



2687-5640

PREMIUM E-JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES

Yıl / Year : 2021
Cilt / Volume : 5
Sayı / Issue : 11
ss / pp : 01-22

<http://dx.doi.org/10.37242/pejoss.62>
Araştırma Makalesi / Research Article
Makale Geliş / Received : 02.12.2020
Yayınlama / Published : 31.01.2021

Prof. Dr. Selahaddin BAKAN

Malatya İnönü Üniversitesi İİBF Malatya / Türkiye
<https://orcid.org/0000-0002-2444-7929>

Doktorant Özkan AYAZ

Malatya İnönü Üniversitesi İİBF Malatya / Türkiye
<https://orcid.org/0000-0001-5989-0632>

EKONOMİK PERSPEKTİFTEN TÜRKİYE'DEKİ ULAŞTIRMA VE TURİZM SEKTÖRLERİNİN ETKİLEŞİMİ VE ÖNERİLER

ÖZET

Sosyoekonomik gelişmişliğin bir unsuru olarak görülen ulaştırma sektörü, son dönemlerde küresel ölçekte ve ülkeler bazında önemli yatırımlarla ciddi manada gelişim yaşamaktadır. Ulaştırma sektörünün gelişimi ile birlikte diğer sektörlerin de etkilenmemesi mümkün değildir. Haliyle, ulaştırma sektörünün etkilediği en önemli sektörlerden birisi de turizm sektörü olmaktadır. Ulaştırma sektörü ile turizm sektörü birbirini tamamlayan iki sektör konumunda olmakla birlikte her ikisinden birinin gelişmesi veya sektöre uğraması neticesinde diğer sektörün de benzer şekilde etkilenmesine sebep olarak ülke ekonomisine olumlu veya olumsuz yönde yansımaları olmaktadır. Bu bağlamda çalışmamız, ulaştırma ve turizm sektörleri arasında var olan “neden-sonuç” ilişkisinin ekonomik perspektiften Türkiye üzerindeki etkilerinin tahlilini amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kamu Yönetimi, Ulaştırma, Turizm

INTERACTION OF TRANSPORTATION AND TOURISM SECTOR IN TURKEY FROM THE ECONOMIC PERSPECTIVE AND RECOMMENDATIONS

ABSTRACT

The transportation sector is an important element of socioeconomic development of a country. In recent years, there have been significant developments in the transportation sector on both global and regional scales. This has contributed to the considerable developments in other public and private sectors, including tourism. The tourism and transportation sectors are closely related to each other, as the one supplements the other. Accordingly, both development and regression in one of these two supplementary sectors has a direct impact on the other's fate with an ultimate consequence on the country's economy. In this context, this thesis examines how the cause-effect relationship between transportation and tourism affects Turkey's economy.

Keywords: Public Administration, Transportation, Tourism

1. GİRİŞ

Devletler makroekonomik politikalar çerçevesinde istihdamı, ekonomik büyüme ve kalkınmayı sağlamak, ödemeler bilançosu açıklarını kapatmak ve genel olarak fiyat istikrarını sağlamak adına temel hedefler belirlemektedirler. Nitekim makroekonomik hedeflere ulaşılmasında ulaştırma ve turizm sektörüne ait faaliyet alanları ve bu sektörlerin etkileşimleri önemli yer tutmaktadır. Ulaştırma sektörü her ne kadar üretimde bir ara hizmet faaliyeti olsa da, üretimin oluşturulması esnasında ve tamamlanmasından sonra ekonomik çarkın sürekliliği için olmazsa olmaz bir unsurdur. Son tahlilde, ülkelerin bütçe açıklarının kapatılmasında önemli bir gelir kapısı olan turizm sektörü içerisinde ulaştırma sektörünün önemi kuşku götürmez bir gerçektir.

Neoliberal politikaların uygulanmaya başlandığı 1970'li yılların sonu itibariyle söz konusu politikaların en çok izdüşümünün görüldüğü alan ulaştırma sektörü olmuş ve hatta Türkiye'nin devletçi politikalarından neoliberal politikalara geçişinde ulaştırma sektörü kolaylaştırıcı bir rol üstlenmiştir. Türkiye'de 2000'li yılların başı itibariyle yatırım açısından ulaştırma sektörü güçlü bir siyaset aracı olarak kullanılarak geline nokta ekonomik ve turizm faaliyetlerini avantajlı bir hale getirdiğini söylemek mümkündür. Ancak, turizm ulaştırması adına ulaştırma sistemlerinin planlı bir şekilde uygulamaya dökülmesine halen ihtiyaç duyulmaktadır.

2. EKONOMİK PERSPEKTİFTEN ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNE BAKIŞ

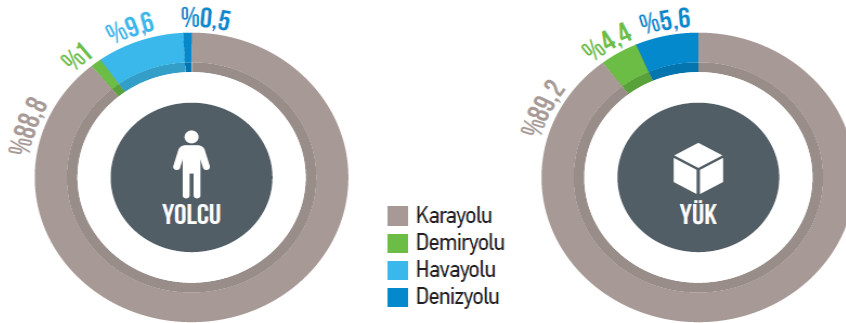
Ulaştırma; bir fayda sağlamak adına kişi ve eşyanın ekonomik, hızlı ve güvenli bir şekilde yer değiştirmesi olarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla ulaştırmanın; insanların, insanlara yarar ve avantaj oluşturan malların, bilginin ve hizmetlerin yer değiştirme etkinliği ve bu yer değiştirme için ihtiyaç duyulan araçların, işlerin meydana getirdiği hizmetlerin bütünü kapsayan bir faaliyettir. Bununla birlikte sektör olarak ulaştırma sektörü ise; farklı sektörler tarafından arzu edilen bir hizmet etkinliği olup, sanayi, ticaret, tarım ve turizm gibi faaliyetlerin ulaştırma talebini doğuran en önemli sektörlerdir (Tübitak, 2003: 5). Zira tarihin seyri içerisinde toplumsal açıdan ana ihtiyaç olan gıda, ısınma ve barınma gereksinimlerinin temininde ulaştırma olgusu etkin bir rol üstlenen önemli bir gereklilik olmuştur. Ulaştırma, modern hayatın altyapısını teşkil eden unsurlar olan beşeri hareket, malların mübadelesi, iletişim alanındaki gelişmeler ile bilgi ve mahiyetinin yayılması gibi unsurların tümünü mümkün kılan bir olgudur. Ulaştırma; genel perspektiften, topluma göre şekil alan, gelişen vasıta çeşitliliği ve oluşan etkinlik alanı ile toplumsal yapıyı etkisi altına alan bir hizmet sektörü ünitesidir. Haliyle ulaştırma; ekonomik, sosyal, siyasal, savunma ve güvenlik, toplumsal ve çevresel nitelikleri olmakla birlikte katalizör işlevselliği ile ekonomiyi hızlandırarak ekonomik kalkınmanın gelişmesinde aktif olarak kullanılan araçsal bir özelliği bulunmaktadır.

Bu bağlamda McCarthy (2001: 9), toplumsal hayatta mal ve hizmetler ile yolcuların hareketliliğini temin eden ulaştırma altyapısının, hem ekonomide bir gösterge hem de ekonomiye bir etki oluşturduğunu belirtmektedir. Banister ve Berechman (2000: 76) ise, mal, hizmet ve üretim faktörlerinin hareketliliği üzerindeki engellerin kaldırılmasına bağlı olarak bu etkilerin ortaya çıkardığı ekonomik performansa dayalı bir yakınlaşmanın söz konusu olduğunu belirtmektedir. Diğer taraftan bu yakınlaşmanın sağlanabilmesi için Rietveld ve Stough (2007: 12), ulaştırma sektöründeki irade üzerinde durarak kamu otoritesi varlığının ulaştırma sistemlerinin planlanması, ulaştırma altyapı yatırımlarının yapılması ve hizmetin sunumu sürecinde ekonominin tüm kesimleri için optimum fayda sağlayacak şekilde hareket etmesi gerekliliğini vurgulamaktadır.

Öncelikle ilk olarak, ulaştırma altyapı yatırımlarının uzun vadede ve süreklilik isteyen istihdam alanları açma niteliğine sahip olması, bugün gelişmiş batı toplumlarının bile en

önemli sosyal sorunu haline gelen işsizlik probleminin çözümüne yardımcı olabildiği bilinmektedir. İkinci olarak, ulaştırma sektörüne yapılan yatırımların yurtiçi, bölgesel gelişmişlik ve dolayısıyla demografik yapının oluşumu üzerinde etkileri vardır. Bu bağlamda, ulaştırma sistemlerinin yoğunlaştığı bölgelerde yapılaşma ve kentleşmenin meydana gelmesi, ekonomik canlanmanın yaşanması, sosyal hareketlilik ve göçün hızlanması gibi sosyal ve/veya ekonomik bir hareketliliğin oluştuğu görülmektedir. Haliyle, göç sürekliliğinin yaşandığı bölgelerden karşıt yönlü bir hareketliliğin oluşabilmesi için söz konusu bölgelerdeki ulaştırma sektörünün gelişmesi önemli hale gelmektedir. Ulaştırma sektörünün ekonomi üzerindeki üçüncü dolaylı etkisi ise, uluslararası bütünleşmelerde ülkelerin bölgesel işbirliğine sağlayacağı katkı ve etkileri açısından değerlendirilen bir sistem olmasıdır. Öyle ki, günümüzde AB ve benzeri uluslararası veya bölgesel birliklere katılımının en önemli şartı ulaştırma sisteminin modern ve sistematik olması beklenmektedir. Bir diğer önemli dolaylı etki ise, diğer sektör yatırımları açısından mekânsal yerleşimler ulaştırma sektörünü bölgesel kalkınma üzerinde etkili kılmaktadır. Haliyle, bir ülke veya bölgenin, pazara ve hammaddeye yakınlığı, işgücü temin imkânı, enerji ve su imkânları gibi faktörler açısından ne kadar güçlü olursa olsun, uygun ulaştırma sistemi sağlanmadığı sürece diğer sektörlerin yatırım yapma ve gelişme imkânlarını zorlaştırmaktadır (Murat ve Şahin, 2010: 58-60). İlâveten, ulaştırmanın ekonomik açıdan katkısının sadece üretime ve bölgesel kalkınmaya yönelik olmadığı, tüketicilerin mal ve hizmet temini ve ucuz hizmetin elde edilmesi açısından da ulaştırmanın önemi büyük olmaktadır. Bu minvalde ulaştırma bileşenlerinin ucuz ve kolay erişilebilir olması turizm sektörünün gelişimine önemli katkı sağlamaktadır.

Türkiye’de son atmış yıl içerisinde taşımacılıkta en çok tercih edilen ulaştırma bileşeni karayolu olmuş ve bu trendin 2018 yılına yansımaları şekil 1’de görüldüğü üzere, yurtiçi yolcu taşımacılığında %88,8 ve yük taşımacılığında ise %89,2 pay almasıyla sonuçlanmıştır (UAB, 2019: 23).

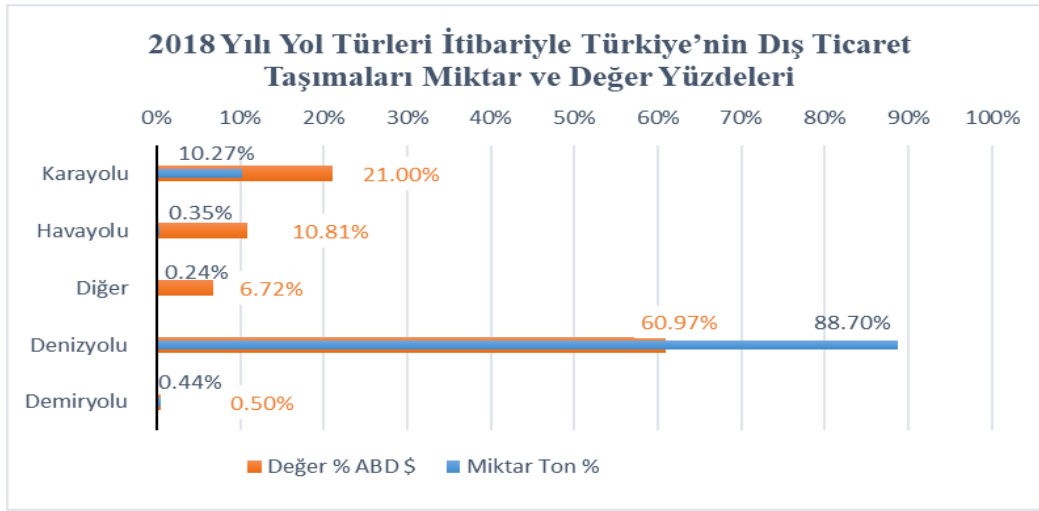


Şekil 1: Türkiye’de Ulaştırma Türlerine Göre Yurtiçi Yolcu ve Yük Taşıma Oranları (2018)

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019: 21.

Ancak Şekil 2’ye bakıldığında, 2018 yılında Türkiye’nin dış ticaret hacminin miktar olarak Denizyolu ile %88,70, Karayolu ile %10,27, Demiryolu ile %0,44 ve Havayolu ile %0,35 oranlarında taşınması gerçekleşmiştir. Değer olarak ise %60,97’si Denizyolu ile %21,00’i Karayolu ile %0,50’si Demiryolu ile %10,81’i Havayoluyla ile taşınmıştır (DTO, 2019: 79, 80). Bu rakamlar AB açısından değerlendirildiğinde, Türkiye’ye ait tüm ticaretin % 56’sının gerçekleştiği bölge AB olmakla birlikte bu durum AB’yi Türkiye için önemli bir ticari ortak durumuna getirmektedir. Nitekim Türkiye’ye giriş yapan Doğrudan Yabancı Yatırımın üçte ikisini Avrupa Birliği ülkeleri oluşturmaktadır. Diğer taraftan, AB ile gerçekleşen ticaretin karayolu payı ciddi derecede yüksektir. Bu payda Türkiye’nin Avrupa karayolu taşımacılığında en fazla araç filosuna sahip olmasının etkisi büyüktür. Belirtilen bu nedenler

neticesinde karayolu taşımacılığının her açıdan AB mevzuatı ve uygulamaları ile uyumlaştırılmasını zorunlu kılmaktadır (TC Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2017: 56).



Şekil 2: Ulaştırma Türlerinin Dış Ticaretteki Miktar ve Değer Yüzdeleri (% , 2018)

Kaynak: DTO, 2019: 80 yararlanılarak hazırlanmıştır.

3. ULAŞTIRMANIN FONKSİYONLARI VE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN ÖZELLİKLERİ

3.1. Ekonomik Fonksiyonları

Etkin bir ulaştırma sistemiyle birlikte, hammadde ile üretim alanları arasında süratli ve düşük maliyetli bir ilişkinin oluşturulması sonucunda, üretim alanları hammadde kaynaklarının çevresinde kümelenerek toplu üretimin gerçekleştirilmesini ve böylelikle ürün maliyetlerinin düşmesini sağlamaktadır (Dengiz vd., 1997: 3).

Herhangi bir ülkedeki ulaştırma altyapı vesilesiyle ürünlere akseden görece küçük, fakat kaçınılmaz maliyetler, küresel anlamda hizmetin aksamaması noktasında değer biçilemez kayıplara sebep olabilmektedir (Banister ve Berechman, 2000: 59). Haliyle, ulaştırma altyapısının ekonomide piyasa dengesinin oluşumunu destekleyici bir rolünün olduğu söylenebilir.

Ulaştırma sektörü, ticari mal sirkülasyonunun düzenlemesi, bu sirkülasyonun devamlılığının sağlanması ve istihdam oluşturucu bir sektör olma özellikleri sebebiyle ekonomik alana katkısı bakımından önemli ve geliştirilmesi gerekli bir sektördür. Ekonomik koşullar çerçevesinde ulaştırma imkânlarının geliştirilmesinde, makroekonomik yönden istihdam yapısında, üretim ve yatırım seviyesinde; mikroekonomi yönden ise, işletmelerin etkinliklerinde, satış ve dağıtım safhasında, tüketicilerin satın alma güçlerine göre malları daha ucuza satın almalarını mümkün kılan pozitif bir etki yaratmaktadır (Nalçakan, 2006: 15).

Potansiyel zenginlik olarak görülen ulusal yeraltı kaynakların işletilmesine aracı olması ve ülke ekonomisine kazandırılması açısından etkin bir ulaştırma sisteminin varlığı olmazsa olmaz bir unsur olarak görülmektedir.

Gelişmekte olan ülkelerin en önemli problemlerinden biri olan cari açık probleminin maliyeti düşük ulaşım aracılığıyla ürün ihracatının artırılması önemli bir hedef olmaktadır. Dolayısıyla bu hedefin önemli bir bileşenini ulaştırma sektörü oluşturmaktadır.

Cari açıkla mücadelede imalat sanayi ile birlikte turizm gelirleri de ciddi manada öneme sahiptir. Turizm gelirlerinin artırılmasında sadece turizm tesis ve hizmetlerinin cazip hale getirilmesi yeterli olmayıp söz konusu turistik bölgelere ulaşılmasında kolaylık, rahatlık ve konfor da ön plana çıkmaktadır. Bu noktada gelişmiş ulaştırma sistemleri bu hedefe ulaşmada önemli bir etkidir.

3.2. Sosyal Fonksiyonları

Toplumun alışkanlıklarının ve yaşam koşullarının zamanla değişmesi ulaştırma talebini değiştirdiği gibi ulaştırma sistemlerinde yapılan değişiklikler de toplumu yapısal olarak değiştirmektedir. Bir ülkenin ulaştırma sektörünün gelişmesi toplumun gelişmesini sağlamaktadır (Wood, Johnson, 1996: 25).

Ulaştırma sektörünün kentleşme ve mekânsal gelişme açısından etkileri üzerinedir ki; Bilhassa, hızlı ve güvenli sistemleri kapsayan raylı sistemler gibi toplu taşımının, şehirlerin mekânsal talebini ve gelişimini hatta bu gibi ulaştırma sistemlere ait güzergâhlar boyunca mekânsal tercihleri ve kentsel gelişmeyi artırarak etkilemesi söz konusudur. Haliyle ulaştırma, kentlerin mekânsal gelişimine yönelik sosyal, politik ve ekonomik etki oluşturmaktadır (Bayındırlık İskan Bakanlığı, 2009: 35).

Bir milletin diğer milletleri anlaması ve değerlendirebilmesi için her iki millet arasında iletişimin olması gerekmektedir. İşte bu iletişimi sağlayan olgu milletler arasında yapılan seyahat ve yolculuklardır.

3.3. Politik Fonksiyonları

Ulaştırma sektörü, bilhassa güvenlik, savunma, sağlık, doğal afet vb. alanlarda önemli rollere sahiptir. Hatta savaşların gidişatını ve neticesini belirleyen ve ülkelerdeki siyasi istikrarın devamlılığını temin eden önemli etkenlerden biridir. Politik istikrarın devamlılığında, ülke birlik ve bütünlüğünün sağlanmasında elzem olan adalet, eğitim, sağlık, bayındırlık hizmetleri ve güvenlik gibi hizmetlerin tahsisi ulaştırma hizmetleri ile olabilmektedir (Yüksek, 2012: 4).

İcraata sunulan ulaştırma yatırımlarının siyasi propaganda aracı olarak kullanılarak seçmeni etkilemede önemli bir faktördür.

Ulaştırmanın fonksiyonları çerçevesinde özelliklerini de şu şekilde sıralamak mümkündür;

Nitelik olarak bir hizmet sektörü olan ulaştırma sektörü, üretiminin ve satışının eş zamanlı olması nedeniyle daha sonra kullanılmak üzere depolanması söz konusu olamamaktadır. Diğer sektörler tarafından ulaştırma sektörüne duyulan ihtiyacın, ulaştırma sektörünün karşılayabileceği miktarda üretilmesini gerektirirken, ihtiyaç kapasitesinin altında veya üstünde kapasite oluşması halinde kaynakların yetkin ve etkin yönetilmesini engellemektedir. Yolcu taşımacılığında boş koltuklu hizmet sunmak ne kadar istenmez ise, bir koltuğun aynı anda farklı kişilere satışı yapılarak hizmete sunulması da o kadar istenmeyen durumdur.

Ulaştırma hizmetinde sabit maliyetler yüksektir. Proje dönemi başında bir kez oluşan ve diğer bir kısmının ise altyapı kullanımı sırasında periyodik olarak yapılması gereken, kaçınılmayan harcamalardır. Sabit maliyetlerin geri dönüşümü ise, altyapı işletme aşamasında kar elde etme süreci ile olmakla beraber bu sürecin uzun bir zaman almasından dolayı birim kullanıcı maliyetinin düşürülmesi diğer bir ifadeyle tüketici sayısının artması gerekmektedir (Doğru, Evren, 1998: 41).

Ulaştırma sektöründe değişken maliyetler altyapının kullanım oranına bağlı olarak artan ya da eksilen giderler olup, bir karayolunun kullanım oranının artması bakım onarım ve dışsallık giderlerini artırırken bir toplu taşıma otobüsünün akaryakıt ve amortisman giderlerinde de dönemsel farklılıklar göstermesi mümkündür (Öncü, 2003: 69).

İnsanların mal ve hizmetlere dair taleplerine tesir eden her unsur, ulaştırma hizmeti talebini de etkilemektedir. Dolayısıyla, ulaştırma sektörüne yönelik arz ve talepler zamanın şartlarına, olaylara, hizmeti verene göre değişiklik göstermektedir.

Ülkenin sosyal, politik ve ekonomik yapısı ulaştırma bileşenleri üzerinde etkiye sahip iken, ulaştırma bileşenlerinin toplumun sosyal, politik ve ekonomik yapısını etkileme özelliği vardır.

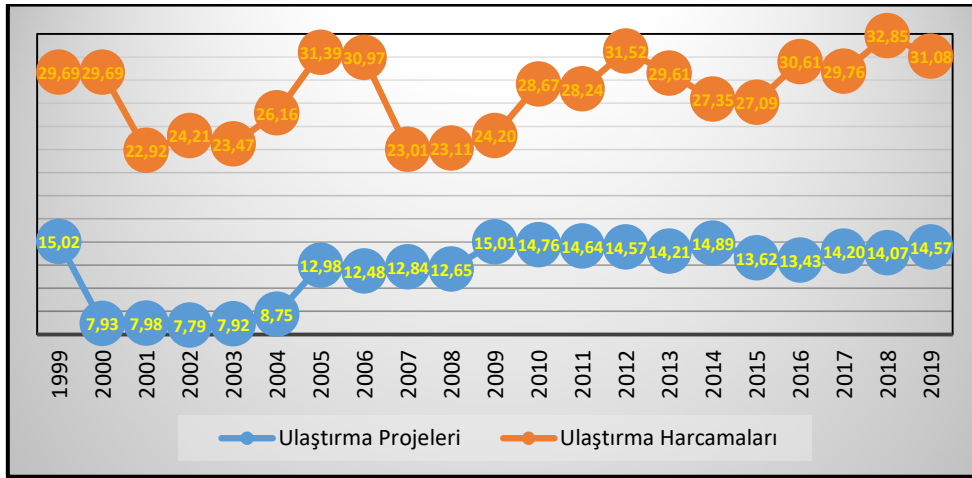
4. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ VE TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ

Ulaştırma sektörünün ekonomik büyüme ve kalkınmaya olan etkisi, ekonomi biliminin ortaya çıktığı yıllardan beridir hep ilgi alanına girmiştir. Büyüme olgusuna bilimsel olarak ilk ilgilenen iktisatçılar, klasik iktisatçılar olmuş ve klasikçilerin geliştirdiği Klasik Büyüme Teorisi, ekonomik büyümeyi bir sermaye birikimi olarak tanımlayarak kar güdüsünün sermaye birikimine sebep olduğunu belirtmişlerdir (Özel, 2002: 148, 149). Klasikçilerin en önemlisi olan iktisatçı Adam Smith, iktisadi büyüme için mübadele ve iş bölümünün rolü üzerinde durarak bir ekonomik sistemde esas faaliyetlerin üretim, bölüşüm, mübadele ve tüketim faaliyetleri olduğunu belirtmiştir. Smith, ekonomik sistemde üretilen mal ve hizmetlerin toplumsal yarar sağlayabilmesi için mutlaka mübadelenin var olması gerektiğini savunmaktadır. Mübadelenin gelişmesi, üretilen mal ve hizmetlerin toplumsal katma değerini arttırmaktadır. Piyasa etkinliğinin artması, piyasadaki mübadele kolaylığına bağlı olup, mübadele kolaylığı piyasa aktörlerinin alışveriş yaptıkları ürünlerden elde ettikleri faydayı da seviyesini de arttırmaktadır. Bu bağlamda ulaştırma, üretilen malların piyasaya ulaştırılması, talep edilen ürüne erişimin sağlanması, her türlü piyasanın birbirine bütünleşmesi gibi etkinlikleri sağlamaktadır. Dolayısıyla, bir ekonomik sistemde sınırlı ulaştırma olanakları mevcut ise mübadele olanakları da sınırlı demektir. Mübadele ile ilgili olarak Türkiye'nin 2002-2018 yılları arasındaki taşımacılık miktarlarına bakıldığında, bu miktarın her geçen yıl artmakta olduğu görülmekle birlikte mübadelenin kalitesini etkileyen Lojistik Performans endeksi puanı (LPI) 2012 yılından sonraki yıllarda düşüş göstermiştir. Dünya Bankası'nın 2007 yılından beri 160 ülkeyi 6 farklı kriter (Gümrük, altyapı, uluslararası sevkiyat, lojistik hizmetlerinin kalitesi, gönderilerin takibi ve izlenebilirliği, zamanında teslimat) çerçevesinde ölçerek uluslararası Lojistik Performans Endeks puanına tabi tutmaktadır. Bu anlamda ilk olarak Türkiye 2007 yılında bu sıralamada 30. sırada yer alırken, 2012 yılında 27. ve 2018 yılında 47. sırada kendine yer bulmuştur. Türkiye'nin 2012 yılı sonrasında LPI sıralamasındaki düşüşünün nedenlerinin başında, 2011 yılında başlayan Suriye iç savaşı ile birlikte yaşanan bölgesel sınır istikrarsızlığının genel anlamda korumacı bir gümrük işlemlerine sebebiyet vermesi sonucu gümrük işlemlerinin verimliliğine dair önemli kuşku oluşturma olarak söylenebilir. Türkiye'nin LPI puanlamasında gerilemesine İkinci neden; Bir Kuşak Bir Yol gibi ticaret yollarının işlerlik kazanmasına yönelik hali hazırda yapılan planlarda Türkiye'nin bu girişim içerisinde kendine yer bulamaması ve yük ve yolcu taşımacılığının farklı güzergahlar üzerinden sağlanması olarak gösterilebilir. Ancak, yurt içi ve yurt dışı taşımacılık değerlerine bakılacak olunursa, hem yurt içi hem de yurt dışı taşımacılık oranlarındaki artışların, ulaştırma sektörünün mübadeleye katkı sağladığı rahatlıkla söyleyebilir.

Bir ekonomide devletin büyüklüğü/hacmi kamu harcamalarının milli gelir içindeki payı ile ölçülmektedir. Bu payın artması ise belli noktaya kadar büyüme amacına hizmet edebilmektedir. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde kamu harcamalarının artması, son zamanlarda konunun büyüme açısından ele alınmasına sebep olmaktadır. Keynesyen kuramı, kamu harcamalarının ekonomik büyümeyi nasıl etkilediği sorusuna odaklanmaktadır. Bunun cevabı, kamu harcamalarındaki artışın büyümeyi artırdığı ve harcamalardan büyümeye doğru bir nedenselliğin varlığı ile verilmektedir. Keynesyen yaklaşımın aksine, ekonomik büyümeden kamu harcamalarına doğru bir ilişkinin varlığını ise Wagner yaklaşımınca izah

edilmektedir. Wagner'e göre; ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin artması ve kalkınmanın gerçekleşmesi ile birlikte bireylerin mallara olan talepleri artmakta ve ihtiyaçların çeşitlenmesi çerçevesinde devlet bu mal ve hizmetleri sunmaya yönelik kamu harcamalarını arttırmaktadır. Ayrıca, diğer ekonomik gelişmelerle beraber devletin rolü ve görevleri artarak eğitim, altyapı, ulaştırma gibi alanlardaki faaliyetleri genişlemektedir. Dolayısıyla Wagner'a göre, büyümeden kamu harcamalarına doğru bir nedensellik söz konusudur. Türkiye gibi özellikle gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyüme ve kalkınma süreci kamu sektörünün öncülüğünde ve kontrolünde gerçekleşmektedir. Dolayısıyla, ekonomik büyüme gerçekleştirildiği oranda, kamu payının, dolayısıyla kamu harcamalarının ve özellikle ulaştırma harcamalarının katlanarak artması kaçınılmazdır.

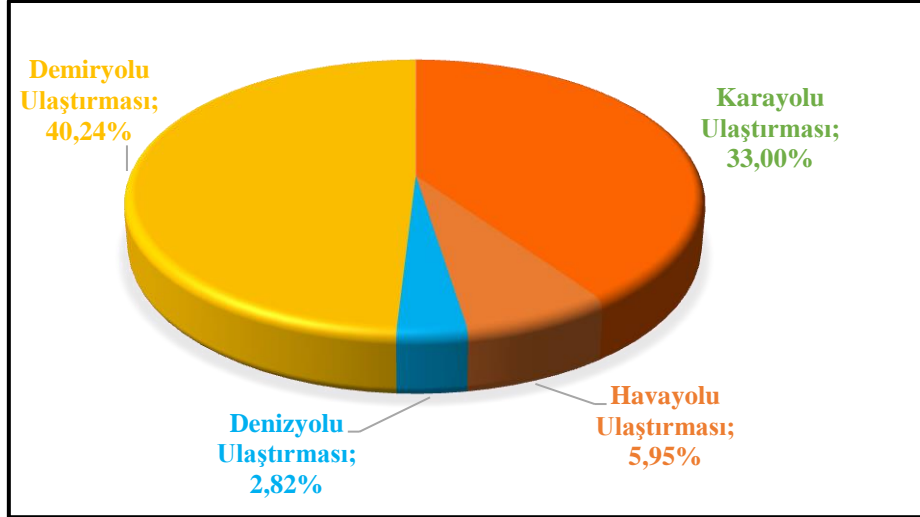
Nitekim sektörel yatırımlar içerisinde ulaştırma yatırımlarının payı yıllara göre en büyük payı alarak yıllar bazında sayısal olarak değeri de büyümüştür (Şekil 3). Ayrıca neoliberal politikalar çerçevesinde ulaştırma yatırımlarına olan özel sektör katılımı da artmıştır.



Şekil 3: Kamu Harcamalarında Ulaştırma Projelerinin ve Harcamalarının Payı (%) (1999-2019)

Kaynak: Strateji ve Bütçe Başkanlığı'nın yıllık programlarından yararlanılarak hazırlanmıştır.

Bununla birlikte ulaştırma sektörü bileşenlerinin toplam ulaştırma harcamaları içerisindeki payları Şekil 4'de gösterilmektedir. Buna göre, 1999-2019 yıllarını kapsayan aralıkta kamu sektörünün gerçekleştirdiği ulaştırma sektöründeki inşaat harcamalarından en fazla payı 2003 yılında Yüksek Hızlı Trenlere olan eğimlerle birlikte % 40,24 ile demiryolu ulaştırması almaktadır. Demiryolu ulaştırmasının ardından en fazla inşaat harcamasının yapıldığı alt sektör karayolu ulaştırması olmuştur (% 33). Daha sonra toplam ulaştırma harcamaları içerisinde % 5,95 ile havayolu ulaştırması gelmektedir. En son ise denizyolu ulaştırması % 2,82 harcama ile ulaştırma sektörlerindeki inşaat harcamaları sıralamasındaki yerini almaktadır.



Şekil 4: Ulaştırma Harcamalarının Ulaştırma Bileşenlerine Göre Dağılımı (1999-2019)

Kaynak: Strateji ve Bütçe Başkanlığı yıllık programlarından yararlanılarak hazırlanmıştır.

4.1. GSYH Etkisi

Dünya Ticaret Örgütü (WTO, 1998: 2)'ne göre ulaştırma, tüm ekonomik alanların döngülerini izleyen ve geliştiren bir “downstream” (geri bağlantılı) özelliği taşıyan yardımcı bir etkinliktir. Haliyle, Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH) artışıyla artmakta olan talep, hem tarım hem turizm hem de sanayi üretimini etkileyerek taşıma talebini yükseltmektedir. Bunun sonucu olarak da GSYH'deki artışlar, ulaştırma talebinde niceliksel olarak artışlara sebebiyet vermektedir. Bu bağlamda, Türkiye'de 1998-2017 yılları ortalamasına göre GSYH'nin oluşumuna en fazla katkı sağlayan sektörlerin başında sanayi gelirken, ardından sırasıyla ticaret, ulaştırma ve depolama, konut sahipliği, inşaat sektörü ve tarım gelmektedir. (Strateji ve Bütçe Başkanlığı)

Dünya genelinde ulaştırma bileşenleri içerisinde ekonomik etkileri en yüksek olan bileşen havayolu ulaştırması olmuştur. Dünya geneline bakılacak olunursa; 2017 yılında havacılık sektörü küresel GSYH'ye yaklaşık 665 milyar dolar katkı sağlayarak dünya GSYH'sine % 3,5 oranında destek veren bir sektör olmuştur. Buna birde dolaylı tedarikçi faaliyetleri eklendiğinde havayolu ulaştırma sektörünün yaklaşık 760 milyar dolar GSYH'ye katkısı bulunmaktadır (Macit, Macit, 2017: 80). Türkiye için bakıldığında, havacılık sektörünün Türkiye ekonomisine en önemli katkıyı sağlayan unsurun yeni tamamlanan İstanbul Yeni Havalimanı olduğu düşünülmektedir. İstanbul Yeni Havalimanı (İYH) Etki Değerlendirme raporuna göre, İstanbul Yeni Havalimanı'nın Türkiye ekonomisine yapacağı katkı, en kötü ve iyi şartlarda GSYH'nin % 4,2'si ile % 4,9'u arasında olacağı beklenmektedir. Bu değeri, Schiphol havalimanının Hollanda ekonomisine sağladığı %3'lük katkısı ile kıyaslandığında oldukça gerçekçi bir beklenti olduğu rahatlıkla söylenebilir (Edam, 2016: 91).

4.2. Bölgeler Arası Gelişmişlik Farkına Etkisi

Bölgesel kalkınma öğretisinde, bölgesel kalkınmanın başlaması açısından ulaştırma altyapısının gelişmesi bir ön koşul olarak görülmektedir. Bu öğreti, taşıma maliyetlerinin düşürülmesinde ulaştırma altyapı gelişiminin büyük rolü olduğuna ve bu sayede ticaretin ve uzmanlaşmanın özendirildiğine inanmaktadır. Böylelikle, iktisadi aktivitenin mekana yayılımı sağlanarak bölgesel gelişmişlik farklılıklar azalmaktadır (Saatçioğlu, Karaca, 2013: 2).

Dünya Bankası (2012), Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler için ulaştırma altyapısının geliştirilmesini bölgesel ve ulusal çapta iktisadi kalkınmanın belirleyici unsuru olarak görmektedir. Bunun sebebi olarak da, üretim maliyetleri içerisindeki ulaştırma maliyetinin

yüksekliğini göstermektedir. Bilhassa Türkiye'nin batı ve kıyı bölgelerine göre daha az gelişmiş olan doğu bölgelerinin daha yüksek ulaştırma maliyetlerine maruz kaldığına vurgu yapılmaktadır. Bu noktayı nazarla Saatçioğlu ve Karaca (2013: 1-11)'nin yapmış olduğu "Ulaştırma Altyapısı ve Bölgesel Gelir Farklılıkları: Türkiye için Ampirik Bir Analiz" çalışması, Dünya Bankası'nı teyit eder şekilde iki sonuç vermektedir. İlk ve bizi ilgilendiren sonucunda, Türkiye'deki bölgeler arası gelir farklılıklarının açıklanmasında ulaştırma altyapısının fiziksel sermayeden daha önemli bir unsur olduğu ve kişi başına fiziksel sermayedeki % 1'lik artışın reel kişi başı gelirden oluşturduğu artışın, ulaştırma altyapısındaki gelişmenin oluşturduğu gelir artışından yaklaşık % 0.22-0.23 daha düşük olduğu ortaya çıkmıştır. Buradan hareketle çalışmada, bölgesel gelir farklılıklarının azaltılması noktasında az gelişmiş bölgelere yapılacak ulaştırma yatırımlarının fiziksel sermaye yatırımlarından daha etkin olduğuna ulaşılmaktadır.

Bu konu ile ilgili bir diğer çalışma Kara ve Taş (2012)'a ait "Ulaştırma ve Haberleşme Altyapısının Bölgesel Kalkınmaya Katkısı ve Türkiye Üzerine Bir Uygulama" adlı çalışma olup çalışmalarında, 2004-2008 verileri dikkate alınarak Türkiye'deki ulaştırma altyapısının hem bölgesel hem de her bir Düzey-1 bölge geliri üzerindeki katkısı değerlendirilmiştir. Çalışma sonucunda, altyapı harcama türünün genel olarak bölgesel gelir üzerinde ve her bir Düzey-1 bölgesi geliri üzerinde pozitif katkı sağladığı görülmüş ve bu harcamaların bölgesel gelişim için bir politika aracı olarak kullanılabilmesi kanaati oluşmuştur. Ayrıca, bölgesel ekonomik ve sosyal göstergeler üzerinden görece daha geri kalmış bölgelerde ulaştırma-haberleşme altyapı harcamalarının bölgesel gelire olan katkısının bölgesel ortalamasının üzerinde olduğu tespiti yapılmıştır. Dolayısıyla, ulaştırma ve haberleşme harcamalarının bir bölgesel ekonomik politika aracı olarak kullanımının dışında, aşırı kalabalıklaşmış bölgelerde kalabalıklaşmanın yarattığı tıkanıklıkların giderilmesi, geri kalmış bölgelerde ise bu bölgelerin diğer bölgelerle olan bağlantılarının gelişimi yoluyla gelire olan katkısı dikkate alınarak ulaştırma harcama türünün her iki problemin ortadan kaldırılmasında bölgeler için ayrı bir önem arz ettiğinin altı çizilmiştir.

Diğer taraftan, ulaştırma sektörünün ulusal ve bölgesel sosyo-ekonomik bir sorun olan gelir dağılımındaki eşitsizliğe dolaylı da olsa etki edebildiği söylenebilir. Aktan ve Vural (2002)'a göre, gelir dağılımını etkileyen en önemli yapısal unsurların başında emek, arz-talep dengesi, üretim unsurlarının dağılımı ve ekonomik olumsuzluklar gelmektedir. Ulaştırma ile ilişkisine bakılacak olursa; önceleri sadece kendi yakın çevresinde çalışmak zorunluluğunda olan işgücü, ulaştırma sektörünün gelişmesi sonucu mekan ve zaman mesafesinin kısalması ile daha uzaktaki iş imkanlarına daha düşük maliyetle erişebilme olanağı kazanarak gelirini arttırabilme şansını yakalayabilmektedir. Aktan ve Vural, iş gücü mobilitesinin artmasının bir bölgede kalifiye iş gücü arzının artmasına ve kalifiye olmayan iş gücü talebinin azalmasına sebebiyet vereceğinden bölgelerarası ücret farklılıklarının da ortadan kalkmasına katkı sağlayacağını bilmesi gerektiğini belirtmektedirler.

Bu bağlamda, konu ile ilgili Pişkin (2018: V)'in "Ulaştırma Yatırımlarının Türkiye Ekonomisi Üzerine Makro, Mikro ve Bölgesel Düzeydeki Etkileri: Mekansal Hesaplanabilir Genel Denge Modeli Kapsamında" başlıklı çalışmada, Türkiye'nin daha az gelişmiş bölgelerinin ulaştırma olanaklarının iyileştirilmesiyle düşen ulaştırma maliyetleri sonucu söz konusu bölge hane halkı refahının büyük şehir ve daha gelişmiş bölgelere göre daha fazla artırdığını tespit etmiştir. Pişkin'e göre, bu sonucun arka planında, daha uzakta yer alan az gelişmiş bölgelerin daha düşük ulaştırma maliyetleriyle zaman ve mekan olarak yakınlaşması sonucu görece daha zengin bölgelere erişiminin kolaylaşması yatmaktadır. Pişkin, İstanbul-İzmir otoyol proje güzergahının geçtiği Marmara ve Ege bölgelerinin İstanbul ve İzmir gibi büyük şehirlere göre daha fazla refah ve üretim artışı yaşanan bölgeler olduğunu belirterek Türkiye'nin batısından doğusuna yapılacak yeni otoban koridorlarının gayri safi milli hasılda

önemli artışlara ve dolayısıyla, söz konusu bölgelerin gelir dağılımında önemli iyileşmelerin yaşanacağını belirtmektedir. Devamında ise, İzmir-Ankara otobanı ve Niğde-Ankara otobanı gibi projeler içerisinde yer alan Ege ve İç Anadolu bölgelerindeki büyük şehirlerin aksine, Orta Anadolu ve Güney Doğu Anadolu bölgelerinin bu projeler sayesinde daha fazla refah ve üretim artışı yaşayan bölgeler olduğunu tespit etmiştir. Sonuç olarak; ulaşırmada yaşanan maliyet düşüşlerinin genel ekonomiye olumlu etkileri yansırken, bölgesel düzeyde belli bölgelere görece daha fazla katkı sağladığı görülmektedir.

4.3. İstihdama Etkisi

Ekonomide tam istihdamın sağlanması ancak ülke genelinde tüm üretim unsurlarının tamamıyla tam kapasite üretime dahil olmasıyla mümkün olabilmektedir. Ülkeler, tüm üretim unsurlarının tam kapasite üretime dahil edilmesi noktasında genel bir amaç hedef gösteremese de, tam kapasiteye erişebilmek için uygulanan iktisat politikaları genellikle sektörel bazda tam istihdama yönelik planlanmaktadır. Benzer şekilde, ulaştırma politikaları oluşturulurken esas amaç, ulaştırma taleplerine en kısa zamanda, en düşük maliyette ve güvenli bir biçimde cevap verebilen ulaştırma sistemleri planlamak, tesis etmek, geliştirmek ve toplumsal faydayı dikkate alarak oluşturmaktır. Bu planlamaların yeterliliğe ulaşabilmesi durumunda istihdam sorunu çözülebilmektedir (Akgüngör, Demirel, 2004: 424). Bu minvalde uygulanan ulaştırma politikalarının tam istihdam amacına erişim gayretine olumlu katkısı olduğu söylenebilir. İki bölge arasında etkin bir ulaştırma sisteminin kurulması iş gücü piyasasının daha sağlıklı işlemesine olanak sağlayacağı kaçınılmaz bir sonuçtur.

Hal böyleyken, ekonomik alan içerisinde önemli ve büyük bir yer kaplayan ulaştırma sektörünün istihdama dolaylı katkısının yanında doğrudan katkısı da bulunmaktadır. Ulaştırma sektörü, altyapısından hizmet sektörüne kadar birçok koldan iş gücü talebi oluşturabilmektedir (Wood, Johnson, 1996: 20). Haliyle, ulaştırma sektörüne yapılan yatırımlar sektörlerin büyümesi ve gelişmesini sağlamakla birlikte iş gücü ihtiyacını da arttırmaktadır.

Bu bağlamda, Tablo 1’de 2003-2017 yılları arasındaki sektörel istihdam dağılımı verilmiş olup, buna göre 2003 yılında ulaştırma sektöründeki 1,022 milyon kişi olan istihdam sayısı, 2017 yılında 1,235 milyon kişiye ulaşmıştır. Ayrıca, 2003-2017 yılları arasında hem kamu hem de özel sektör tarafından ulaştırma altyapı inşaatında yatırım olarak büyük bir artışın olduğu bilinmekle beraber inşaat sektörü içerisinde ulaştırma altyapı çalışmalarında da istihdam edilen kişi sayısı önemli rakamlara ulaşmaktadır. Diğer yandan, ulaştırma altyapı ve hizmetinin etkin bir şekilde gelişimi dolaylı olarak diğer hizmet sektörlerinin (Turizm vb.) istihdamını da etkilediği düşünülmektedir. Şunu teoride söylemek gerekir ki; ekonomik anlamda tam istihdamın sağlanması, ancak ülkenin makroekonomik, para ve mali politikaları gibi geniş politikaların ulaştırma politikası ile bir bütünlük içerisinde ele alınmasıyla çözümlenecek bir sorundur. Fakat 2003 yılında 66,4 milyon olan Türkiye’nin nüfusu 2017 yılında 79,81 milyona ulaşarak %16,8’lik bir artış gerçekleşirken, 2003-2017 yılları arasında inşaat ve ulaştırma sektörlerindeki istihdam artışları %54 ve %17,24 oranında artmıştır. Haliyle ulaştırma sektörünün ülke istihdamına önemli katkı sağladığı söylenebilir.

Tablo 1: İstihdamın Sektörel Dağılımı (2003-2017)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
TARIM-AGRICULTURE	7,165	5,713	5,154	4,907	4,867	5,016	5,254	5,683	6,143	6,097	6,015	5,470	5,483	5,305	5,464
SANAYİ-INDUSTRY	3,846	3,919	4,178	4,269	4,314	4,441	4,130	4,496	4,704	4,751	4,956	5,315	5,331	5,297	5,383
Madencilik-Mining	83	97	110	118	128	115	103	115	125	113	105	134	118	125	137
İmalat Sanayi-Manufacturing	3,664	3,742	3,994	4,066	4,088	4,235	3,949	4,216	4,367	4,420	4,632	4,936	4,956	4,915	4,969
Elektrik,Gaz ve Su-Energy	100	80	74	85	98	91	78	165	212	218	218	245	257	257	277
HİZMETLER-SERVICES	10,135	9,999	10,735	11,247	11,558	11,736	11,893	12,417	13,262	13,975	14,553	13,234	13,892	14,616	15,247
İnşaat-Construction	965	966	1,107	1,196	1,231	1,241	1,249	1,431	1,676	1,709	1,782	1,912	1,914	1,987	2,095
Ulaştırma-Transportation	1,022	1,043	1,074	1,101	1,136	1,089	1,081	1,009	1,044	1,095	1,152	1,119	1,108	1,185	1,235
Ticaret-Trade	4,052	4,027	4,336	4,492	4,557	4,573	4,542	3,326	3,476	3,502	3,518	3,586	3,692	3,758	3,934
Mali Kurumlar-Financial Inst.	738	794	869	996	1,055	1,169	1,339	-	-	-	-	-	-	-	-
Diğer Hizmetler-Other Services (2)	3,358	3,169	3,349	3,462	3,579	3,664	3,682	6,651	7,066	7,669	8,101	8,529	9,092	9,673	10,078
TOPLAM-TOTAL	21,147	19,631	20,067	20,423	20,739	21,193	21,277	22,594	24,110	24,821	25,524	25,933	26,621	27,205	28,189

Kaynak: TÜİK

Daha öncede ifade edildiği gibi, ileriye yönelik perspektifte ve de mevcutta sektörel büyüme açısından havayolu ulaştırma bileşeni önemli başarılar elde etmektedir. Küresel çapta 2034 yılında yaklaşık 100 milyon kişi havacılık sektörde istihdam edilmesi beklenmektedir. Türkiye’de 2003- 2015 yılları arasında havacılık sektöründe % 195’lük bir istihdam artışı gerçekleşmiştir. 2003 yılında sivil havacılık sektöründe 65 bin kişiye doğrudan istihdam sağlanırken bu rakam 2015 yılında 191 bin ve 2019 yılında 225 bin kişiye ulaşmıştır. Bu rakama ulaşmada, yapımı biten ve faaliyete geçen İstanbul Yeni Havalimanının büyük bir rolü vardır ve olmaya da devam etmektedir (Macit, Macit, 2017: 80). İleriye yönelik havacılık sektörü beklentileri ışığında doğal olarak havacılık sektöründeki istihdamın artacağı beklenmektedir.

Benzer şekilde, denizcilik sektörünün yan sanayisi olarak tabir edilen gemi inşa sanayisi, çelik sanayi, makine imalat sanayi, elektrik-elektronik sanayi, boya sanayi ve lastik-plastik sanayileri ile ciddi işbirliği içindedir. Türkiye'deki istihdam sorununun çözümüne yönelik gemi inşa sanayi, emek yoğun karakteri ve yarattığı geniş faaliyet saha özelliği sayesinde istihdama önemli katkılar sağlamaktadır. Bugün Türk gemi inşa sanayi, modern tersanelere, gelişmiş teknoloji ve kalite sertifikalarına sahip olmanın yanında, tecrübeli ve kalifiye bir iş gücü istihdamına sahiptir. Sektörün yan sanayi ile birlikte doğrudan sağladığı istihdam sayısı 50.000 kişiyi bulmaktadır. Askeri, ticari ve sosyal açıdan her ülke için özel bir öneme sahip olan gemi inşa sektörü, 2016 yılı fiyatlarıyla yeni gemi inşasından yaklaşık 1,5 milyar dolar, gemi bakım ve onarımından 1 milyar dolar Türkiye ekonomisine katkı sağlamıştır (TC Ekonomi Bakanlığı, 2016: 1).

5. ULAŞTIRMA TURİZM İLİŞKİSİ

Günümüzde insanların çeşitli sebeplerle yer değiştirme hareketinde “turizm amaçlı” kısa süreli göçler önemli bir yer almaktadır (Soykan, 1997). Bu öneme binaen, ulaştırma sektörünün turizm üretiminin ürün bileşenleri içerisinde en önemlilerinden birini oluşturduğu söylemek mümkündür. İnsanlar ulaştırma olanaklarının ve sistemlerinin gelişmesi ile yeni

yerlere yolculuk etmeye, turistik meraklarını gidermeye veya yenilenen ticari pazarları incelemeye yönelmektedir. Bu bağlamda, ulaştırma sektörünün küresel ölçekte hızlı gelişimi dünyanın hem nicel hem de nitel olarak en dinamik sektörü olan turizm sektörünü de etkilenmektedir. Ayrıca, son tahlilde teknolojinin gelişmesi ile birlikte ulaştırma sektöründe vukuu bulan her türlü yenilik, gelişim ve kolaylığın turizm sektörü üzerinde talebin artmasına vesile olduğu söylenebilir.

Ulaştırma sektörünün tarihsel seyrine bakıldığında, Sanayi Devrimi ile hız kazanan ulaştırma sektöründeki gelişmeler, insanların iktisadi, kültürel ve sosyal gelişimine olumlu yönde etki ederek insanların seyahat etme olanaklarının artışına sebebiyet vermiştir. Sanayi Devrimi ile birlikte demiryolu ulaştırması ile başlayan seyahat ve turizm kolaylığı ilerleyen yıllarda karayolu ve havayolu ulaştırmaları ile devam ederek turizm sektöründe kitlesel seyahatler gibi kendine özgü arz talep dengesini oluşturmuştur. Günümüzde turizm sektörünün sosyoekonomik alanda yaklaşık elli beş sektör ile etkileşimi söz konusu olup, turizm ülkelerin bütçe açığının kapanmasında ve ekonomisinde önemli bir yere sahiptir.

Turizm üretiminde ulaştırma sektörü önemli bir bileşen olsa da, en nihayetinde bir ara ürün olma özelliğinden dolayı öncelikle turizm sektörünün yapısını oluşturan beşli yapı içerisinde kendine yer bulmaktadır. Bu beşli yapı; yeme içme sektörü, ulaştırma sektörü, konaklama, turistik cazibe merkezleri, seyahat ticareti yapan kuruluşlar ve kamu özel destek kuruluşları olarak sıralamak mümkündür (Öner, 1997: 35). Bunun yanı sıra turizm sektöründe kullanılacak ulaştırma bileşenine olan talebi ise; a) ulaştırma hızı, b) konfor, c) güvenilirlik, d) destinasyon uzaklığı, e) ulaştırma hizmetinin fiyatı, f) kişinin harcanabilir geliri gibi bir takım unsurlar belirlemektedir (Arıkan ve diğerleri, 2008: 295).

Benzer şekilde turizme erişim olarak tanımlanan turizm ulaştırmasının yapısal bazı özellikleri bulunmakla birlikte bunları şu şekilde sıralamak mümkündür (Gürdal, 1995: 13). Turizm ulaştırması;

Turizm pazarlarından (tourism markets) turist çekim merkezlerine (tourist attractions) taşınması ile ilgili bir faaliyettir.

Ekonomik açıdan uygun ve insanlara ucuz fiyat ile zaman faydası sağlayan bir özelliğe sahiptir.

Turizm amaçlı kitlesel seyahatlerde ulaştırma sistemleri ile koordinasyonu gerektiren bir etkinliktir.

Ulaştırma sektörünün depolanamama özelliğinden dolayı turizm sektöründe ulaştırma sektörüne olan arz ve talebin aynı zaman içerisinde olması gereken bir özellik taşımaktadır.

Ulaştırma sektörü, bileşenleri (Demiryolu, Denizyolu, Havayolu, Karayolu, Suyolu) içerisinde bulundurduğu çeşitli hizmet sektörler ve araçlar (Gezi gemileri, havaalanı servisleri vb.) vesilesiyle turizm endüstrisinin gelişmesi için bir faaliyet alanı olmaktadır.

5.1. Turizm Endüstrisi'nde Ulaştırma Bileşenleri

Ülkelere ait ulaştırma politikaları bir anlamda ulaştırma bileşenleri arasındaki denge politikalarını da belirleyen üst bir siyasaı oluşturmaktadır. Haliyle, ulaştırma bileşenleri arasında oluşan dengesiz dağılımın nedenini ulaştırma politikalarının planlanması değil, uygulamaya yansıyan taraflarında aramak mümkündür. Hal böyleyken, ulaştırma bileşenleri arasındaki yük ve yolcu taşımacılığındaki dengesiz dağılımının bir yansımasını turizm ulaştırmasında görmek mümkündür. Ancak burada şunu ifade etmekte fayda vardır ki; yurt içi turizmde tercih edilen ulaştırma bileşeni yurt dışı turizmde tercih edilmeyebilir. Turistlerin ulaştırma bileşenlerinden hangisini tercih edecekleri gidilen destinasyon, ulaştırma fiyatlandırması, konfor, hız, ulaştırma bileşeninin tamamlayıcılık özelliği gibi unsurlar

belirlemektedir. Örneğin; Türkiye’de yurt içi turizmde tercih edilen ulaştırma bileşeni karayolu olurken, yurt dışı turizmde havayolu ulaştırması olabilmektedir. Turizm endüstrisinde kullanılan dört ulaştırma bileşenini şu şekilde özetlemek mümkündür.

5.2. Turizm Ulaştırmasında Karayolu

Karayolu ulaştırması, turizm talebini gerçekleştirirde gerek bireysel gerekse kitlesel seyahat yapma olanağını sağlamasından dolayı insanlara hareket serbestliği ve zevk veren bir ulaştırma bileşenidir. Bu bağlamda bakıldığında, karayolu bileşeninin ulaştırmanın diğer bileşenlerine göre coğrafi olarak en ücra köşelere kadar erişirme özelliği nedeniyle turizm endüstrisinde en çok tercih edilen ulaştırma bileşenlerinin başında gelmektedir. Ayrıca, ulaştırma ekonomisi açısından bakıldığında, gelişen teknolojik yenilikler sayesinde hızlı ve konforlu bir yapı kazanan karayolu ulaştırması, kısa mesafeli seyahatlerde daha çok tercih edilen bir ulaştırma bileşeni haline gelmiştir. Turizm ulaştırmasında insanların diğer ulaştırma bileşenlerini tercih etmesinde farklı sebepler olsa da, nihayetinde ulaşımın tamamlayıcılığı için karayolu ulaştırmasının kullanılması zorunlu olmaktadır. Dolayısıyla, turizm ulaştırmasında karayolu bileşeni ciddi manada önemli bir unsur olarak önümüze çıkmaktadır.

Karayolu ulaştırmasında genellikle özel otomobil, otobüs, minibüs, taksi, kiralık araçlar, karavan, motosiklet ve bisiklet gibi kara taşıtları en çok kullanılan ve tercih edilen taşıtlardır. Her alanda olduğu gibi otobüs taşıtlarının gelişimi ile otobüsler modern bir hal alarak insanların seyahat tercihlerinde önemli bir yere oturmuştur. Ancak, bu tercihin nedenleri her ülkenin sosyoekonomik, coğrafi ve ulaştırma politika gelişim durumlarına göre değişiklik göstermektedir. Örneğin, Batı Avrupa ülkelerinde uzun mesafeli şehirlerarası seyahatlerde tur otobüsleri dışında otobüs sefer sayılarının az olduğu ve uzun mesafeli yolculuklarda diğer ulaştırma bileşenlerinin kullanıldığı söylenebilir. Bu nedenle 400-600 km den uzak mesafeler için karayolu ulaştırması uygun değildir ve turisti diğer ulaşım araçlarına (gemi, uçak vb.) aktarmak gerekir.

Uzun mesafeli yolculuklarda karayolu ulaştırması içerisinde otobüslerle birlikte özel otomobil ve karavan araçlarının sık kullanıldığını görmek mümkündür. Kısa mesafeli seyahatlerde ve destinasyon içerisinde ise, motosiklet ve bisiklet gibi kara taşıtları kullanılmaktadır. Sonuç itibarıyla, karayolu ulaştırmasını turizm açısından cazip kılan en önemli unsurları; kısa mesafe için ucuz olması, zaman ve güzergah esnekliği sağlaması, ulaşılabilirlik ve taşıma kabiliyeti olarak belirtmek mümkündür.

5.3. Turizm Ulaştırmasında Demiryolu

Sanayi Devrimi ile birlikte ülkelerin ekonomik büyüme ve kalkınmasında önemli bir yeri olan demiryolu ulaştırması, tarihsel süreç içerisinde turizm amaçlı kitlesel seyahatlerde kullanılan ilk ulaştırma bileşeni özelliği taşımaktadır. Gelişen teknoloji ve değişen iktisadi politikalar, ülkelerin ulaştırma politikalarını da etkisi altına alarak demiryolu ulaştırmasının cazibesinin azalmasına sebebiyet vermiştir. Ancak son yıllarda özellikle gelişmiş ülkelerde hız, konfor, güvenlik ve çevresel etkiler göz önünde bulundurularak demiryollarına yönelik yeni ve öncelikli politikalar geliştirilmeye başlanmıştır. Yurt içi kitlesel kara taşımacılığında ulaşım maliyetinin düşüklüğü nedeniyle geliri yüksek olmayan, güvenliği ön planda tutun ve yolculuk esnasında seyir zevki taşıyanlar için demiryolu ulaştırması tercih edilen bir ulaştırma bileşeni olmaktadır. İlaveten, seyahat sürecinde yolculara rahat hareket etme imkanı vermesi, kişisel konfor sağlaması ve çevre dostu olması gibi etkenler demiryolu bileşenini tercih edilebilir bir konuma getirmektedir.

5.4. Turizm Ulaştırmasında Denizyolu

Uluslararası ticarete olduğu kadar uluslararası turizmde de ciddi anlamda öneme sahip olan denizyolu ulaştırmasında, ilk turizm amaçlı kitlesel seyahat 1866 yılında Thomas Cook

tarafından Amerika ile İngiltere arasında gerçekleştirilen seyahat ile başlamıştır. Uluslararası turizmde havayolu ulaştırması ile birlikte en çok kullanılan denizyolu ulaştırması, havayolu ulaştırmasına nazaran hız dezavantajına sahiptir. Ancak şunu belirtmekte fayda vardır ki; turizm ulaştırması açısından denizyolu ulaştırmasındaki amaç iki nokta arasındaki mesafeyi hızlı kat etmek olmayıp, aksine yolculuk esnasında tatil olanakları çerçevesinde dinlenme, yeme içme, eğlence ve spor vb. gibi aktivitelerden yararlanarak keyifli zaman geçirmeyi amaçlamaktadır. Ulaştırma açısından hızı önemli bir unsur olarak görenler için bu unsura ilaveten, denizyolu ulaştırmasının hava koşullarından etkilenmesi, yolculuğun diğer ulaştırma bileşenleri ile tamamlanma zorunluluğunun olması gibi etkenlerin bulunması denizyolu ulaştırmasını turistik amaçlı tercihte olumsuz etkilemektedir.

Denizyolu turizmde kullanılan en önemli araçlarından birini kruvaziyer olarak belirtmek mümkündür. Kruvaziyer turizmdeki amaç yolcuların belli bir süre ve belirlenmiş bir program çerçevesinde liman ziyaretleri ve aktiviteleri kapsamakta olup son yıllarda dünya turizm endüstrisi içerisinde kruvaziyer turizminin hızlı bir yükseliş içerisinde olduğu görülmektedir.

5.5. Turizm Ulaştırmasında Havayolu

Teknolojinin gelişmesi ve özellikle ABD öncülüğünde havayolu sektöründe yaşanan serbestleşme (deregülasyon) girişimleriyle birlikte havayolu ulaştırmasının gelişimi noktasında önemli mesafeler alınmıştır. Özellikle geniş kapasiteli yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesi gibi olaylar havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamına yönelik olumlu etki yaratırken, diğer yandan sektör içerisinde yaşanan yapısal dönüşümler ve işbirlikleri havayolu ulaştırmasının gelişimine önemli fayda sağlamıştır (Arıkan ve diğerleri, 2008: 299).

Ulaştırma ekonomisi açısından 600 km ve sonrası için en avantajlı ulaştırma bileşeni olarak görülen havayolu ulaştırması, uluslararası yolculuklarda en çok tercih edilen ulaştırma bileşenidir. Nitekim teknolojik gelişmeler neticesinde günümüzde kısa süre içerisinde uzun mesafelere ulaşma imkanı sunan havayolu ulaştırması, tatil anlayışını mevsimsel zaman aralığından çıkararak kış yaşayan bir bölge insanını yaz mevsimi yaşayan bir başka bölgeye çok kısa bir sürede erdirmeyi sağlayabilmektedir. Son yıllarda gelişen gelişmelerle birlikte havayolu taşıma ücretlerinde düşüşler olurken, bu da uluslararası turizmde havayolu ulaştırmasını en çok tercih edilen ulaştırma bileşeni haline getirmiştir. Ayrıca, turizm endüstrisindeki arz talep dengesi içerisinde havayolu ulaştırmasında charter seferleri başlatarak kitlesel turizm hizmetlerinin önü açılmıştır.

6. ULAŞTIRMA PERSPEKTİFİNDEN TÜRKİYE'DEKİ TURİZM EKONOMİSİ

2019 yılı verilerine göre, seyahat ve turizm sektörünün dünya toplam gayri safi yurtiçi hasılasına doğrudan ve dolaylı katkısı %10,3 olmuştur. Bu toplam katkının karşılığı 8,9 trilyon doları geçmektedir. Tüm dünyada doğrudan veya dolaylı seyahat ve turizm sektöründe çalışan sayısı 330 milyona yakındır. Bu sayı, küresel işgücünün 10 işten 1'ine tekabül etmektedir. Turizm sektörü, küresel ölçekte 1,7 trilyon dolar ziyaretçi ihracatı ile toplam ihracatın %6,8'ini ve küresel hizmet ihracatının % 28,3'ü kapsamaktadır. Ayrıca, 948 milyar dolar sermaye yatırımı ile küresel toplam yatırımın % 4,3'ü içermektedir (World Travel and Tourism Council).

Genel anlamda bahsedilen yukarıdaki rakamlar ışığında turizm, döviz girdisini arttıran ve istihdam sağlayan nitelikleriyle ülke ekonomisine katkı sağlayan önemli bir sektördür. Turizm sektörü sayesinde elde edilen döviz girişi, ülkelerin yabancı sermaye bağımlılığını azaltmaya yönelik önemli bir fırsat doğurmaktadır (Beyaz ve Karabacak, 2018: 58). Türkiye ekonomisinin temel dinamiklerinden birisi olan turizm, dış ticaret açığına, enflasyona ve

işsizliğe çözüm üretmek isteyen ülkelerin önem verdikleri bir sektör olarak görülmektedir (Hepaktan ve Çınar, 2010: 139). Turizmin ödemeler bilançosu üzerindeki etkileri açısından döviz girdisi sağlaması yanında turizm hizmet kapasitesinin artması ile birlikte iş alanları oluşturularak istihdam da yaratmaktadır (Kızılgöl ve Erbaykal: 2008). Bugün dünyada gerek ödemeler dengesi fazla veren ülkeler gerekse ödemeler dengesi açık veren ülkeler turizm sektörünün ödemeler dengesine sağladığı katkıdan dolayı ulusal ölçekte turizm sektörünü teşvik etmektedirler. Ödemeler dengesi fazla veren ülkeler açısından bakıldığında, bu fazlalığın enflasyona neden olmaması ve eritilmesi için vatandaşlarının uluslararası turizme katılımları teşvik edilmektedir. Öte yandan ödemeler dengesi açık veren ülkeler ise, ödemeler dengesi açıklarını turizm gelirleri ile kapatmak istemektedirler. Bu bağlamda, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler, gereksinim duyulan yabancı para gelirinin artması için diğer endüstrilere göre üstünlükleri olan uluslararası turizmin geliştirilmesine çaba harcamaktadırlar.

Türkiye’de turizm sektörünün GSYH ve ödemeler dengesi içerisindeki payı ise her geçen gün artmaktadır. Türkiye’nin 2003-2019 yılları arasında turizm gelirlerinin dış ticaret açığını kapama oranlarına bakıldığında (Tablo 2), 2008 yılında yaşanan küresel krizde % 3,3’lük dış ticaret açığını kapama oranı ile krizin hafif atlatılmasına yönelik rolü büyük olmuştur. Ayrıca, Türkiye’deki turizm sektörü 2016 yılında yaşanan darbe girişimi teşebbüsü sonrasında bir önceki yıla göre yaklaşık % 30’luk bir gelir azalışı yaşayarak terör, güvenlik ve istikrarsız ortamlardan önemli derecede etkilendiğini göstermiştir. İlaveten, Tablo 2’de görüldüğü üzere 2003-2019 yılları arasında turizmin dış ticaret açığını kapamadaki payı ortalama % 52 olmuştur. Türkiye ekonomisinin sürekli dış ticaret açığı verdiği görülürken turizm gelirlerinin dış ticaret açığını kapamadaki rolü ciddi manada etkin bir hal almıştır. Özellikle 2008 yılında yaşanan küresel krizde ve 2018 yılında yaşanan dolarizasyon sonrasında turizm gelirlerinde meydana gelen artışlar dış ticaret açığını kapamada diğer sektörlerle nazaran oldukça büyük rol oynamıştır.

Tablo 2’de görüldüğü üzere, 2016 yılında Türkiye’de gerçekleşen darbe girişimi teşebbüsü Türkiye’nin yapısal ve yönetsel tüm fonksiyonlarını değiştirirken, turizm gelirlerinin ve turist sayısının azalmasına da sebep olmuştur. Akabinde sağlanan istikrarlı ortamla birlikte Türkiye’nin 2019 yılı turizm geliri 34,5 milyar ABD doları ile ortalama %16,9 artış göstererek dünyadaki turizm gelirleri içerisinde Kanada, Portekiz ve Birleşik Arap Emirlikleri gibi ülkelerin önünde sıralanarak 15. sırada yer almıştır. Turist sayısına göre, Türkiye’yi 2019 yılında toplamda 51.747.199 turist ziyaret etmiş ve bu rakamlarla Avrupa’da 4. ve dünyada ise 6. en çok ziyaret edilen ülke sıralamasında yerini almıştır (Kültür ve Turizm Bakanlığı).

Tablo 2: Türkiye’de Turizm Gelirlerinin Dış Ticaret Açıklarını Kapama Payı ve Turizm Gelirlerinin GSYH İçindeki Payı.

Yıllar	Dış Ticaret Açığı (DTA)	Gelen Ziyaretçi Sayısı	Turizm Gelirleri	Turizm Gelirinin DTA Kapama payı	Turizm Gelirlerinin GSYH İçindeki Payı
	(*1000 \$)		(*1000 \$)	%	%
2003	22 086 856	16 463 623	13 854 866	73,81	4,4
2004	34 372 613	20 753 734	17 076 607	58,95	4,2
2005	43 297 743	25 045 142	20 322 111	55,72	4,1
2006	54 041 498	23 924 023	18 593 951	42,83	3,4
2007	62 790 965	27 239 630	20 942 500	43,34	3,1
2008	69 936 378	31 137 774	25 415 067	44,30	3,3

Yıllar	Dış Ticaret Açığı (DTA)	Gelen Ziyaretçi Sayısı	Turizm Gelirleri	Turizm Gelirinin DTA Kapama payı	Turizm Gelirlerinin GSYH İçindeki Payı
	(*1000 \$)		(*1000 \$)	%	%
2009	38 785 809	31 759 816	25 064 482	82,52	3,9
2010	71 661 113	32 997 308	24 930 997	46,09	3,2
2011	105 934 807	36 769 039	28 115 692	34,13	3,4
2012	84 066 659	37 715 225	29 007 003	43,75	3,3
2013	99 858 613	39 860 771	32 308 991	32,35	3,4
2014	84 508 918	41 627 246	34 305 903	40,59	3,7
2015	63 268 398	41 114 069	31 464 777	49,73	3,7
2016	55 995 686	30 906 680	22 107 440	39,48	2,6
2017	76 736 291	37 969 824	26 283 656	34,25	3,1
2018	55 016 000	46 112 592	29 512 926	53,64	3,8
2019	31 174 000	51 747 198	34 520 332	110,73	4,6

Kaynak: Türkiye Seyahat ve Acenteler Birliği, TÜİK

Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği (TTYD) ve TÜSİAD (2019: ii) tarafından hazırlanan “Turizmde Dönüşüm Senaryoları Raporu” adlı rapora göre, turizm dönüşüm senaryolarının uygulanması neticesinde Türkiye’ye gelen turist sayısının 2033 yılında 104 milyonu bulacağını belirterek turizm gelirin 119 milyar ABD dolara, kişi başına turist harcamasının 1.150 ABD dolara çıkacağı, ülkedeki işsizliğin %7,6 seviyelerine düşeceği, yaratılan ek turizm geliri ile dönemsel olarak ortalamada 1,6 puan GSYİH’de artışın olacağı öngörülmüştür. Yine aynı rapor (2019: 4)’da mevcut gelen turistlerin seyahat lokasyonlarına değinerek, konaklama tesislerine geliş yapan 31 milyondan fazla yabancı ziyaretçinin %48’i Antalya’ya, %25’i İstanbul’a, geri kalan %27’sinin ise aralarında Muğla, Aydın ve Kapadokya gibi destinasyonlara yöneldiğini, 112 milyon yabancı resort ziyaretçilerin geceleme seçeneklerinde durumun %63’lük bir oranla Antalya lehine seçimlerinin olduğu ve İstanbul ve Antalya gecelemlerinin toplam gecelemlerin %80’inden fazlasını kapsadığı belirtilmiştir.

Bu bağlamda, Türkiye’deki turizm sektörünün gelişmesini ve turistlerin destinasyon tercihleri etkileyen en önemli unsurlardan bir olarak ulaştırma sektöründe yaşanan gelişmeleri belirtmek mümkündür. Son yıllarda havayolu ulaştırmasında yapılan altyapı yatırımları ve akaryakıt alanında yapılan sübvansiyonlar turizm sektöründe havayolu ulaştırma tercihini arttırmıştır. 1977 yılında Türkiye’ye giriş yapan yabancıların %37,7’si denizyolu, %28,8’i havayolu, %27,8’i karayolu ve %5,7’si demiryolu ulaştırma bileşenlerini tercih etmişlerdir. 2011 yılında Türkiye’ye giriş yapan yabancıların %69,3’ü havayolu, %22,2’si karayolu, %8,3’ü denizyolu ve %0,2’si demiryolunu tercih ederken 2018 yılında, %76,67’ü havayolu, %20,28’si karayolu, %2,99’ü denizyolu ve %0,07’si demiryolunu tercih etmişlerdir (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği). Bu bağlamda havayolu ulaştırması ve turizm birbirine karşılıklı bağımlı hale gelen iki sektör olmuştur. Bu sayede birbirlerini tamamlayıcı nitelikte hizmet sunma özelliği kazanmışlardır. Havayolu işletmeleri sundukları hızlı, güvenli ve ucuz seyahat imkanıyla dünyanın en büyük sektörlerinden biri olan turizmin gelişmesinde çok büyük rol oynamaktadır. Gerek sağladığı ekonomik ve sosyal faydalar gerekse diğer sektörlerin gelişimi için sağladığı faydalar göz önüne alındığında, havayolu taşımacılığının önemi daha iyi anlaşılmaktadır. Havayolu ulaştırması iç ve dış hat bağlantıları sağlayarak turizmi ve ekonominin gelişmesine katkıda bulunmaktadır (Kültür ve Turizm Bakanlığı). Bu gelişmenin

en büyük avantajlarından birisi, son yıllarda Türkiye’de oluşan güçlü ulusal charter havayolu işletmeciliğinde sağlanan rekabetçi fiyat, hizmet standartı ve kalitesiyle yurtiçi ve yurtdışı birçok destinasyona uçuş gerçekleştiren düşük maliyetli havayolu taşımacılığıyla iç ve dış turizmin gelişmesine neden olan Türk havayolu şirketleridir. Bununla birlikte, havayolu ulaştırmasının istihdama sağladığı dolaylı katkıyı Afyon-Kütahya arasında yapılan Zafer Havalimanı’nda görmek mümkündür. Söz konusu havaalanının inşaatının başlamasıyla birlikte bölgeye yapılan yatırımlarda bilhassa termal tesislerin sayısında artış olduğu gözlemlenmiş ve bu sektöre yönelik iş gücü talebi de artmıştır. Havalimanında çalışanlar ile yeni açılan termal tesislerindeki personel ihtiyacı bölge halkının istihdama kavuşmasını sağlamıştır (Uçar, Akman, 2019: 547).

Yabancı turizm için ulaştırma bileşeni tercihiinde destinasyon mesafesi ve erişilebilirlik önemli bir unsur olmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye’de yabancı turizm açısından turizm alışkanlıkları sahil kentleri ve İstanbul ağırlıklı görünmektedir. Bu yöndeki tercihler iç turizmde de görmek mümkündür. Haliyle, turizmin yurt içinde ucuz ve konforlu gerçekleştirilebilmesi için sahil kentlerine özellikle Antalya bölgesine Yüksek Hızlı Tren projesinin uygulamada hayat bulması önemli bir adım olacaktır. Çünkü tatil giderlerinin önemli bir kısmını ulaşım (seyahat) giderleri oluşturmaktadır. Dolayısıyla, tatil ihtiyacı toplum içerisinde bir ihtiyaçtan çok bir lüks harcama olarak algılanmaktadır. Turizmdeki ulaştırma giderlerini minimize edebilecek olan demiryolu ulaştırmasının, cazibesi yüksek tatil bölgelerinde hayata geçirilmesi hem orta gelirli vatandaşın tatil yapma fırsatı artırılmış hem de turizm sayesinde ülke içerisinde sosyal ve kültürel bütünleşmenin yolu açılmış olacaktır. Türkiye’nin Ankara-Konya, Ankara-Eskişehir, Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren uygulamaları bu konuda bir başlangıç aşamasında olduğu söylenebilir. Türkiye’nin 2030 yılı demiryolu ulaştırması hedeflerine bakıldığında, İstanbul-Ankara-Antalya, Ankara-Diyarbakır Yüksek Hızlı Tren projelerinin uygulamada hayat bulması, yurt içi turizm sirkülasyonuna önemli ekonomik katkılar sağlayacağı düşünülmektedir. Demiryolu ulaştırmasının cazibesinin artırılabilmesi adına demiryolu taşıma ücretinde aile indirimleri uygulanarak aile seyahat giderleri içerisinde ulaştırmanın payı azaltılabilir.

Ülkemize turist başına en fazla gelir bırakan turizm türlerinden biri de deniz turizmidir. Son 20 yıl içerisinde deniz turizmi, Türkiye’nin turizm gelirleri içerisinde kayda değer bir paya sahip hale gelmiştir. 2002 yılında 1,9 milyar \$ olan deniz turizmi gelirleri 2014 yılında 6,8 milyar \$ dolarına ulaşmıştır. 2017 yılında 3,2 milyar dolara gerilese de 2018 yılında tekrar yükseliş göstermiş ve 5,9 milyar \$ seviyesine ulaşmıştır. Bu rakam, Türkiye’nin toplam turizm gelirlerinin yaklaşık %20’sini oluşturmaktadır. Bu yükselişte Turizm Teşvik Kanunu kapsamında yapılan değişikliklerin etkisinden de söz etmek mümkündür. Kanun ile “yat turizmi” olan sektörün adı “deniz turizmi” olarak değiştirilmiş, günübirlik gezi tekneciliği, kruvaziyer gemileri ve kruvaziyer limanları kanun kapsamına alınmış ve yabancı bayraklı yatların Türk karasularında kalma süresi 2 yıldan 5 yıla çıkarılmıştır. Böylece özellikle en çok turist ağırlayan Antalya, Muğla ve İzmir bölgelerinde deniz turizmine yönelik yatırımların artması sağlanmıştır. Söz konusu bölgelerde dalış turizminin, su üstü sporlarının ve günü birlik tekne filolarının gelişmesi ile deniz turizminin turizme kattığı değer de artmıştır (İmeak, 2019).

Bununla birlikte deniz turizmi içerisindeki kruvaziyer turizminin Türkiye ekonomisine olan doğrudan ve dolaylı katkısından da bahsetmek gerekir. Yanaşıma-kalkma, palamar, römork, pilot, sahil sıhhiye, fenerler, ayakbastı parası gibi liman hizmetleri açısından doğrudan katkı, uğrak limanlarda yapılan alışveriş, turlar ve yolculara ülkede sunulan tüm servisler kanalıyla da dolaylı olmak üzere kruvaziyer turizminin Türkiye ekonomisine katkı sağladığını söylemek mümkündür (Öner, 1997: 35). Bu bağlamda, liman hizmet tarifelerinin indirilmesi ve ayakbastı paralarında yapılan bazı indirimler neticesinde 2015 yılına kadar ülkemize gelen

krvaziyer yolcu sayısı ciddi biçimde artmıştır. Özellikle kruvaziyer yolcusunun ülkeye bıraktığı döviz diğer vasıtalarla gelen turistlere göre üç kat daha fazladır. Bir kruvaziyer yolcunun ülkemize uğraması halinde ortalama günlük 800-1000 Dolar harcama yaptığı belirtilmektedir (Turizm ve Seyahat Gazetesi). Türkiye’ye limanlarına gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları Tablo 3’de verilmekte olup, buna göre 2003-2013 yılları arasında Türkiye’ye gelen kruvaziyer turist sayısı 2013 yılında zirve yaparken, 2015 yılı itibariyle dramatik bir şekilde düşüş yaşayarak 2019 yılında 300.986 seviyelerine inmiştir. Bu düşüşün nedenlerinin başında Akdeniz bölgesinde cereyan eden ve bu bölgeyi istikrarsız bölge haline getiren “Arap Baharı” girişimleri olmuştur. Sonraki neden ise, Doğu Akdeniz’de yaşanan “Enerji Savaşları”, IŞID, PKK gibi güvenlik eksenli endişeleri göstermek mümkündür. Kruvaziyer limanlar konusunda sıkıntı yaşanan ülkemizde, planlanan limanların tamamlanmasıyla gelen gemi ve yolcu sayılarının daha da artması içten bile değildir.

Tablo 3: 2003-2019 Yılları Arasında Türkiye’ye Gelen Kruvaziyer Gemi ve Turist Sayısı

Yıllar	Gelen Kruvaziyer Gemi Sayısı	Gelen Turist Sayısı
2003	887	581.840
2004	927	545.264
2005	1.048	757.563
2006	1.317	1.016.314
2007	1.421	1.368.400
2008	1.612	1.605.372
2009	1.328	1.484.194
2010	1.368	1.719.098
2011	1.623	2.191.420
2012	1.587	2.095.673
2013	1.530	2.259.053
2014	1.401	1.792.298
2015	1.440	1.888.522
2016	578	626.840
2017	307	306.485
2018	247	213.771
2019	344	300.896

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.

Son yirmi yıl içerisinde Türkiye’ye gelen turist sayısında yaklaşık dört kat artış gözlemlenerek bu rakam yaklaşık 13 milyondan 51 milyona, sınır kapılarından giriş yapan Türk vatandaşı sayısı da 100%’ün üzerine çıkmıştır. Bu sayılardaki artışın ana sebeplerin biri turizm ve seyahati elverişli ve uygun hale getiren ulaştırma altyapı, işletme ve araçların gelişerek turizm sektörünün kullanımına sunulmasıdır denilebilir.

7. SONUÇ

Merkantilist dönemde ticari alışveriş ve mübadele için önemli bir unsur olan ulaştırma sektörü, Sanayi Devrimi ile birlikte gelişerek ülkelerin sanayi ve kalkınmasında ciddi manada rol üstlenmiştir. Gelişen ulaştırma sistemleri ile 19. yüzyılda sanayi ve ekonomi alanlarında önemli bir mesafe kat eden ilk kapitalist devletler, insanların yeni yerlere yolculuk yapmasına, turistik meraklarını gidermesine ve yenilenen ticari pazarları araştırmasına yönelik “turizm amaçlı” seyahatler başlatmışlardır. Gelişen teknolojik yenilikler neticesinde 1980 sonrasında liberalleşen Türkiye’de başta karayolu ulaştırması olmak üzere ulaştırma yatırımları ağırlık kazanmıştır. Özellikle 2001 yılı sonrasında kamu harcamaları içerisindeki ulaştırma harcama payının arttığı görülmekle beraber bu oran 2001 yılında %22,92 iken, 2005, 2010, 2018 ve 2019 yıllarında sırasıyla yüzde 31,39, 28,67, 32,85 ve 31,08 olarak kamu harcamaları içerisinde en yüksek payı almıştır. Ayrıca 1999-2019 yılları arasında ulaştırma harcamaları içerisinde en yüksek payı ortalama % 40,24’lük oranla demiryolu ulaştırması almıştır.

Söz konusu yıllar arasında ulaştırma sektörü, gerek altyapı gerekse ulaştırma hizmetleri alanlarında istihdama sağladığı katkı nedeniyle Türkiye ekonomisini avantajlı bir konuma getirdiği söylenebilir. Ayrıca, 2001 yılından sonra fiziki ve sayısal olarak değer kazanan Türkiye'deki ulaştırma sistemi, bölgelerarası farklılığın kapanması ve gelir dağılımındaki dengesizlik konularına da pozitif yönde etki ettiği söylenebilir.

Turizm ulaştırması açısından bakıldığında; ülkemizde yolcu taşımacılığı karayolu ulaştırması ağırlıklı olup, yurt dışı turizmde ise havayolu ulaştırması baskın bir şekilde kullanılmaktadır. Turizm sektörünü tamamlayan bir sektör olan havacılık sektörü, turizm sektörüne benzer bir şekilde salgın hastalık (Pandemi), terör, güvenlik ve politik istikrarsızlık gibi unsurlardan önemli derecede etkilenme özelliğine sahiptir. Liberalleşen Türkiye ile birlikte havayolu ulaştırmasına yönelik serbestleşme düzenlemeleri ve her ne kadar teoride liberal ruha uygun bulunmayan ancak ATAD'ın sosyoekonomik hayatın gelişimine katkı olarak değerlendirdiği havacılık sektörüne yönelik sübvansiyonlar, son tahlilde Türkiye'de de uygulama alanı bularak havayolu ulaştırmasının gelişimine katkı sağlamıştır. İlaveten, 2003 yılından itibaren yurt dışı taşımacılığında özel sektörün katılımını sağlayan Türkiye, toplam 6 havacılık şirketi ile dünyanın en geniş uçuş ağına sahip ülke durumuna gelmiştir. Bu bağlamda, 2003 yılındaki yaklaşık 30 milyon olan yolcu taşıma kapasitesi ve sayısını 2019 yılında yaklaşık 210 milyon seviyelerine taşıyarak ortalama 7 kat büyümüş ve artış oranına göre Avrupa'da 1. ve dünyada 4. sıraya yükselmiştir. Geline bu noktada havayolu ulaştırması, Türkiye'nin önemli turizm destinasyonları olan İstanbul, Antalya, İzmir ve Kapadokya gibi bölgelere yolcu taşıyarak gerek altyapı gerekse etkileşim içerisine girdiği diğer sektörle turizmin gelişimine önemli katkı sağlamaktadır.

II. Dünya Savaşından sonra dünya genelinde hız kazanan fordist ve karayolu ağırlıklı politikalar ülkemize de yansımış ve 1940'lı yılların ortalarından itibaren Türkiye'nin ulaştırma politikalarında demiryolu ulaştırmasına yönelik yatırımların azaldığı görülmektedir. Ancak, 2003 yılından sonra ulaştırma sektöründe görülen yatırım artışı kendisini en çok demiryolu ve karayolu ulaştırmasında göstermiştir. Özellikle son yıllarda Yüksek Hızlı Tren sistemi yurt içi seyahatinde konforu getirerek yurt içi yolculuğunda tercih edilen bir ulaştırma bileşeni olmuştur. Bu bağlamda, Türkiye'deki turizm maliyetleri içerisindeki ulaşım maliyetinin yüksek olduğu göz önünde bulundurulursa, Türkiye'de en çok tercih edilen turizm destinasyonları olan İstanbul, Antalya, kıyı şehirleri, Kapadokya ve turizm potansiyeline sahip olan Diyarbakır gibi bölgelere gelir düzeyi yüksek olmayan vatandaşların da erişebileceği Yüksek Hızlı Tren ağının oluşturulması gerekmektedir. Ayrıca üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olmamıza ve kıyı bölgelerimizin turizm için elverişli olmasına rağmen ülkemiz deniz turizmi açısından çok fazla bir gelişme sağlamadığı söylenebilir. Bunun nedenleri içerisinde son dönemde Akdeniz bölgesinde "Arap Baharı" ile başlayan istikrarsız bir bölge algısı ve terör ve güvenlik açısından yaşanan olumsuz gelişmeleri saymak mümkündür. Bu noktada kruvaziyer turizminin gelişimini temin etmek için ülke limanlarımızın kruvaziyer gemileri için uygun fiziksel ve yönetsel (ayakbasta ücretinde düşüklük) şartların sağlanması ve dünya genelinde kruvaziyer gemi işletmeciliği yapan 26 firma ile yakın ilişki içerisine gerilerek kıyılarımızın cazibesinin artırılması gerekmektedir.

Sonuç olarak, ulaştırma sektörünün fiziksel, yapısal ve yönetsel olarak gelişimi bir çok sektörel faaliyeti etkilediği gibi turizm sektörünü de olumlu yönde etkilemektedir. Gelişen turizm sektörü, ülke ekonomisine döviz girdisi sağlayarak ödemeler dengesinin kapanmasında önemli bir rol üstlenmektedir. Bu bağlamda, 2002-2019 yılları arasında turizm sektörünün Türkiye dış ticaret açığının ortalama % 52'lik bir oranda kapatması ve aynı yıllar aralığında turizm gelirlerindeki üç kat artış, turizm sektörünün ekonomik alanda önemli bir sektör olduğunu göstermektedir.

KAYNAKÇA

- Akgüngör, A. P. ve Demirel, A. (2004). Türkiye'deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları, Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi, 10(3), 570-590.
- Aktan, C. C. ve Vural, İ. Y. (2002). Gelir Dağılımında Adalet(siz)lik ve Gelir Eşit(siz)liği: Terminoloji, Temel Kavramlar ve Ölçüm Yöntemleri, (Ed.Coşkun Can Aktan), Yoksullukla Mücadele Stratejileri, Hak-İş Konfederasyonu Yayınları Ankara:, <http://www.canaktan.org/ekonomi/yoksulluk/birinci-bol/aktan-vural-gelir-dagilimi.pdf>.
- Arıkan, İ., Ahıpaşaoğlu, H.Suavi ve Yüksek, G. (2008). Turizmde Taşımacılık, Ulaştırma ve Seyahat İşletmeleri Yönetimi, Sürdürülebilir Rekabet Avantajı Elde Etmede Turizm Sektörü: Sektörel Stratejiler ve Uygulamalar içinde, (Ed: M. Bulu, İ. H. Eraslan, Urak), İstanbul.
- Banister, D. & Berechman, J. (2000). Transport Investment and Economic Development, UCL Press, London.
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı (2009). Kentsel Teknik Altyapı ve Ulaşım Komisyonu Raporu 2. Kentleşme Şurası, Ankara.
- Beyaz, Z. ve Karabacak, G. (2018). Türkiye'de Turizm Gelirlerinin Cari İşlemler Dengesi Üzerindeki Etkisi, European Journal of Managerial Research Dergisi, 2(2), 56-75.
- Dengiz, B., Kutay, F. ve Duman, İ. (1997), Türkiye'de ve Avrupa Birliği Ülkelerinde Demiryolları, 2. Ulusal Demiryolu Kongresi, 15-16-17 Aralık 1997, İstanbul.
- Doğu, Ş. ve Evren, G. (1998). Ulaştırma Yatırımlarının Finansmanı, 4.Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, 3-4-5 Haziran 1998, Denizli.
- Deniz Ticaret Odası (2019). Deniz Sektörü Raporu, İstanbul.
- Ekonomi Bakanlığı (2016). Gemi İnşa Sektörü, Ankara: Ekonomi Bakanlığı Yayınları.
- Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi (EDAM) (2016). İstanbul Yeni Havalimanı Ekonomi Etki Analizi, EDAM Yayınları, Eylül 2016, İstanbul.
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Esnaf ve Sanatkarlar Genel Müdürlüğü (2017). Esnaf ve Sanatkarlar Özelinde Sektör Analizleri Projesi: Ulaştırma Sektörü, T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Gürdal, M. (1995). Turizm Ulaştırması, İzmir: Karınca Matbaası.
- Hepaktan, C. E. ve Çınar, S. (2010). Turizm Sektörünün Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri, Celal Bayar Üniversitesi S.B.E.Dergisi, 8 (2), 135-154.
- İMEAK (İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz Konfederasyonu Deniz Ticaret Odası) (2019) Denizcilik Sektör Raporu, [https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/Shared Documents/sectorraporu/2019sektor_tr.pdf](https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/Shared/Documents/sectorraporu/2019sektor_tr.pdf). (Erişim tarihi; 19.09.2020).
- Kızılgöl, Ö. ve Erbaykal, E. (2008). Türkiye'de Turizm Gelirleri ile Ekonomik Büyüme İlişkisi: Bir Nedensellik Analizi, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 13(2), 351-360.
- Macit, D. ve Macit, A. (2017). Türkiye'de Sivil Havacılık Sektöründe İstihdamın Mevcut Durumu, Sorunları ve Sorunların Çözümüne Yönelik Öneriler, Journal of Emerging Economies and Policy, Volume 2, Issue 2, p. 74-85.

- McCarthy, P. S. (2001). *Transportation economics theory and practice: A case study approach*, Blackwell Publishers Inc., Oxford.
- Murat, S. ve Şahin, L. (2010). *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*, İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 2010-58, İstanbul.
- Nalçakan, M. (2006). *Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Ekonomik Önemi ve Ülkemiz Taşımacılığının Sürdürülebilirlik Sorunu*, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Bildiriler Kitabı, Cilt. 2, 13-15 Aralık 2006, Ankara.
- Pişkin, M. (2018). *Ulaştırma Yatırımlarının Türkiye Ekonomisi Üzerine Makro, Mikro ve Bölgesel Düzeydeki Etkileri: Mekansal Hesaplanabilir Genel Denge Modeli Kapsamında*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Rietveld, P. & Stough, R. R. (2007). *Institutions and Sustainable Transport: Regulatory Reform in Advanced Economies*, Edward Elgar Publishing, Massachusetts.
- Öncü, E. (2003). *Ulaşımında Finansman ve Fiyatlandırma Politikaları*, TMMOB, Ulaştırma Politikaları Kongresi, 16-17 Ekim 2003, s. 67-80.
- Öner, Ç. (1997). *Seyahat Ticareti*, Literatür Yayıncılık, İstanbul.
- Özel, H. (2002). *Bir Zenginlik Teorisi Olarak Klasik İktisadi Analizin Yöntemi*, Akdeniz Üniversitesi, İİBF Dergisi, Antalya.
- Saatçioğlu, C. ve Karaca, O. (2013). *Ulaştırma Altyapısı ve Bölgesel Gelir Farklılıkları: Türkiye için Ampirik Bir Analiz*, İşletme İktisat dergisi, Sayı 1, s. 1-11.
- Soykan, F. (1997), *Ege Bölgesi'nde Turizm Ulaştırması*, Ege Coğrafya Dergisi, 9 (1).
- Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği, Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği (2019). *Turizmde Dönüşüm Senaryoları*, [http://ttyd.org.tr/Akademi/ckfinder/userfiles/files/Turizmde %20D%C3%B6n%C3%BCm%C5%9F%C3%BCm%20Senaryolar%C4%B1%20Raporu.pdf](http://ttyd.org.tr/Akademi/ckfinder/userfiles/files/Turizmde%20D%C3%B6n%C3%BCm%C5%9F%C3%BCm%20Senaryolar%C4%B1%20Raporu.pdf), (Erişim tarihi; 12.10.2020).
- TÜBİTAK (2003), *Vizyon 2023 Teknoloji Öngörüsü Projesi: Ulaştırma ve Turizm Paneli*, Temmuz 2003, Ankara.
- Uçar, T. ve Akman, Ç. (2019). *Türkiye'deki Havayolu Ulaşım Sektöründe Kamu Özel Ortaklığı: Özel ve Kamu İşletmesindeki iki Havalimanı Karşılaştırılması*, Ekev Akademi Dergisi, Sayı: 78, ss. 523-551.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2019). *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2019*, UAB Yayınları, Ankara.
- Wood, D. F. ve Johnson, J. C. (1996). *Contemporary Transportation*, 5th ed., Prentice Hall, USA,
- Worldbank (Dünya Bankası) (2012), *Turkey - Transport sector expenditure review: synthesis report*, <http://documents.worldbank.org/curated/en/568921468338993072/pdf/NonAsciiFileName0.pdf>.
- World Trade Organization (1998). *Land Transport Services, Part I-Generalities and Road Transport*, S/C/W/60, 28 October 1998.
- Yüksek, G. (2012). *Turizm ve Ulaştırma*, Turizm Ulaştırması, (Ed: Mustafa Cavcar), Anadolu Üniversitesi, Açıköğretim Fakültesi Yayını No:1721, Eskişehir.

İnternet Erişimleri

Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (İnternet adresi: [www.sbb.gov.tr > wp-content > uploads > 2019/01 >](http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/01/), Erişim Tarihi: 01.11.2020).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (İnternet adresi; <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/kruvaziyer-istatistikleri>, Erişim tarihi; 27.10.2020)

Kültür ve Turizm Bakanlığı (İnternet adresi; [https://yigm.ktb.gov.tr/ Eklenti/69320, turizmistatistikleri2019-4pdf.pdf?0](https://yigm.ktb.gov.tr/Eklenti/69320,turizmistatistikleri2019-4pdf.pdf?0), Erişim Tarihi; 02.11.2020).

Turizm ve Seyahat Gazetesi, <https://www.turizmgunlugu.com/2019/06/07/yil-sonuna-kadar-kac-kruvaziyer-yolcusu-gelecek/>, Erişim; 21.10.2020.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, <http://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/2020/T%C3%BCrkiye%20Sivil%20Havac%C4%B1%C4%B1k%20Meclisi%20Sekt%C3%B6r%20Raporu%202019.pdf>, Erişim tarihi; 15.09.2020.

Türkiye Seyahatler ve Acenteler Birliği, <https://www.tursab.org.tr/istatistikler-icerik/dis-ticaret-aciklarinin-kapatmada-payi>, Erişim tarihi; 01.11.2020.

World Travel and Tourism Council, <https://wtcc.org/Research/Economic-Impact>, Erişim tarihi; 25.10.2020.