.net/haber/289910/atatürk-doneminde-ne-kadar-demiryolu-yapildi-> Erişim Tarihi: 10.12.2016
- Çetin, B., Serap B., ve Serap S., (2011). "Türkiye'de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış", Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt: 1, Sayı: 1, ss. 123-150.
- Demirel,M.F. (1935). "XII'inci Cumhuriyet Yılı Dönümünde Demiryollarımıza Genel Bir Bakış ". Demiryollar Dergisi.29 İlkteşrin. S. 128-129, 1935, s. 392- 436.
- Demiryollar Dergisi, 1938, s.973
- Du Velay, A. (1978), Türkiye Maliye Tarihi, Ankara.
- Heaton,H. (1985). "Avrupa İktisat Tarihi", C.II, (Çev:M.A.Kılıçbay, Osman Aydoğuş), Teori Yayınları, Ankara.
- İmbert, P. (1981).Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri.İstanbul.
- İnalçık, H. (1948)."Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü (1569)", Belleten, C:12, s.349-402
- İncekara,B. (2016).Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Ekonomik Analizi, LAP Lambert Academic Publishing.
- Kalkınma Bakanlığı, (2014). "2015 Yıllık Kalkınma Planı", Erişim Tarihi: 12.02.2017, [http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/YillikProgramlar/Attachments/24/2015\\_programı\\_15\\_12\\_2014.pdf](http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/YillikProgramlar/Attachments/24/2015_programı_15_12_2014.pdf) .
- Kalkınma Bakanlığı, (2015) "2015 Yıllık Kalkınma Planı", Erişim Tarihi: 12.02.2017, [http://www.mod.gov.tr/Lists/RecentPublications/Attachments/84/Economic%20and%20Social%20Indicators%20\(1950-2014\).pdf](http://www.mod.gov.tr/Lists/RecentPublications/Attachments/84/Economic%20and%20Social%20Indicators%20(1950-2014).pdf)
- Karal, E. Z. (1962).Osmanlı \_Tarihi, VIII, Ankara.
- Kaynak,M. (1984). "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Demiryollarına Bir Bakış", Yapıt, Sayı: V., s. 72., Ankara.
- Kurmuş, O. (1982).Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Ankara.

Meydan Larousse, C:IV, s.902,

Ökçün, G. (1970). “Osmanlı Meclis-i Mebusanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar”, Ankara Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, XXV, No: 2, Haziran 1970, Ankara, ss. 15-56.

Önsoy,R. (1979).Osmanlı Alman Ticari Münasebetleri, (1871-1914) Yayınlanmamış Doçentlik Tezi, Ankara.

Özyüksel, M. (1988).Anadolu ve Bağdat Demiryolları, İstanbul.

Rathman, L. (1982).Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi, İstanbul.

Saatçioğlu, C., (2016). Ulaştırma Ekonomisi,Sistemler-Politikalar-Uygulamalar, I. Baskı,Sümer Kitabevi, İstanbul.

Sarıca,M., (1983).Siyasal Tarih, İstanbul.

TC UDH Bakanlığı, (2013).2014-2018 Stratejik Plan, Ankara.

Türk Ansiklopedisi,C:XXI,s.232.

Türkiye Mühendislik Haberleri, “Programlı Kalkınma Projeleri “ ,Sayı 442-443 2006/2-3 s.25

Ürkmez, N.,(2006).“II. Abdülhamit’in Modernleşme Anlayışı”.Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi. Erzurum.

Ustaoğlu, H., (2013), “Osmanlı’dan Günümüze Demiryolları”, <http://www.dunyabulteni.net/haber/284821/osmanlidan-gunumuze-demiryolları>, Erişim Tarihi:7 Temmuz, 2016

[http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/SHGM\\_Havayolu\\_Tasimaciligi\\_Kitabi.pdf.s.2](http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/SHGM_Havayolu_Tasimaciligi_Kitabi.pdf.s.2) Erişim Tarihi: 17 Aralık 2016

<http://www.tcdd.gov.tr>, Erişim Tarihi: 10.09.2016

[http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/UBAK/tr/yayinlar/20131129\\_112705\\_204\\_1\\_64.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/yayinlar/20131129_112705_204_1_64.pdf) s.106, Erişim Tarihi: 12.09.2016

<http://www.ulastirmasurasi.org/Erişim> Tarihi: 12.08.2016