



International
SOCIAL SCIENCES
STUDIES JOURNAL



SSSjournal (ISSN:2587-1587)

Economics and Administration, Tourism and Tourism Management, History, Culture, Religion, Psychology, Sociology, Fine Arts, Engineering, Architecture, Language, Literature, Educational Sciences, Pedagogy & Other Disciplines in Social Sciences

Vol:5, Issue:29
sssjournal.com

pp.152-166
ISSN:2587-1587

2019 / Ocak
sssjournal.info@gmail.com

Article Arrival Date (Makale Geliş Tarihi) 04/11/2018 | The Published Rel. Date (Makale Yayın Kabul Tarihi) 11/01/2019
Published Date (Makale Yayın Tarihi) 11.01.2019

EKONOMİK GELİŞMENİN İTİCİ GÜCÜ OLARAK ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ VE TURİZME ETKİLERİ

TRANSPORTATION SECTOR AND ITS EFFECTS ON ECONOMIC DEVELOPMENT

Dr. Öğr. Üyesi Filiz KUTLUAY TUTAR

Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, Niğde/Türkiye



Article Type : Review Article / İnceleme Makalesi

Doi Number : <http://dx.doi.org/10.26449/sss.1195>

Reference : Kutluay Tutar, F. (2019). “Ekonomik Gelişmenin İtici Gücü Olarak Ulaştırma Sektörü Ve Turizme Etkileri”, *International Social Sciences Studies Journal*, 5(29): 152-166

ÖZ

Ekonomik ve sosyal gelişimin lokomotifi olan ulaştırma sektörünü küresel düzende en çok gelişme kaydeden sektörlerden biridir. Sektör geliştikçe ekonomideki değer sektöre de domino etkisi yaratmaktadır. Genel olarak turizm sektörü üzerinde iki unsuru barındırmaktadır: “Hareket” ve “geri dönüş”. Hareket unsuru ulaştırma ile iç içedir ve turizm denilince ilk anda akla gelen ulaştırma değildir. Turizm olayı, ulaştırma, yol ve araçları olmadan gerçekleşemez. Aralarında doğrusal bir ilişki bulunan turizm ve ulaştırma sektörü birbirinden ayrılmaz bütünlük içindedir. Bu bağlamda aralarında “neden-sonuç” ilişkiler bulunan bu iki sektörün Türkiye ekonomisi üzerindeki etkilerini analiz etmek çalışmamızın amacını oluşturmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Ekonomi, Ulaştırma, Politika, Turizm, Türkiye

ABSTRACT

As a leverage of economic and social advancement, transportation is one of the most progressive industries. The more it improves, it creates domino effect in the industry. Tourism industry contains two concepts in general: “movement” and “return”. Movement concept is interwoven with transportation and it connotes transportation. Tourism is unthinkable without transportation, ways and vehicles. Tourism and transportation industries, which have a linear connection, are inseparable parts of a whole. In this context, our study’s aim is to analyse the effects of these two industries, which have a cause and effect relation in between, on the economy of Turkey.

Key Words: Economy, Transportation, Policy, Tourism, Turkey

1. GİRİŞ

Ekonomide işsizliği azaltmak, ekonomik büyümeyi sağlamak, ödemeler bilançosu açıklarını kapatmak, fiyat istikrarını sağlamak gibi temel hedefler her dönemde geçerli olmuştur. Söz konusu makroekonomik amaçlara erişmede ulaşım ve turizm sektörleriyle birlikte bu sektörler arasındaki etkileşimin de şüphesiz katkısı vardır. İşsizlik, cari açık, enflasyon gibi makro ekonomik sorunlarla doğrudan bağlantılı, yolcu ve yük taşımacılığının konu olduğu her alan ulaştırma yatırım ve hizmetlerinden beslenmekte ve böylece ulaştırma, ekonominin itici gücü olarak nitelendirilebilmektedir. Ulaştırma yatırımları hem yatırımın gerçekleşmesi esnasında hem de yatırım tamamlandıktan sonra ulaştırma faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi esnasında ekonomik canlılığa önemli ölçüde katkı sunmakta, bu katkı turizm sektörünü de desteklemekte ve ayrıca istihdamı artırıcı etkide bulunmaktadır.

Ulaştırma ülkemizde her dönem önem verilen sektörlerden biri olmuşsa da 2001 yılı sonrasında devlet politikası olarak daha fazla adından söz ettirdiğini, kuvvetli bir siyaset aracı olarak da görüldüğünü söylemek yanlış olmayacaktır. Ulaştırma sektörünün önemi ve turizm faaliyetlerinin yürütülebilmesinin ancak ulaşım ile gerçekleştirilebilmesi göz önüne alındığında turizm ulaştırması kavramı karşımıza çıkmakta ve ülkemiz turizm ulaştırması açısından irdelendiğinde avantajlı bir konumda olduğu ancak doğa

şartlarının izni kapsamında büyük ölçüde giderilebilecek zayıf kalan yönlerinin de bulunduğu söylenebilmektedir.

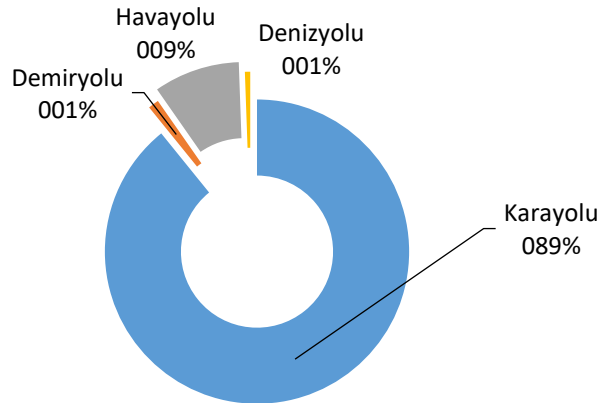
2. ULAŞTIRMANIN TANIMI, GENEL EKONOMİ İÇİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

İnsanların bir yerden başka bir yere nakli, tarihin ilk çağlarından beri görülen en eski ve en büyük gereksinimlerinden biri olmuştur. İnsanlarda görülen bu yer değiştirme hareketleri, önceleri savaş ve göç gibi nedenlerle meydana gelmiş, daha sonraki dönemlerde ise; ekonomik, sosyal, politik ve turistik amaçlarla gerçekleştirilmiştir (Gürdal, 1995: 9-10).

Ulaştırma; “bir yarar sağlamak üzere kişi ve eşyanın ekonomik, hızlı ve güvenli olarak yerlerini değiştirmesi” olarak ifade edilebilir. Ulaştırma; talebi başka sektörler tarafından yaratılan bir hizmet etkinliği olup, sanayi, ticaret, tarım ve turizm bu anlamda ulaştırma talebi doğuran en önemli sektörlerdir (Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli: 5). Bir başka deyişle ulaştırma, bir yarar sağlamak üzere, kişilerin ve eşyanın uygun ve ekonomik biçimde yer değiştirmesini sağlamaktır. Bu yer değişimi yeryüzünde (kara, hava ve su yüzeylerinde), yer altında (tünel, metro, iletim hatları) veya dünya sınırları dışında (uzay yolculuğu) olabilir. Söz konusu yer değişiminin belli araçlar kullanılarak belli amaçlar doğrultusunda yapılması, ulaştırmanın ekonomik bir kavram olarak ele alınmasını gerektirir (Kaya, 2012: 4).

Üretimdeki gelişmelerin ulaştırma ile kuvvetli bir bağı bulunmaktadır. Üretimin gerçekleştirilebilmesi için gerekli hammaddelerin uzak diyarlardan temini ile üretilen ürünlerin dünyanın çeşitli bölgelerine satılması ulaşımdaki gelişmeler sayesinde gerçekleşmiştir. Tarihsel sürece bakıldığında sanayi devriminin başlangıç noktası olarak kabul edilen buhar makinesinin icadı ve demiryolu ile denizyolu ulaşımında kullanılmaya başlanması dünya pazarlarının oluşmasında büyük katkı sağlamıştır. Ardından petrolün yeni bir enerji kaynağı olarak kullanılmasıyla otomobil aracılığıyla karayolu ulaşımının yaygınlaşmasının, özellikle uzun mesafe yolcu taşımacılığında uçakların kullanılmaya başlanmasının ekonomik, sosyal ve kültürel değişimlere sebep olduğu söylenebilir. Ulaştırmadaki gelişmeler maliyetlerin düşmesine, daha fazla yolcu ve yükün daha fazla bölgeye daha hızlı ve güvenli taşınmasına olanak sağlamış, küresel pazarların oluşmasına sebebiyet vermiştir. Ulaştırmanın ekonomik bakımdan katkısı sadece üretime yönelik değildir. Tüketicilerin mal ve hizmet temininde de ulaştırmanın önemi yadsınamaz ve bu çerçevede turizm-ulaştırma ilişkisinin özel bir yeri olduğu söylenebilir. Bunun yanında ulaştırma için yapılan yatırım harcamaları ekonomik canlılığa katkı sağlayacaktır. Bu katkı ulaştırma yatırımları gerçekleştirilirken ve ulaştırma hizmeti verilirken sağlanan istihdam bakımından da ayrıca önem taşımaktadır.

Şekil 1. Türkiye'de Ulaşım Modları İtibariyle Yurt İçi Yolcu Taşımaları (2015)



Kaynak: İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 2003-2015

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2015 verilerine göre ülkemizde yolcu taşımacılığında en büyük pay %89,2 ile karayolu taşımacılığında ve onu yaklaşık %9,1'le havayolu taşımacılığı izlemektedir. Yurtiçi yük taşımacılığında da yine karayolunun ezici üstünlüğü hakimdir ve payı yaklaşık %89,8'dir, onu yaklaşık %6,3'lük payıyla denizyolu, %3,9 ile demiryolu ve 0,0045 ile havayolu izlemektedir. Ancak dış ticarete yük taşımacılığında durum farklıdır.

Tablo 1. Türkiye’de Dış Ticaret Tutarlarının Taşıma Türlerine Göre 2016 Dağılımı (Milyar \$)

	Denizyolu	Karayolu	Havayolu	Demiryolu	Diğer	Toplam
İhracat	78,4	44,8	17,7	0,6	1,0	142,6
(%)	55	31,4	12,4	0,41	0,7	100
İthalat	120,4	34,3	23,0	1,4	19,5	198,6
(%)	60,6	17,3	11,6	0,7	9,8	100

Kaynak:TÜİK

Tablo 1’de görüldüğü gibi ülkemiz dış ticaretinde yük taşımacılığında en büyük pay denizyolundadır, onu sırasıyla karayolu ve havayolu izlemekte en küçük pay ise demiryoluna aittir.

3. ULAŞTIRMANIN FONKSİYONLARI ve ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN ÖZELLİKLERİ

Çoğunlukla üç başlık altında toplanan ulaştırma fonksiyonları şöyle özetlenebilir:

Ekonomik Fonksiyonları

- ✓ Ülkelerin makroekonomik performanslarını değerlendirmede önemli bir ölçüt olan ekonomik büyüme genel hatlarıyla üretim artışı olarak değerlendirilebilir ve bu noktada üretimin önemi ön plana çıkar. Üretim faaliyetinin sürdürülebilmesi ve üretim miktarının artırılabilmesi ancak üretilen ürünlerin tüketiciye ulaşımıyla sağlanabilmektedir. Bu çerçeveden bakıldığında ürünlerin tüketiciye iletilmesinde ulaşımın büyük önem taşıdığı ortadadır.
- ✓ Tüketicilerin buldukları yerde üretilmeyen ürünleri temin edip kullanması refah düzeyinde artış sağlamakta ve bu da ancak ulaşım aracılığıyla olmaktadır. Ayrıca tüketicilerin buldukları yerde üretilmeyen ya da yeterli miktarda bulunmayan ürünlerin başka bölgelerden teminiyle bu malların daha ucuza satın alınması mümkün olmakta ve bu da tüketici refahını arttıran başka bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır.
- ✓ Ulaştırma sisteminin gelişmesi ve mekan içerisinde yaygınlaşması sonucu daha önce işletilmeyen madenler ve topraklar işletilmekte, doğal kaynaklar üretim sürecine sokulabilmektedir (Günsoy, 1994: 8)
- ✓ İhracat açısından bakıldığında özellikle cari açık problemi olan gelişmekte olan ülkelerde ihracatı arttırmak önemli bir hedeftir ve ulaşım, ihracatın olmazsa olmazlarından bir unsur olarak öne çıkar.
- ✓ Turizm gelirleri de cari açıkla mücadelede önemli bir yer tutar ve bu gelirin sağlanması sadece gidilecek tatil yerlerindeki konfora ve diğer cazibelere değil bu yerlere ulaşmada ulaşım ağlarının ve ulaşım araçlarının gelişimine ve hizmet kalitesine de bağlıdır.
- ✓ Ulaşım için gerçekleştirilen yatırımlar, gerek oluşturduğu istihdam gerekse piyasada ekonomik canlılığa sağladığı katkıyla ekonomide ayrıca bir etki oluşturmaktadır.

Sosyal Fonksiyonları

- ✓ Ulaşım; lokal seviyede kırsal kesimde yaşayanların çok daha fazla seyahat etme ve kendi artık ürünleri için pazarlama olanaklarını elde etmeleri sayesinde, bu birimlerin ekonomik yönden gelişmelerini ve kentsel yaşamın sunduğu fırsatlardan yararlanabilmelerini sağlamaktadır. Böylece nüfus yoğunluğunun da paralel olarak artmasıyla demografik açıdan kırsal alan ile kent arasında bir dengenin kurulmasını teşvik etmektedir (Erdoğan, 2016: 191).
- ✓ Ulaşım imkânların gelişmesi, kişilerin eğitim imkânlarını arttıracak, sağlık imkânlarını kullanmasını etkileyecek sonuçta daha çok eğitilmiş ve sağlıklı bir toplum yetişmesine etki de yapabilecektir (Aslan, 2009: 7).

Politik Fonksiyonları

- ✓ Devletin gerektiğinde savunma, güvenlik, sağlık, doğal afet vb. sebeplerle ülkenin her yerine en kısa sürede ulaşabilmesi hem devletin etkinliğini arttırmakta hem de halkın devletle bir anlamda duygusal bağlılığını perçinlemektedir.
- ✓ Ulaşım sektörü ile ilgili gelişmeler özellikle son yıllarda ülkemizde bazı kesimlerce hükümetin başarı kıstaslarından biri olarak görülmekte ve bir seçim çalışması aracı olarak da karşımıza çıkmaktadır.

- ✓ Ulaştırma hizmet sektöründe bir faaliyettir ve hizmet sektörünün özellikleri ışığında ulaştırma sektörünün özelliklerini değerlendirmek mümkündür. Bu doğrultuda ulaştırma sektörünün özellikleri şöyle özetlenebilir:
- ✓ Adam Smith hizmeti, elle tutulabilir (somut) bir ürün ortaya koymayan tüm faaliyetler olarak tanımlamıştır. Ulaştırma sektörü hizmetin soyutluk (dayanıksızlık) özelliği bağlamında değerlendirildiğinde önceden üretilip depolanma imkanı olmaması sebebiyle arz edildiği esnada satılamaması durumunda sonradan telafisi olmayan bir kayıp oluşturmasıyla karşımıza çıkacaktır. Otobüs, tren, uçak, gemi ve diğer ulaşım araçlarının boş koltuklarla yol alması buna örnektir.
- ✓ Hizmetler eş zamanlı üretim-tüketim (ayrılmazlık) özelliği taşırlar ve bu hem hizmeti üretenlerin hem de müşterilerin hizmetin üretimi esnasında üretim sürecinde yer alması anlamı taşır. Bu özellik yolcuların ve yüklerin ulaşım sektöründe üretimin temel nedeni olmasıyla ve ulaşım hizmeti arzının her aşamasında görev alan çalışanların üretimin bir parçası olmasıyla bağdaştırılabilir. Böylece ulaşımda aracısız hizmet sunulmuş olur. Ayrıca ulaşım sektöründe verilen bir hizmet farklı pazarlarda, aynı anda, farklı kişilere satılamaz, bir uçak koltuğunun aynı anda farklı müşteriler tarafından farklı yerlere ulaşmak için kullanılamaması gibi.
- ✓ Hizmetler standart değildir. Ulaşım hizmeti de hizmeti verene, mekana, hizmetin sunulduğu müşteriye, hizmetin çeşidine, zamana göre değişiklik gösterir. Ulaşım araçlarının çeşitliliği tek başına bu heterojenliğe örnektir.
- ✓ Hizmet sektöründe talep değişkendir. Ulaşım talebinde de mevsime, zamana, tatil günlerine, sosyal, politik olaylara v.b. sebeplere bağlı olarak değişiklik görülür. Bu değişiklik kimi zaman arz fazlasına yol açarken kimi zaman da arzın yetersiz kalmasına ve talep fazlalığına yol açmaktadır.
- ✓ Sermaye, ulaşım araçlarının ve yollarının meydana getirilmesinde, iyileştirilmesinde ve bakımında büyük önem taşısa da emek de ulaşım hizmetinin vazgeçilmez bir parçasıdır ve ulaşım hizmetinin kalitesinde rolü büyüktür.
- ✓ Ulaştırma hizmetlerinde sabit maliyetler yüksektir. Ulaştırma altyapı yatırımları genellikle; bir defalık, uzun vadeli ve büyük tutarlı yatırımlardır. Dolayısıyla ulaştırma hizmeti içinde sabit maliyetin payı, ulaştırma türüne göre değişmekle birlikte, genellikle çok yüksektir. Başlangıçta yüksek olan sabit maliyetlerin, ulaştırma hizmetini olabildiğince geniş alana yayarak ve uzun zaman içinde sürekli gerçekleştirerek birim kullanıcı başına maliyetin düşürülmesine çalışılır. Kullanıcı/tüketici sayısı arttıkça birim başına maliyet düşer (Kaya, 2012: 5).
- ✓ Ulaştırma modları ülke içinde ekonomik, sosyal ve politik olayları etkilemesi ve yön vermesi nedeniyle etkili bir sistemdir. Yeni bir ulaşım modunun kurulması ya da mevcut ulaştırma ekonomisi modlarının iyileştirilmesi ülkenin ekonomik, sosyal ve politik yapısını değiştirebilmektedir (Saatçioğlu, 2011: 38).

4. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ

Ulaştırma sektörünün ekonomimizdeki yeri GSYH içindeki görünümü, yatırımlar içindeki payı ve sektörün istihdama katkısı çerçevesinde incelenmiştir.

4.1. Ulaştırma Sektörünün GSYH İçindeki Durumu

Ulaştırma sektörünün GSYH içindeki durumu TÜİK tarafından açıklanan ulaştırma-depolama verileri ile incelendiğinde ulaştırma depolama değerinin sürekli artış gösterdiği görülmektedir. Bu değerle birlikte cari GSYH da arttığı için %'lik paylarında büyük değişimler görülmemektedir.

Tablo 2. Üretim Yöntemiyle Cari GSYH ve Ulaştırma-Depolama Verileri (Bin TL)

Yıl	Cari GSYH (Alıcı Fiyatlarıyla)	Ulaştırma- Depolama	Ulaştırma-Depolamanın Cari GSYH'deki Payı (%)	Ulaştırma-Depolama Değişim Oranı (%)
1998	71 892 898	5 786 090	8,0	-
2000	170 666 715	15 026 317	8,8	69,6
2005	673 702 943	63 891 813	9,5	14,7
2010	1 160 013 978	91 149 343	7,9	3,8
2015	2 337 529 940	183 908 801	7,9	13,3

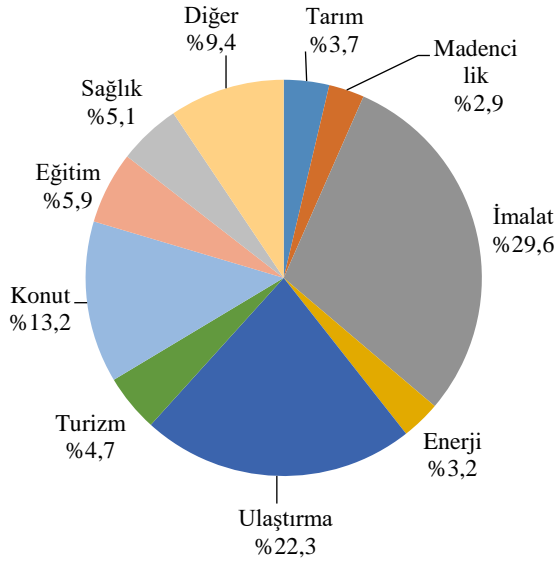
Kaynak: TÜİK

Ulaştırma depolamanın bir önceki yıla göre değişimi dikkate alındığında TÜİK verilerine göre ulaştırma depolamanın 2009 yılındaki payının %8,8 olmasına karşın bir önceki yıla göre %-7,7'lik bir değişim gösterdiği ve 1998-2015 döneminde tek negatif değişim değerine sahip olan yılın 2009 olduğu görülmektedir. 2008 Küresel Krizi'nin etkisiyle gerçekleştiği düşünülen bu durumun 2010 yılına yansımaları tablo 1'de görüldüğü gibi %3,8'lik değişim değeriyle gerçekleşmiştir. Ulaştırma depolamanın 2015 verileri incelendiğinde bir önceki yıla göre %13,3 artış gösterdiği ve GSYH içinde %7,9'luk bir pay aldığı görülmektedir.

4.2. Ulaştırma Sektörünün Yatırımlar İçindeki Payı

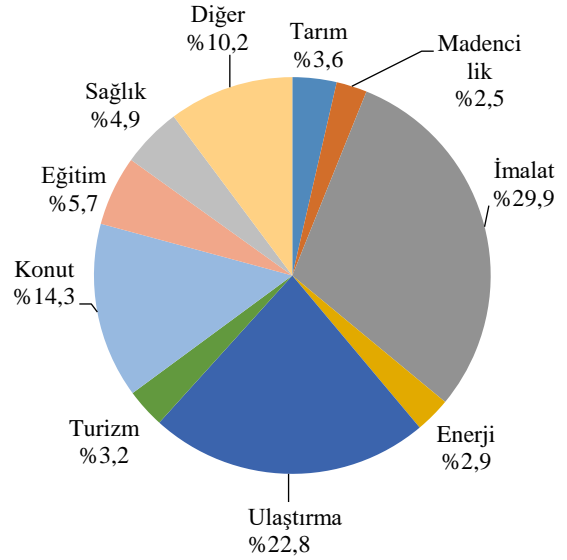
2015-2016 yılları sabit sermaye yatırımları incelendiğinde her iki yılda da en büyük payın imalata ait olduğu, ulaştırma sektörünün ikinci, konut sektörünün üçüncü sırada yer aldığı görülmektedir.

Cari Fiyatlarla 2015 Yılı Sabit Sermaye Yatırımlarının Sektörel Dağılımı



Kaynak: Kalkınma Bakanlığı

Cari Fiyatlarla 2016 Yılı Sabit Sermaye Yatırımlarının Sektörel Dağılımı *

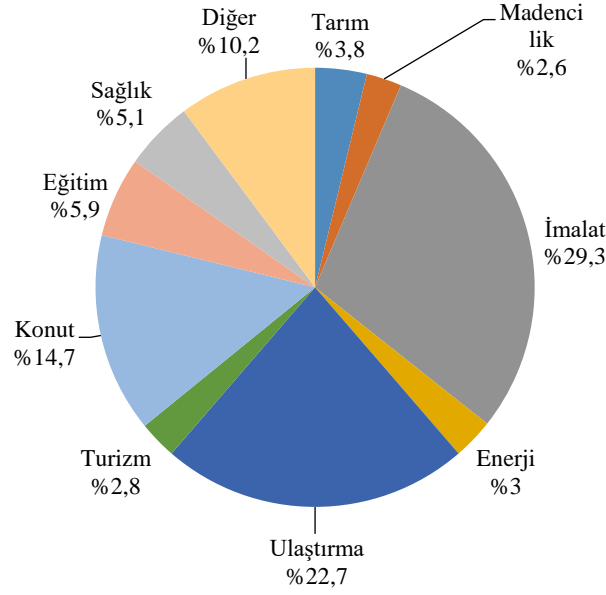


Kaynak: Kalkınma Bakanlığı

* Gerçekleşme Tahmini

Kalkınma Bakanlığı cari fiyatlarla sabit sermaye yatırımları verilerine göre 2015 yılında kamu sektöründe ulaştırma sektörünün payı %38,5 iken özel sektörde bu pay %17,4 seviyesinde olup ulaştırma sektörünün toplamdaki payı %22,3 olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu verilerin 2016 yılı için gerçekleşme tahmini kamuda %37,7, özel sektörde %18,1, toplamda %22,8 düzeyindedir. 2017 programı dikkate alındığında önceki iki yıla göre oranlarda büyük değişimler söz konusu değildir ve ulaştırma sektörünün payı yine imalattan sonra ikinci sırada yer almaktadır. 2017 programı sabit sermaye yatırımları ulaştırma sektörü hedefi dikkate alındığında kamu sektöründe %35,1 olarak gerçekleşmesi beklenen bu payın özel sektörde %18,7, toplamda da %22,7 olarak gerçekleşmesi beklenmektedir.

Cari Fiyatlarla 2017 Yılı Sabit Sermaye Yatırımlarının Sektörel Dağılımı*



Kaynak: Kalkınma Bakanlığı
*Program

Tablo 2’de ulaştırma sektörü sabit sermaye yatırımlarının cari fiyatlarla değerleri yer almaktadır. Buna göre ulaştırma sabit sermaye yatırımı cari değerlerinin hem kamu hem özel sektörde hem de toplamda artacağı öngörülmektedir. 2017 programına göre toplamda 112.888 milyon TL ulaştırma sabit yatırım harcaması yapılması planlanmaktadır.

Tablo 3. Cari Fiyatlarla Ulaştırma Sektörü Sabit Sermaye Yatırımları (Milyon TL)

	Kamu	Özel	Toplam
2015	36.652	53.632	90.285
2016*	39.410	60.997	100.407
2017**	42.922	69.966	112.888

Kaynak: Kalkınma Bakanlığı

*Gerçekleşme Tahmini

**Program

2003-2016 yılları arasında karayolunda 213,9 milyar TL, demiryolunda 60,6 milyar TL, havayolunda 26,7 milyar TL, denizyolunda 4,1 milyar TL ve toplamda ulaştırma sektöründe 305,3 milyar TL yatırım yapılmıştır (İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 2003-2016: 8).

4.3. Ulaştırma Sektörünün İstihdama Katkısı

Ulaştırma-depolamada istihdamın durumuna bakıldığında 2000 yılından 2016 yılına kadar geçen sürede istihdam edilen kişi sayısı genel olarak büyük olmayan artışlar gösterse de toplam istihdamdaki payı çoğunlukla düşüş göstermiş ve %4 seviyelerinde seyretmiştir. Tablo 4’te görüldüğü gibi 2016 yılında ulaştırma-depolamanın payı %4,3 düzeyinde gerçekleşmiştir.

Tablo 4. Toplam İstihdam İçinde Ulaştırma- Depolama (Bin kişi, 15+ yaş)

Yıl	Toplam İstihdam	Ulaştırma-Depolama İstihdam	Ulaştırma-Depolamanın Toplam İstihdamdaki Payı (%)
2000	21.580	1.067	4,9
2005	20.067	968	4,8
2010	22.594	1.009	4,4
2015	26.621	1.108	4,1
2016	27.205	1.185	4,3

Kaynak: TÜİK Hanehalkı İşgücü Anketi Sonuçları, İktisadi Faaliyet Kollarında İstihdam, (NACE Rev.2)

Son zamanlarda gerçekleştirilen ulaştırma sektörü yatırımlarıyla istihdama da katkı sağlanması hedeflenmektedir. Örneğın İstanbul yeni havalimanı inşaatında çalışan sayısının 30 bine ulaştığı ve bu sayının 35 bine çıkarılmasının hedeflendiği belirtilmektedir. Ayrıca yeni havalimanı inşaatının tamamlanmasıyla doğrudan ve dolaylı olarak sağlanacak istihdamın 225 bine çıkacağı tahmin edilmektedir. Dolayısıyla ulaştırma sektörü yatırımları sadece ulaşım hizmetiyle değil doğrudan ve dolaylı olarak oluşturacağı istihdamla da ekonomiye katkı sağlayacak bir araç olarak görölmektedir.

5. TURİZM-ULAŞTIRMA İLİŞKİSİ

Ulaştırma ve turizm sektörlerinin birbirlerinin gelişmesini tetikleyen bir etkileşim içinde olduğu söylenebilir. Teknolojik gelişmelerin de etkisiyle ulaşım sektöründe gerçekleşen her yenilik ve kolaylığın turizm sektöründeki talep üzerinde doğrudan etkisi kaçınılmazdır. Ulaştırma alanında yaşanan gelişmeler turizmi doğrudan etkilemiştir. Örneğın Avrupa'da iç turizm, endüstri devriminden sonra demiryolunun gelişmesi ile başlamış, 20. yüzyılın ikinci yarısından sonra karayollarındaki özel araçların sayısının artmasıyla devam etmiştir. İkinci dünya savaşı sonrası jet teknolojisindeki gelişmeler tur operatörlerinin doğrudan tarifeli uçuşlar düzenlemelerini mümkün kılarak kitlesel seyahatlerin önünü açmıştır (Arıkan ve Yılmaz, 2015:7).

Turizm ulaştırmasının yapısal özelliklerini şu şekilde özetlemek mümkündür (Gürdal, 1995, 13):

- ✓ Turizm ulaştırması; insanların turistik amaçlarla yaptıkları seyahatlerde, turizm pazarlarından (tourism markets) turist çekim merkezlerine (tourist attractions) taşınması ile ilgili bir faaliyettir.
- ✓ Turizmde ulaştırma sistemleri; ekonomik prensiplere uygun olarak, insanlara ucuz bir fiyatla zaman faydası sağlayan bir özelliğe sahiptir.
- ✓ Turizm ulaştırması; hız, güven ve gibi modern çağımızın şartlarını taşıyan rasyonel bir faaliyettir.
- ✓ Turizm ulaştırması; özellikle çok merkezli paket tur düzenlemelerinde, ulaştırma sistemleri arasında koordinasyonu gerektiren bir faaliyettir.
- ✓ Turizmde ulaştırma bir hizmettir. Ulaştırma yol ve araçları ile (denizyolu, demiryolu, karayolu, havayolu) gerçekleştirilen bu hizmet, gereksinme duyulduğu an ve yerde üretilen ve anında tüketilen bir özellik taşıır.

Dünya Turizm Örgütü, 2012 tarihli Methodological Notes to the Tourism Statistics Database, Madrid: World Tourism Organization yayınında günümüzde turizm endüstrisi kapsamına giren ulaştırma faaliyetlerini aşağıdaki gibi belirlemiştir (Yüksek, 2012: 16-17):

1. *Demiryolu ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı*
 - a. şehirlerarası demiryollarında yolcu taşımacılığı,
 - b. Demiryolu şirketlerinin entegre operasyon olarak yataklı vagonlar veya yemekli vagonlar işletmesi
2. *Karayolunda yolcu taşımacılığı*
 - a. Tarifeli uzun mesafede otobüs ile taşımacılık,
 - b. Tarifesiz, tur ve şehir içi toplu taşımacılık hariç diğer otobüs ile taşımacılık
 - c. Taksi işletmeciliği,
 - d. Havaalanı servisleri,
 - e. şehir içi toplu taşımacılık veya banliyö taşımacılığı haricindeki teleferik ile taşımacılık,
 - f. Özel otomobillerin sürücüsü ile birlikte kiralanması,
 - g. İnsan veya hayvan tarafından çekilen araçlar ile yolcu taşımacılığı
3. *Denizde veya kıyılarda yolcu taşımacılığı*
 - a. Tarifeli veya tarifesiz olarak denizde ve kıyılarda yolcu taşımacılığı:
 - Tur, seyahat veya gezinti gemilerinin işletilmesi,
 - Feribotların, su taksilerinin vs. işletilmesi

- b. Denizde veya kıyılarda taşımacılık için eğlence teknelerinin mürettebatı ile birlikte kiralanması
- 4. *İç sularda yolcu taşımacılığı*
 - a. Nehirlerde, kanallarda, göllerde ve diğer iç sularda yolcu taşımacılığı,
 - b. İç sularda taşımacılık için eğlence teknelerinin mürettebatı ile birlikte kiralanması
- 5. *Havayolu ile yolcu taşımacılığı*
 - a. Düzenli rotalarda ve düzenli tarifelerle havayolu ile yolcu taşımacılığı,
 - b. Yolcular için charter uçuşları,
 - c. Gezinti ve manzara uçuşları,
 - d. Hava ulaştırması ekipmanının yolcu taşımacılığı amacıyla operatörü ile birlikte kiralanması,
 - e. Yolcuların eğitim veya eğlence amacıyla havacılık kulüpleri tarafından taşınması gibi genel havacılık faaliyetleri.
- 6. *Motorlu taşıtların kiralanması (finansal kiralama hariç)*
 - a. Otomobillerin sürücüsüz olarak kiralanması,
 - b. Kamyonların, yardımcı treyler ve eğlence araçlarının sürücüsüz olarak kiralanması.

5.1. Turizm Endüstrisi'nde Ulaştırma Türleri

Taşımaların ulaştırma türleri arasında dengesiz dağılım sergilemesi turizm ulaştırmasında da yansıma bulmaktadır. Tarih boyunca gerçekleşen değişimler ve teknolojik ilerlemeler başlangıçta sadece yürüyerek gerçekleştirilen ulaşımı çeşitlendirmiş, daha konforlu ve daha hızlı hale getirmiştir. Turistlerin ulaşım türlerinden hangisini seçecekleri gidecekleri destinasyon, söz konusu ulaşım türlerinin fiyatları, konforu, hızı, ulaştırma firmalarının ek hizmetleri (vale hizmeti, kiralık araç, servis hizmeti vb), bilet temin etmenin kolaylığı gibi unsurlara bağlı olarak şekillenmektedir. Turizm ulaştırmasında dört temel ulaşım türünden söz edilebilir:

✓ Turizmde Karayolu Ulaştırması

Turizmde karayolu ulaştırmasının tercih sebepleri; kısa mesafeler için uygunluğu, diğer ulaşım araçlarıyla gidilemeyecek yerlere ulaşılabilme olanağı sunması, diğer ulaşım türleri tercih edilse de yolculuğun bir kısmında karayolunun kullanılmak zorunda kalınması, yolculuk keyfi, diğer ulaşım türlerine kıyasla daha ucuz olması ve daha serbest bir yolculuk imkanı sunması olarak belirtilebilir.

Karayolu ulaştırmasında özel otomobil, otobüs, minibüs, ticari taksi, kiralık araçlar, karavan, motosiklet, bisiklet en sık tercih edilen ulaşım araçlarıdır. Uzun mesafelerde özel otomobiller, otobüsler ve karavanlar daha çok tercih edilirken diğer karayolu ulaşım araçları çoğunlukla destinasyon içi, kısa mesafelerde kullanılmaktadır. Karavanlar, ulaşımın yanında konaklama imkanı da tanınmaları açısından tercih edilebilir olsa da özel otomobilin ve otobüsün karavana göre daha çok kullanılarak üstünlüğü ellerinde tuttuğu söylenebilir.

✓ Turizmde Demiryolu Ulaştırması

Demiryolları, ilk kez 16. yüzyılda İngiltere'de tarih sahnesindeki yerini almış, 19. yüzyılda sanayi devriminin açtığı yolda, buharlı lokomotif kullanımıyla adeta kendi devrimini de yaşamıştır. 19. yüzyılın ilk çeyreğine kadar uzun mesafeleri aşmak gemi yolculuklarıyla zenginlerin tekelindeyken buharlı lokomotiflerin demiryolunda kullanımıyla kıtalar arası yolculuklar, zengin sayılmayanlar tarafından bile büyük kitleler halinde gerçekleştirilebilir olmuştur.

Turizm amaçlı kitle seyahatlerinin ilk taşıma araçları ise trenlerdir. Trenler, 19. yüzyıl boyunca turizm hareketlerinin gelişiminde en önemli paya sahip olmuşlardır. Demiryolları yerini her ne kadar, kara, hava ve denizyollarına bırakmış gibi gözükse de gelişmiş ülkelerde demiryolları, hız, konfor ve güvenlik gibi nedenlerle en çok tercih edilen ulaşım türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Günümüzde de, halk ya da bireyler bazında genel ulaşım alanında en büyük taşımacılık payı yine demiryollarına aittir. Demiryolları toplu ulaşım sağladığı için maliyet giderleri de düşüktür. Bu yüzden geliri yüksek olmayan kişilerin tercih ettikleri bir ulaşım türüdür (Yüksek, 2012: 54).

✓ Turizmde Denizyolu Ulaştırması

Deniz ve su yollarında ulaşım, M.Ö. 3-4 bin yıllarından beri yapılmaktadır. Denizyollarının turizmin hizmetine girmesi, İngiltere’de ilk tur organizasyonlarını gerçekleştiren Thomas Cook tarafından sağlanmıştır. Thomas Cook, 1866 yılında bir turist grubu oluşturarak turistik amaçla ilk olarak İngiltere’den Amerika’ya yandan çarklı bir gemiyle seyahat düzenlemiştir. Amerika, Avrupa ve Kanada arasında Atlantik aşırı yolcu seyahatleri programlı olarak 1939 yılında başlamıştır. Denizyolu taşımacılığı, diğer ulaşım çeşitlerine göre daha fazla konfor, eğlence ve güvenceye sahiptir. Çünkü yolcular seyahat süresince gezilebilmekte, kamaralarında dinlenebilmektedirler. Spor yapabilmekte, karadan uzak ayrı bir atmosfere sahip olabilmektedir. Üç yanı denizlerle çevrili Türkiye’de turizm açısından önem taşıyan yörelerin kıyı bölgelerinde olması nedeniyle, yurt dışından gelen turistlerin deniz yoluyla seyahat etmek istemeleri, denizyolu ulaştırmasına gereken önemin verilmesini gerektirmektedir (Tunçsiper, 1995: 59).

Denizyolu ulaşımı yolcu taşınmasıyla birlikte, konaklama, ağırlama, eğlence ve alışveriş olanaklarını içinde sunan “gemi turizmi”ni ortaya çıkarmıştır. Denizde kıyı çizgisinin daha kıvrımlı kesimlerine girebilen yatlar, yat turizminde konaklama ve aynı zamanda denizyolu ulaşım aracıdır. Denizyolu ulaşımının hava koşullarından etkilenmesi, diğer ulaşım sistemlerine bağımlı olması (karayolu, havayolu) ve uzaklıkla ilgili olarak büyük yolcu gemilerinin hızlarının az olması turizm açısından olumsuz yönlerini oluşturur (Doğaner, 1998: 2).

✓ Turizmde Havayolu Ulaştırması

Havayolu ulaştırması, kıtalararası yolculuklarda en çok tercih edilen, dünya ekonomisinin bütünleşmesine ve gelişmesine katkı sağlayan bir ulaştırma türüdür. Havayolu ulaştırması, kısa sürede uzun mesafeler alma imkanı sunmasıyla aynı gün içinde bir mevsimden başka bir mevsime geçişin kapılarını açmış, tatil zamanını ikamet edilen yerin mevsimine bağlı olmaktan çıkarmıştır. Başlangıçta gelir düzeyi yüksek kimseler havayolu ile seyahat olanağına sahipken, havayolu ulaşım ağlarının dünyadaki gelişimi ve bilet fiyatlarının düşmesiyle artık neredeyse her gelir grubundan bireyler bu ulaştırma türünden faydalanabilmektedir. Özellikle organize turlarda önemli yeri olan havayolu taşımacılığı, (yüksek maliyetli bir üretim içerse de) 1950’lerden itibaren kitlesel turizmin gelişmesine büyük katkılarda bulunmuştur.

Ülkemizdeki duruma bakıldığında toplam yolcu sayısı 2003 yılına göre yaklaşık 6 kat artıp 2015 yılı sonunda 181.5 milyona gelmiştir. Bu ülkemizde havacılığın ne denli geliştiğine ve havacılık hizmetlerinin ne denli içselleştirildiğine dair göz ardı edilemeyecek bir gerçektir. Havacılık anlayışımız bulunan ülke sayısının 81’den 165’e çıkması Türk sivil havacılığına büyük katkı sağlamıştır. 2003 yılında 2 havayolu şirketi ile yurt dışında 60 noktaya uçuş gerçekleştirilmekteydi. Yurt dışı uçuş ağıımız 6 havayolu şirketiyle 115 ülkede 282 noktaya ulaşmıştır. Yüzde 370 artış söz konusudur. Bu uçuşların çoğunluğunu gerçekleştiren THY artık küresel ölçekte bir şirket, dünya çapında değerli bir markamızdır. Türk Hava Yolları, Avrupa’nın en hızlı büyüyen ve en iyi havayolu şirketi ilan edilmektedir. Türkiye, havayolu yolcu sayısında dünyada 8.Avrupa’da 3. sıradadır. Tüm bunlar ülkemizin sivil havacılıkta dünya ortalamasının 3 katı fazla büyümesini sağlamıştır. Bundan sonra atılacak adımlarla dünya genelinde edindiğimiz saygın konumu pekiştirme niyetindeyiz. İstanbul Yeni Havalimanı’nın yıllık 90 milyon yolcu kapasiteli ilk etabı 2018’in ilk çeyreğinde devreye girecektir. Bu, ülkemizin prestijini arttırmakla kalmayacak, İstanbul’u ve ülkemizi dünyanın en önemli transit merkezlerinden biri haline getirecektir. Cumhuriyet tarihimizin en büyük projesi olan İstanbul Yeni Havalimanı ile Türkiye’nin havacılık tarihinde yeni bir sayfa açılacaktır (Ulaşan Erişen Türkiye, 2016: 287). Şüphesiz havayolu ulaşımındaki bu yatırımların turizme katkısı pozitif yönlü olacak ve sadece ülke turizmine değil, aktarma merkezi oluşturması açısından bakıldığında dünya turizmine de katkı sağlayacaktır.

5.2. Türkiye’de Ulaştırma Sistemleri Bağlamında Turizm Ulaştırmasının Mevcut Durumu

Türkiye’yi ulaşım sistemleri bağlamında turizm açısından bölge bölge ele aldığımızda şöyle bir özet sunabiliriz:

Akdeniz bölgesine baktığımızda, Toros Dağları’nın, bölgenin kıyı kesimleri ile iç kesimleri arasındaki ulaşımı güçleştirdiği görülmektedir. Karayolu ulaşımı ancak bazı geçitleri ile sağlanabilir. Bu geçitlerin başlıcaları; Gülek Boğazı, Sertavul Geçidi ve Çubuk Boğazı’dır. İskenderun Körfezi’nin doğusunda, kıyıya paralel olarak uzanan Nur Dağları üzerinde de Belen Geçidi bulunmaktadır (MEGEP Konaklama ve Seyahat İşletmeleri Turizm Coğrafyası, 2006: 5) . Bölgenin illeri; Adana, Antalya, Burdur, Hatay, Isparta, Mersin, Osmaniye, Kahramanmaraş ve Kilis’tir. Bu illerin tamamı karayolu ile çevre illere bağlanırken, Adana, Burdur, Isparta, Mersin, Osmaniye, Kahramanmaraş’ta demiryolu ulaşımı da mevcuttur. Deniz yolu

ulaşımında Antalya, Hatay ve Mersin öne çıkarken, Adana, Antalya, Isparta, Kahramanmaraş, Hatay ayrıca havayolu ile de ulaşılabilen illerimizdir. Bölge genel olarak özellikle deniz turizmi bakımından gelişmiştir ve en öne çıkan ili Antalya'dır. Hem yerli hem yabancı turistlere hizmet sunan oteller, tatil köyleri, pansiyonlar, yat limanları, değişik sportif ve kültürel aktivite olanakları güneşlenme süresinin uzunluğu, deniz sıcaklığı, tarihi güzellikleri bölgenin turistik cazibesini arttırmaktadır.

Ege bölgesinde dağların kıyıya dik uzanması, kıyı ile iç kesimler arasındaki kara ve demir yolu ulaşımını kolaylaştırır. Bölgenin deniz ulaşımında en önemli ticaret limanı, İzmir'dir. Bölgenin diğer limanları ise genellikle turistik amaçlıdır. Ülkemizdeki ilk demir yolu hattı, bölgenin tarımsal zenginliğinden yararlanmak amacıyla, 1856 yılında İzmir-Aydın arasında yapılmıştır. (MEGEP Konaklama ve Seyahat İşletmeleri Turizm Coğrafyası, 2006: 15). Ege bölgesindeki tüm illere karayolu ile ulaşmak mümkündür. Demiryoluyla da İzmir, Aydın, Manisa, Denizli, Afyon, Kütahya, Uçak'a ulaşılabilir. Denizyolu ile İzmir, Aydın, Muğla'ya ulaşma imkanı varken havayolu ile İzmir, Muğla, Uçak, Denizli, Kütahya'ya ulaşım sağlanabilir. Bölgenin tarihi güzellikleri yaz turizmine imkan tanıyan iklimsel koşulları ve gelişen konaklama hizmetleri turizmde adından söz ettirmektedir. Bölgenin turizmle öne çıkan illeri İzmir ve Muğla'dır.

Marmara Bölgesi, Karadeniz ile Ege Denizini boğazlarla birbirine bağlar; bu bakımdan önemli bir su yoludur. Marmara Denizinde birçok ada bulunmaktadır. Bunların en büyüğü, Marmara Adası'dır. Marmara Denizi turizm bakımından büyük önem taşır; kıyıları, deniz turizmine çok uygundur. Marmara Bölgesi; kara, hava, deniz ve demir yolu ulaşımı bakımından zengin bir ağa sahiptir. Bu bölgemiz Anadolu ve Trakya yarımadalari ile Avrupa ve Asya arasında bir geçiş alanıdır. Bilhassa İstanbul Boğazı üzerindeki köprülerle, Karadeniz ile Ege denizini birbirine bağlayan İstanbul ve Çanakkale boğazları, bölgeye ulaşım bakımından büyük kolaylık sağlar. Bunların yanında, yurdumuzun en işlek kara ve demir yolları da bölge üzerinden geçer (MEGEP Konaklama ve Seyahat İşletmeleri Turizm Coğrafyası, 2006: 24) . Marmara Bölgesi'ndeki tüm illere karayolu bağlantısı vardır. Bölgenin en önemli turizm merkezi olan İstanbul; kara, hava, deniz ve demir yolu ulaşımının yoğun olarak yapılabildiği bir kenttir. Bölgede demiryolu ulaşım imkanı olan iller Türkiye'nin Avrupa'ya açılan kapısı konumundaki şehri Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Balıkesir, Kocaeli, Sakarya ve Bilecik'tir. Ayrıca Halkalı-Marmaray hattına entegre olacak, İstanbul'u Tekirdağ, Kırklareli ve Edirne'ye bağlayacak, Kapıkule Sınır Kapısı'na kadar uzanacak olan hızlı tren projesinin 2019'da faaliyete geçmesi planlanmaktadır. Ayrıca Bursa ile Bilecik arasında inşa edilen hızlı tren hattıyla Bursa; İstanbul, Eskişehir, Ankara ve Konya'ya bağlanacaktır. Bölgenin denizyolu ulaşımına elverişli yapısı Balıkesir'e, Mudanya ve Gemlik bağlantısı ile Bursa'ya, Çanakkale'ye, Tekirdağ'a, Kocaeli'ye, Yalova'ya denizyolu ile ulaşmayı mümkün kılmaktadır. Havayolu ulaşımında en öne çıkan şehir İstanbul'dur ve üçüncü havalimanının da tamamlanmasıyla aktarma merkezi olma konumunu daha da güçlendirecek ve ülke turizmine katkı sağlayacaktır. İstanbul'un yanında, Tekirdağ, Kocaeli, Bursa, Çanakkale, Balıkesir de hava ulaşımı olan illerdir. Doğal ve tarihi güzellikleri, İstanbul ve Çanakkale Boğazları bölge turizmini canlı kılmaktadır. Bölge ülkenin en kalabalık nüfusuna sahiptir ve ülkenin en kalabalık ili İstanbul kuşkusuz turizm bakımından bölgede başı çekmektedir. İlin tarihi güzellikleri ve boğazının yanında gezmeye, dinlenmeye olanak sağlayan parkları, ormanları ve eğlence mekanları turistleri çeken etmenlerin başında gelmektedir. Ulaşım ağlarının her bakımdan gelişmiş ve gelişmeye devam ediyor olması ilin ülke turizmine katkısını arttırmaktadır.

İç Anadolu Bölgesi, bulunduğu konum ve yer şekillerinin uygun olması dolayısı ile zengin bir ulaşım ağına sahiptir. Kara, hava ve demir yolları bakımından yurdumuzun birçok bölgesinin kavşağı durumundadır. Bu bölgeden yurdun her tarafına kolayca ulaşım sağlanabilmektedir. Başkent Ankara'nın İç Anadolu Bölgesi'nde oluşu, bu özelliğin kazanılmasında önemli rol oynar (MEGEP Konaklama ve Seyahat İşletmeleri Turizm Coğrafyası, 2006: 34) . Bölgedeki tüm illere karayolu ile ulaşılabilmektedir. Ankara, Eskişehir, Kırkkale, Çankırı, Konya, Karaman, Niğde, Sivas, Kayseri, Yozgat bölgede demiryolu ulaşımın da sağlanabildiği yerlerdir. Başkent Ankara, İstanbul, Konya ve Eskişehir'e yüksek hızlı tren hattı ile bağlanmıştır, Afyonkarahisar-Uçak-Manisa-İzmir'e ve ayrıca Sivas'a bağlanacak yüksek hızlı tren hatları yapım aşamasındadır. Konya-Karaman hızlı tren hattı da henüz tamamlanmamıştır. Bölgemizde havayolu ile ulaşılabilecek şehirlerimiz, Ankara, Kayseri, Konya, Nevşehir ve Sivas'tır. Doğa, tarih ve coğrafi olayların beşiğinde oluşan peribacaları ile Kapadokya bölgenin en fazla turist çeken yerlerindedir. Bölge kış turizmine ve dağcılığa elverişli yapısı, tarihi ve doğal güzellikleri ile ülke turizmine katkı sağlamaktadır.

Karadeniz Bölgesi'nde ulaşımı zorlaştıran, doğu - batı doğrultusunda uzanan Kuzey Anadolu Dağları'dır. Doğu Karadeniz Bölümü'nde iç kesimlerle ulaşım Kalkanlı ve Kop Geçitleri ile sağlanabilmektedir. İç

kesimlerle ulaşımın kolayca sağlanabildiği yer, Samsun'un güneyidir (MEGEP Konaklama ve Seyahat İşletmeleri Turizm Coğrafyası, 2006: 44). Bölgemizdeki tüm iller karayolu ulaşımına elverişlidir. Bölgede demiryolu ağlarının olduğu şehirler, Zonguldak, Karabük, Samsun, Tokat, Amasya'dır. Denizyolu ile ulaşım imkanı olan şehirler Sinop, Samsun, Ordu, Trabzon, Giresun, Rize'dir. Hava ulaşımına imkan tanıyan şehirlerse Sinop, Samsun, Tokat, Trabzon, Ordu ve Giresun'dur (Ordu-Giresun Havalimanı). Yaylaları, yeşil doğası, tarihi güzellikleri, su sporu imkanı bölgenin turizm çekimini oluştururken deniz turizmi, denize kıyısı olan diğer bölgelere göre daha geride kalmıştır. Bunun nedeni yaz sıcaklıklarının sürekli yağmurlarla düşmesi ve denizinin büyük oranda dalgalı olmasıdır.

Doğu Anadolu Bölgesi'nin zorlu iklim koşulları, dağlık yapısı ulaşımı güçleştirmektedir. Bölgenin Karadeniz ile kara yolu bağlantısı, Kop ve Kalkanlı Geçitleri'nden sağlanmaktadır. Erzurum, bu geçitler sayesinde işlek bir kara yolu ile Trabzon'a bağlanmıştır. Ayrıca Erzurum ile Ağrı arasında modern bir kara yolu inşa edilerek Avrupa İnan transit taşımacılığı sağlanmıştır (MEGEP Konaklama ve Seyahat İşletmeleri Turizm Coğrafyası, 2006: 44). Malatya adeta tüneller şehri haline getirilerek Doğu Anadolu'daki 12 ili Kayseri üzerinden batıya bağlayan D-300 karayolu üzerindeki Karahan Tüneli, Malatya ile Sivas'ı bağlayacak olan Çepiş Tüneli ve Sarsap tüneli bölgenin ulaşımı adına gerçekleşen son gelişmelerdendir. Bölgenin coğrafi yapısı ulaşımı diğer bölgelere kıyasla güçleştirirse de karayolu aracılığıyla bölgenin tüm şehirlerine ulaşılabilir. Erzurum, Kars, Van, Muş, Malatya, Elazığ, Erzincan, Bingöl demiryolu ulaşımının da mevcut olduğu illerken havayolu ile ulaşmanın mümkün olduğu iller Erzurum, Erzincan, Kars, Ağrı, Iğdır, Van, Muş, Şırnak, Hakkari, Malatya, Elazığ, Bingöl'dür. Ayrıca Van Gölü'nde Van - Tatvan arasında feribot seferleri yapılmaktadır. Van Gölü üzerinde adalara turistik amaçlı yolcu taşımacılığı da yapılmaktadır. Keban Baraj gölü üzerinde, Elazığ-Pertek, Elazığ-Çemişgezek, Elazığ-Ağın arasında ulaşım feribotla sağlanmaktadır. Bölge doğal güzellikleri ve özellikle tarihi değerleriyle ülke turizminde yer edinmiştir. Ancak diğer bölgelere nazaran konaklama imkanlarının sınırlı oluşu ve yıllardır süren terör olayları bölge turizmini olumsuz etkilemiştir. Dağlık yapısı ile kış turizminde de önemli bir yer tutan bölge, özellikle hava ulaşımının gelişmesiyle turizm potansiyelini arttırmıştır.

Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yer şekillerinin daha elverişli olmasına bağlı olarak ulaşımın da Doğu Anadolu Bölgesi'ne göre daha kolay olduğu gözlenir. Bölgenin şehirleri Diyarbakır, Adıyaman, Gaziantep, Şanlıurfa, Mardin, Batman, Siirt'tir ve tüm şehirlere hem kara yolu hem demiryolu hem de havayolu ulaşımı mümkündür. Güneydoğu Anadolu Bölgesi de Doğu Anadolu Bölgesi gibi tarihi güzelliklerin merkezlerinden biridir. Ancak turizm diğer bölgelere kıyasla daha az gelişmiştir. Bunun nedeni bölgede yıllardır süregelen terör olayları, tesislerin ve bölge tanıtımının yetersizliğidir. Ancak son yıllarda bölge, özellikle hava ulaşımında atağa geçmiş bulunmakta, şehirleşme ve turizm projelerinin gündeme alınmasıyla yakın gelecekte yıldızının parlayacağını sinyali vermektedir.

5.3. Türkiye'de Ulaştırma-Turizm-Ödemeler Dengesi İlişkisi

Turizm gelirlerinin ödemeler dengesindeki rolü, dört mevsimin yaşandığı, tarihi zenginliklerle dolu, üç yanı denizlerle çevrili, her bölgesinde farklı kültürel güzelliklerin keşfedilebileceği ülkemiz için oldukça önemlidir. 1990 yılından itibaren beş yıllık aralıklarla hazırlanan, yabancı ziyaretçilerin yıllık verilerine tablo 5'te yer verilmiştir.

Tablo 5. Yıllık Giriş Yapan Yabancı Ziyaretçi Sayısı (bin)*

Yıllar	Havayolu	%	Demiryolu	%	Karayolu	%	Denizyolu	%	Toplam
1990	2.566	53	145	3	1.929	40	188	4	4.828
1995	5.179	73	52	0,7	1.631	23	240	3,3	7.103
2000	7.274	69,8	39	0,4	1.969	18,9	1.144	10,9	10.428
2005	14.981	74	78	0,3	4.744	23,4	468	2,3	20.272
2010	19.555	72,4	66	0,2	6.948	25,8	429	1,6	26.999
2015	26.807	77,4	17	0,1	7.102	20,5	683	2	34.612

Kaynak: TÜİK Turizm İstatistikleri Veri Tabanı

*Günlük verileri dahil edilmemiştir

Tablodaki 25 yıllık sürece genel olarak bakıldığında ulaşım sistemleri geliştikçe ülkemize gelen yabancı ziyaretçilerin de arttığı söylenebilir. Yabancı turistlerin çoğunlukla havayolu ulaşımını tercih ettiği ve 2015 itibarıyla bu ulaşım türünün payının %77 gibi yüksek bir düzeye ulaştığı görülmektedir. Karayolu ulaşımının yabancı ziyaretçiler için ulaşım türleri içindeki payı 1990 yılında %40 iken 2015 yılında %20 ye düştüğü görülmektedir. Demiryolunun zaten %3 gibi düşük bir düzeyde olan payı daha da düşerek 2015'te % 0,1'i bulmuş, denizyolu ulaşımının payı ise 2000 yılında artış gösterse de devam eden süreçte hızla düşerek 2015'te %2'de kalmıştır. Kuşkusuz bu görüntüde havayolu ulaşımındaki gelişmelerin etkisi

büyüktür. Dışarıdan girişlerde hava yolu ağırlığı fazla olsa da ülke içindeki ulaşım imkanı açısından en fazla bölgeye ulaşma imkânında üstünlük karayolundadır. Diğer ulaşım türleri kullanılsa da destinasyon içerisindeki ya da çevresindeki yerlere ulaşımlarda karayolunun kullanılması ülke içinde karayolu kullanımının ağırlıklı olmasından kaynaklanmaktadır. Elbette bunda ülkemiz ulaştırma politikasının etkisi de büyük rol oynamaktadır. Denizyolu ve demiryolu ulaşımı gelişme gösterse de yolcu taşımacılığında ziyade yük taşımacılığında daha fazla kullanılmaktadırlar.

Tablo 6. Yıllık Giriş Yapan Yabancı Ziyaretçi Sayısı ve Turizm Gelirleri

Yıllar	Toplam Kişi Sayısı (bin kişi)	Ödemeler Dengesi Turizm Gelirleri* (Milyon \$)
1990	4.828	3.225
1995	7.103	4.957
2000	10.428	7.636
2005	20.272	19.191
2010	26.999	22.585
2015	34.612	26.616

Kaynak: TÜİK Turizm İstatistikleri Veri Tabanı ve T.C.M.B. Ödemeler Dengesi İstatistikleri

* Ödemeler dengesi istatistiklerinde turizm kaleminin adı "Seyahat" olarak değiştirilmiştir.

Tablo 5'te ulaştırma sektöründeki gelişmelerin yabancı ziyaretçi sayısında oluşturduğu etkiye yer verilmişti. Tablo 6'te yabancı ziyaretçi sayısındaki artışın turizm gelirlerinde meydana getirdiği artışa yer verilmiştir. Turizm gelirlerinde özellikle 2000-2005 yılları arasındaki yaklaşık 12 milyar dolarlık değişim dikkat çekicidir. 1995 yılında yaklaşık 5 milyar dolar olan turizm gelirlerinin 2015 yılında yaklaşık 26 milyar dolar seviyesine ulaştığı görülmektedir. Bu görüntü ödemeler dengesinde turizm (seyahat) gelirlerinin, turizmde ulaştırmanın önemini ortaya koymaktadır.

6. TÜRKİYE'NİN TURİZM ULAŞTIRMASI AÇISINDAN GÜÇLÜ/ZAYIF YÖNLERİNİN ANALİZİ

Bu analizin yapılmasında Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu (2014), Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli'nden faydalanılmıştır.

Güçlü Yönler

- ✓ Türkiye'nin uluslar arası bir köprü ve bir transit geçiş ülkesi niteliğinde olması (örneğin üçüncü havalimanının tamamlanmasıyla Afrika, Uzak Doğu ve Orta Asya'nın Avrupa ve ABD'ye ulaşımında İstanbul'un dünya havayolu trafiğinin merkezi haline geleceği ve yolcu trafiğinin büyük ölçüde artacağı beklenmektedir),
- ✓ Ekonomik büyüme potansiyelinin ulaştırma sektörüne dolayısıyla turizm ulaştırmasına katkı sağlayabilmesi,
- ✓ Ulaştırmanın bir nevi "gidemediğin yer senin değildir" ilkesiyle en çok yatırım yapılan sektörlerden biri olmasının bir devlet politikası niteliği taşıması ve ulaştırmaya özel bir önem verilmesi,
- ✓ AB'ye uyum doğrultusunda yapısal dönüşüm süreci içerisine girilmiş olması,
- ✓ Avrupa Bakanlar Konseyi Planı'nın Avrupa yüksek hız demiryolu ağının iki ayrı koridor üzerinden Türkiye'ye bağlanmasını öngörmesi (Türkiye içinde bu hattın, demir yollarımızın belkemiği niteliğinde ana eksen olmak üzere, Sınır-İstanbul-Ankara-Sivas üzerinden doğuya ve güney doğuya doğru uzaması gündeme gelecektir ve bu hat, aynı zamanda Avrupa-Asya transit geçişi üzerinde bulunması nedeniyle özel önem kazanacaktır),
- ✓ Avrupa-Asya ve Avrupa-Ortadoğu hatlarında yenileme, iyileştirme ve yeni hatlar oluşturma çalışmalarlarıyla daha verimli bir demiryolu hizmeti sunma imkanı ile turizme de katkı sağlanabilecek olması (örneğin Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi ile Londra-Pekin bağlantısının demiryoluyla sağlanabilme olanağı oluşturulması),
- ✓ Dört mevsimin yaşanabildiği ülkemizin, doğal kaynaklar ve kültürel çeşitlilik bakımından zengin ve bozulmamış kabul edilebilecek ulaşılabilir destinasyonlara sahip olması,
- ✓ Turizmin ve turizm ulaştırmasının sosyal ve ekonomik önemini anlamış bir toplum yapısının mevcut olması,

- ✓ Rakiplerine göre daha yeni ve nitelikli tesislerle hizmet vermeye önem veren bir anlayışın hakim olması,
- ✓ Ülkemizin, zengin tarihi dokusunu misafirlerine açacak geleneksel konukseverliği,
- ✓ Hem ulaştırma hem turizm sektöründe görev alabilecek genç ve dinamik nüfusun varlığı,
- ✓ Üniversitelerde ulaştırma ve turizm hizmetlerini temel alan bölümlerin artması ve bu bölümlerin bu sektörlerin ihtiyacı olan kalifiye elemanı sağlayacak olması.

Zayıf Yönler

- ✓ AB üyeliği sürecinin uzaması ve üyelikle elde edilebilecek fırsatların her iki sektör üzerine geç yansımaları,
- ✓ Ulaştırma sektöründe kamu finansmanındaki yetersizlikler,
- ✓ Yüksek enflasyon sorununun her iki sektörü de olumsuz etkilemesi,
- ✓ Kamuda, ulaştırma sektöründeki yatırımcı ve işletmeci kuruluşların ayrı bakanlık ve müsteşarlıklar altında örgütlenmiş olmasının eşgüdüm eksikliği ve yetki dağınıklığı sorunları yaratması ve neticesinde sektörde verimsiz yatırım ve işletme düzeninin yerleşmesine yol açması,
- ✓ Ulaştırma sektörünün çeşitli kesimlerindeki nitelikli personel sayısının eksikliği, personelin çoğu kez gereksinme duyulan yerlerde istihdam edilmemesi, uygulanan ücret politikasının yetersizliği neticesi nitelikli personelin ayrılması ve yerinin doldurulamaması ve böylece hizmetlerin aksaması,
- ✓ Birbirine yakın ve ulaşım çeşitliliği sağlanamamış iller arası ulaşımında oligopolleşme sebebiyle nispeten yüksek fiyat uygulanması,
- ✓ Ulaşımında ortaya çıkan aksaklıklarda firmaların sorumluluk almaktan kaçınması ile yetersiz müşteri hizmeti sunmaları ve buna sebebiyet veren denetim eksikliği,
- ✓ Özellikle büyükşehir niteliği kazanmamış şehirlerde sert hava koşulları sebebiyle oluşan karayolu deformasyonlarının gerektiği gibi giderilmemesinin ulaşım kalitesini düşürmesi,
- ✓ Engelli kişilerin ulaştırmada yaşadığı zorluklar,
- ✓ İnsan ve yük taşımacılığında tam sigorta uygulamasına geçilebilmesini sağlayacak şekilde sigorta mevzuatının düzenlenmemiş olması,
- ✓ Doğal ve tarihsel çevre değerlerinin korunması ve geliştirilmesine her yerde yeterli önemin verilmemesi,
- ✓ Turizmin yoğunlaştığı yörelerde ortaya çıkan altyapı ve çevre sorunlarının yerel yönetimlerle işbirliği içinde, altyapıyı kullananların da katkılarıyla çözüm üretmede yetersizlik.

7. SONUÇ

Ulaştırma ilk çağlardan bu yana insan hayatının önemli bir parçası olmuş, başlangıçta hayatta kalmak için yiyecek bulmak ve barınmak gibi ihtiyaçların karşılanmasında, sonrasında göç ve savaşlar sebebiyle günümüzdeyse özellikle ekonomik ve kültürel sebeplerle hayatımızdaki önemini korumuştur. Geçmişte ilkel araçlarla kısa mesafelerde gerçekleştirilen ulaştırma faaliyetleri öylesi devasa bir boyuta ulaşmıştır ki uzun mesafelerin kısa sürede alınması bir yana artık dünyanın ötesinde uzay yolculukları bile yapılabilir hale gelmiştir. Ulaştırma sektörüyle doğrudan veya dolaylı bağlantısı olan tüm ekonomik faaliyetler de ulaştırma sektöründeki gelişmeyle ilerlemiştir. Böylece makroekonomik amaçlara ulaşmanın temelinde yer alan unsurlardan biri haline alan ulaştırma, önemi en çok artan sektörlerden birisi olmuştur.

Ülkemizde ulaştırma sektörünün ekonomi ile ilişkisine bakıldığında TÜİK verilerine göre 1998 yılında cari fiyatlarla 5.786.090 bin TL düzeyinde olan ulaştırma-depolama değerinin 2015 yılında 183.908.801 bin TL'ye ulaşmıştır. Birçok açıdan bir dönüm noktasının başlangıcı kabul edilebilecek 2001 yılı sonrası dikkate alındığında sadece 2009 yılında küresel krizin etkisiyle ulaştırma-depolama cari % değerinin bir önceki yıla göre -7,7 oranında azalış gösterdiği diğer tüm yıllarda ise artış gösterdiği görülmektedir. 2015 yılının bir önceki yıla göre ulaştırma-depolama % değişimi %13,3 olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca 2000'li yıllarda ulaştırma-depolama değeri ve cari GSYH değerinin birlikte artış göstermesi ulaştırma-depolama payının %8 seviyesini korumasında etkili olmuştur.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 2003-2016 yılları arasında toplam 305,3 milyar TL ulaştırma yatırımı yapılmış, Kalkınma Bakanlığı verilerine göre sabit sermaye yatırımlarının sektörel dağılımında ulaştırma sektörü 2015 ve 2016 yıllarında %22 seviyesiyle imalattan sonra ikinci sırada yer almıştır. İstihdam verilerine göre toplam istihdamın içinde ulaştırma-depolamanın yeri 2000 yılından bu yana %4'lerde seyretmekte ve bu sektörde şu anda bir milyondan fazla kişi istihdam edilmektedir. Ulaştırma alanında gerçekleştirilen dev yatırımlarla istihdama doğrudan ve dolaylı bir katkının daha sağlanması beklenmektedir.

Ülkemiz turizm ulaştırması açısından değerlendirildiğinde ülke içerisinde havayolu ve karayolu ulaşımının denizyolu ve demiryolu ulaşımına göre daha ağırlıklı olduğu, ulaşım türlerinde kullanım bakımından liderliği karayollarının üstlendiği söylenebilir. Son yıllarda havayolu ulaştırmasına verilen önemle havaalanı sayısının arttığı, toplam yolcu sayısının 2003 yılına göre yaklaşık 6 kat artıp 2015 yılı sonunda 181.5 milyona ulaştığı, yurt dışı uçuş ağımızın 6 havayolu şirketiyle 115 ülkede 282 noktaya ulaştığı görülmektedir. Türkiye, havayolu yolcu sayısında dünyada 8., Avrupa'da 3. sıradadır. Ülkemizi ziyaret eden yabancıların yaklaşık %77'si havayolu ulaşımını tercih etmektedir. Bir bakıma ihmal edilmiş olan demiryolu ulaşımına ise hızlı trenlerle yeniden hareket kazandırılmış ve 2015 yılında demiryolu toplam hat uzunluğu 12.532 km ye ulaşmıştır. Karayolu ulaştırması II. Dünya Savaşı sonrası demiryolu ulaştırmasından tahtını devralmış, Cumhuriyet öncesi dönemde 18.350 km olan karayolu toplam uzunluğu 2015 yılında 62.278 km ye ulaşmıştır. Özellikle 2003 yılı itibarıyla bölünmüş yollara verilen ağırlık karayolu ulaştırmasının diğer ulaştırma türlerine göre ağırlığını korumasını sağlamıştır. Ülkemizi ziyaret eden yabancıların yaklaşık %20'si karayolunu tercih etmektedir. Denizyolu ulaşımı ile ülkemize gelen yabancı ziyaretçi sayısı ise %2 düzeyindedir. Üç yanının denizlerle çevrili olması ve 8.333 km'lik kıyı uzunluğuna sahip olması ülkemizi denizyolu ulaşımına elverişli kılan unsurlardır ve denizcilik sektörü bilhassa dış ticarete önem kazanmıştır.

Ulaştırma sektörü geliştikçe turizm sektörünü beslemekte, turizm gelirlerindeki artış da ödemeler dengesi bağlamında avantaj sağlamaktadır. Ülkemize gelen yabancı turist sayısı arttıkça turizm gelirleri de artmakta ve bunun temelinde ulaştırma sektöründeki gelişmeler yer almaktadır. 1990 yılında 4.828 bin kişi olan yabancı ziyaretçi sayısı 2015 yılında 34.612 bin kişiye çıkmış, turizm gelirleri de 1990 yılında 3.225 milyon dolar iken 2015 yılında 26.616 milyon dolara ulaşmıştır.

Tüm bunlar ışığında ulaştırma sektörünün, herhangi bir aşamasında yer aldığı ekonomik faaliyetlerin makroekonomik hedeflere erişmede katkısının büyük olduğu söylenebilir. Bu etki özellikle GSYH, yatırımlar ve istihdam içindeki pay ile turizm üzerindeki etki vasıtasıyla karşımıza çıkmaktadır.

KAYNAKÇA

Arıkan, İ. , İ. , Yılmaz.(2015); *Turizm ve ulaştırma*, Turizm Ulaştırması, Editör: İrfan Arıkan, Detay Yayıncılık, Ankara.

Aslan, L. (2009); Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Gelişmesinde Devletin Yeri ve Önemi, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı Mali Hukuk Programı (*Yüksek Lisans Tezi*), İzmir

Doğaner, S.(1998); Türkiye Ulaşım Sistemleri Turizm ve Çevre İlişkileri, *Coğrafya Dergisi*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, Sayı 6, İstanbul

Erdoğan, T.(2016.); Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi, *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 3, Sayı 1, Nisan 2016

Günsoy, B.(1994); Ulaştırma Ekonomisinde Alt Sistemlerarası Öncelik Sorunu ve Türkiye Uygulaması, T.C. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (*Yüksek Lisans Tezi*)

Gürdal, M. ,(1995); *Turizm Ulaştırması*”, Karınca Matbaası, İzmir

Kaya, E. v.d,(2012); *Ulaştırma Sistemleri*, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2505, Editörler: N. Aras, E. Gerede, Eskişehir

MEGEP (Meslekî Eğitim Ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi) (2006) Konaklama ve Seyahat Hizmetleri Turizm Coğrafyası,
<http://hbogm.meb.gov.tr/modulerprogramlar/kursprogramlari/konaklama/moduller/TurizmCoğrafyasi.pdf>

Saatçioğlu, C. (2011); *Ulaştırma ekonomisi teori ve politika*, Gazi Kitabevi, Ankara, Mart

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2016) *İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 2003-2015 İstatistik Kitapçığı* Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ankara, <http://www.udhb.gov.tr/images/istatistik/2003-2015.pdf>

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2017) *İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 2003-2016 İstatistik Kitapçığı*, Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ankara, <http://www.udhb.gov.tr/images/istatistik/2003-2016.pdf>

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2017) *Ulaşan Erişen Türkiye 2016*, <http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/d575cb3ab952110.pdf>

TOBB, *Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu*, Yayın Sıra No: 2015/260, Ankara, 2014. <https://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/2014/ulastirma2014.pdf>

Tunçsiper, B.(1995); Türk Turizminde Ulaştırma Sorunları, *Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi*, Cilt 6, Sayı 2

TÜBİTAK, (2003); Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Ankara, <http://www.utikad.org.tr/db/files/tubitak%20ulastirmat%20ve%20turizm%20paneli.pdf>

Yüksek, G. ve diğerleri, (2012); *Turizm ulaştırması*, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2763, Editör: M. Cavcar, Eskişehir

İnternet Erişimleri

Kalkınma Bakanlığı (Erişim adresi; <http://www2.kalkinma.gov.tr/kamuyat/gehy/GEHY2017.pdf>, Erişim Tarihi; 20/11/2016).

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (Erişim Adresi: <http://www.tcmb.gov.tr>, Erişim Tarihi: 20/10/2016).

Türkiye İstatistik Kurumu (Erişim adresi; <http://www.tuik.gov.tr>, Erişim tarihi; 20/10/2016).