

**TÜRKİYE'DE DEMİR YOLU
ULAŞTIRMASI ALANINDA
POLİTİKA VE PLANLAR İLE BİLİMSEL
YAYINLAR ARASINDAKİ İLİŞKİ**

Yüksek Lisans Tezi

Nevin YAVUZ

Eskişehir 2018

**TÜRKİYE'DE DEMİR YOLU ULAŞTIRMASI ALANINDA
POLİTİKA VE PLANLAR İLE BİLİMSEL YAYINLAR
ARASINDAKİ İLİŞKİ**

NEVİN YAVUZ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı
Danışman: Doç. Dr. Gökçe YÜKSEK**

**Eskişehir
Anadolu Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
TEMMUZ 2018**

Bu tez çalışması BAP Komisyonunca kabul edilen 1706E374 no.lu proje kapsamında desteklenmiştir.

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Nevin YAVUZ'un "Türkiye'de Demir Yolu Ulaştırması Alanında Politika ve Planlar ile Bilimsel Yayınlar Arasındaki İlişki" başlıklı tezi 27 Temmuz 2018 tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca toplanan **Turizm İşletmeciliği** Anabilim Dalında, **yüksek lisans tezi** olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Doç.Dr.Gökçe YÜKSEK

Üye : Prof.Dr.Semra GÜNAY AKTAŞ

Üye : Doç.Dr.Selda UCA

.....
.....
.....

Prof.Dr.Metin COŞKUN
Anadolu Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

.....
.....
.....

ÖZET

TÜRKİYE’DE DEMİR YOLU ULAŞTIRMASI ALANINDA POLİTİKA VE PLANLAR İLE BİLİMSEL YAYINLAR ARASINDAKİ İLİŞKİ

Nevin YAVUZ

Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Temmuz 2018

Danışman: Doç. Dr. Gökçe YÜKSEK

Ulaştırma, bölgesel kalkınmayı hızlandıran, nüfus hareketliliğini arttıran, toplumsal gelişimi ve turizm gelişimini olumlu yönde etkileyen ve bireylerin ihtiyaçlarının giderilmesinde yardımcı olan bir sektördür. Ulaştırma türleri içerisinde yer alan demir yolu ulaştırması ise ulaştırma tarihi boyunca önemi korumuş bir ulaştırma türüdür. Demir yolu ulaştırması; günümüzde diğer ulaşım türlerinin rekabeti ve hızlı gelişimi karşısında bir gerileme trendi göstermiş olmasına rağmen, ekonomik ve toplumsal gelişmeyi sağlayan, toplu taşımayı gerçekleştiren, turizmde seyahatleri demokratize eden ve sosyal turizmi yaratan bir ulaştırma türü olarak önemini hala korumaktadır. Türkiye’de ise 2003 yılından sonra demir yolu ulaştırması, devlet politikası haline getirilmiştir. Dolayısıyla demir yolu ulaştırması ile ilgili hazırlanan kalkınma planları, stratejik planlar, demir yolu sektörünün gelişiminde büyük bir öneme sahiptir ve demir yolu ulaştırması ile ilgili çalışmaların bu politika ve planlar dâhilinde gerçekleşmesi beklenmektedir. Dolayısıyla yapılan bilimsel çalışmaları inceleyerek sınıflandırmak ve mevcut durumu belirlemek gelecekte yapılacak olan bilimsel çalışmalara yol gösterecektir. Ayrıca dünyadaki teknolojik gelişmeler, mevcut durum, stratejik faaliyetler, yapısal değişimler temel alınarak yapılacak bilimsel çalışmalar, oluşturulacak politika ve hazırlanacak planlara da temel oluşturacaktır.

Bu çalışmanın amacı, Türkiye’de yapılan demir yolu ulaştırması ile makalelerin profilini ortaya koymak, bu makalelerin demir yolu ulaştırması politika ve planlarının belirlenmesindeki rolünü tespit etmektir. Bu çalışma sonuçları, ileriki çalışmalara yol

gösterecek ve hazırlanacak olan politika ve planların oluşturulmasında faydası olacak bilimsel çalışmaların hazırlanmasına katkı sağlayacaktır.

Anahtar Sözcükler: Bibliyometri, Demir yolu Ulaştırması, Demir yolu Ulaştırma Politikaları, Kalkınma ve Stratejik Planlar, Turizm Ulaştırma Politikası

ABSTRACT

THE RELATIONSHIP BETWEEN SCIENTIFIC PUBLICATIONS WITH POLICIES AND PLANS IN THE FIELD OF RAILWAY TRANSPORT IN TURKEY

Nevin YAVUZ

Department of Tourism Management

Anadolu University, Graduate School of Social Sciences, July 2018

Supervisor: Doç. Dr. Gökçe Yüksek

Transportation is a sector, which expedites the regional development, increases the population movements, influences positively the international expansion community development, facilitates communication and assisting people at any level to meet their needs. The railway transportation that is included within the transportation types is a transportation type which maintained its importance throughout its history. Although the railway transportation has shown a regression trend against competition and rapid development of other transportation types, it still maintains its importance as a transportation type, which ensures the economic and social development, realizes public transportation, democratizes the journeys in tourism and creates social tourism. After 2003, the railways have been made a state policy in Turkey. Thus, the development plans, strategic plans prepared in Turkey in relation with the railway transportation have a significant importance in development of railways. Yet, all work with rail transport are expected to be happening within these policies and plans. Therefore, analyzing and classifying the scientific studies and determining the current situation will guide further scientific studies to be made. Also, the scientific studies to me made based on the technological improvements in the world, current situation, strategic activities and structural changes will constitute a basis also for the policy to be created and the plans to be prepared.

The aim of this study is the profiles of the articles on railway transportation and determining the role of all scientific publications made in Turkey on railway

transportation, in the determination of railway transportation policies and plans. The results of this study, shall guide further studies and contribute to the preparation of the scientific studies, which shall be useful in the creation of policies and plans to be prepared.

Keywords: Bibliometrics, Railway Transportation, Railway Transportation Policies, Development and Strategic Plans, Tourism Transportation Policy

ÖNSÖZ

Bu çalışmamın her aşamasında yardım ve desteğini esirgemeyen bilimsel katkılarıyla beni yönlendiren danışman hocam Doç.Dr. Gökçe Yüksek ile süreçte beni destekleyen ve yardımını esirgemeyem hocam Prof. Dr. Semra Günay Aktaş'a çok teşekkür ederim.

Yoğun çalışma ortamında beni destekleyen ve olgunluk gösteren eşim Adnan Yavuz ve oğlum Batuhan Yavuz ile tüm hayatım boyunca bana desteklerini esirgemeyen annem Fevziye Yılmaz ve babam Osman Yılmaz'a teşekkürlerimi sunarım.

09/07/2018

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmamın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan “bilimsel intihal tespit programıyla tarandığını ve hiçbir şekilde “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm.

Nevin YAVUZ



İÇİNDEKİLER

BAŞLIK	i
JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ	vii
ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ	viii
İÇİNDEKİLER	ix
ŞEKİLLER DİZİ	xii
TABLolar DİZİNİ	xiii
1. GİRİŞ	1
1.1. Araştırmanın Problemi.....	2
1.2. Araştırmanın Amacı	3
1.3. Araştırmanın Önemi.....	4
1.4. Araştırmanın Sınırlılıkları	4
2. ALANYAZIN	5
2.1. Ulaştırma Sistemleri	5
2.1.1. Ulaştırma kavramı ve önemi.....	5
2.1.2. Ulaştırma sistemleri	7
2.1.3. Ulaştırmanın gelişimi ve turizme etkisi.....	10
2.2. Ulaştırma Çeşitleri ve Turizm	15
2.2.1. Kara yolu ulaştırması ve turizm	16
2.2.2. Deniz yolu ulaştırması ve turizm	17
2.2.3. Hava yolu ulaştırması ve turizm.....	19
2.2.4. Demir yolu ulaştırması ve turizm	23
2.3. Demir Yolu Ulaştırmasının Gelişimi ve Mevcut Durumu.....	26
2.3.1. Demir yolu ulaştırmasının tarihçesi	26
2.3.2. Türkiye’de demir yolu ulaştırmasının tarihçesi.....	28
2.3.3. Demir yolu ulaştırmasının mevcut durumu	31
2.3.3.1. Dünya’da demir yolu ulaştırması	32
2.3.3.1. Türkiye’de demir yolu ulaştırması	37
2.4. Kalkınma Planlarında ve Stratejik Planlarda Demir Yolu Ulaştırması.....	42
2.4.1. Birinci beş yıllık kalkınma planı (1963-1967).....	43

2.4.2. İkinci beş yıllık kalkınma planı (1968-1972).....	44
2.4.3. Üçüncü beş yıllık kalkınma planı (1973-1977)	45
2.4.4. Dördüncü beş yıllık kalkınma planı (1979-1983)	45
2.4.5. Beşinci beş yıllık kalkınma planı (1985-1989)	46
2.4.6. Altıncı beş yıllık kalkınma planı (1990-1995)	47
2.4.7. Yedinci beş yıllık kalkınma planı (1996-2000)	48
2.4.8. Sekizinci beş yıllık kalkınma planı (2001-2005)	49
2.4.9. Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planı (2007-2013).....	51
2.4.10. Onuncu beş yıllık kalkınma planı (2014-2018).....	52
2.4.11. Ulaştırma stratejik planı (2009-2013)	54
2.4.12. Ulaştırma stratejik planı (2014-2018)	55
2.4.13. Ulaştırma stratejik planı (2017-2021)	58
2.4.14. TCDD stratejik planı (2010-2014)).....	58
2.4.15. TCDD stratejik planı (2015-2019)	60
2.4.16. 2023 turizm stratejisi	62
3. YÖNTEM	62
3.1. Araştırmanın Modeli	62
3.2. Araştırmanın Evreni.....	62
3.3. Araştırmanın Örneklemi.....	62
3.4. Verilerin Toplanması ve Analizi.....	62
4. BULGULAR ve YORUM	64
4.1. Makalelerin ULAKBİM Veri Tabanlarına Göre Dağılımı	64
4.2. Makalelerin Yayımlı Yıllarının Dağılımı	64
4.3. Makalelerin Araştırma Disiplinlerine Göre Dağılımı	65
4.4. Makalelerin Araştırma Yöntemlerine Göre Dağılımı	66
4.5. Makalelerin Araştırmalarında Kullanılan Analiz Yöntemleri.....	67
4.6. Makalelerin Araştırmalarında Kullanılan Veri Toplama Teknikleri	68
4.7. Makalelerde En Sık Karşılaşılan Yazarlar ve Kurumları	68
4.8. Makalelerin Yazar Sayıları.....	69
4.9. Makalelerin Araştırma Konuları	70
4.10. Makalelerin Yıllarına Göre Araştırma Konularındaki Değişimler	71
4.11. Makalelerin Araştırma Konularının Dayandığı Disiplinlere Göre Dağılımları.....	72

4.12. Araştırma Konuları İle Demir Yolu Politikaları Arasındaki İlişki.....	73
5. SONUÇ ve ÖNERİLER	77
KAYNAKÇA.....	86
ÖZGEÇMİŞ	

ŞEKİLLER

Şekil 2.1. Ulaştırımadaki Temel Yenilikler ve Turizmdeki Etkileri.....	11
Şekil 2.2. Serbestleşme Sonrası Türk Demiryolu Ulaştırma Yapısı	39
Şekil 4.1. Veri Tabanlarına Göre Makalelerin Dağılımı	64
Şekil 4.2. Yayın Yıllarına Göre Makalelerin Dağılımı	65
Şekil 4.3. Araştırma Disiplinlerine Göre Makalelerin Dağılımı.....	66
Şekil 4.4. Araştırma Yöntemlerine Göre Makalelerin Dağılımı	67
Şekil 4.5. Veri Analiz Yöntemlerine Göre Makalelerin Dağılımı.....	67
Şekil 4.6. Veri Toplama Tekniklerine Göre Makalelerin Dağılımı.....	68
Şekil 4.7. Yazar Sayısına Göre Makalelerin Dağılımı.....	70

TABLÖLAR

Tablo 4.1. Makalelerde En Kık Karşılaşılan Yazarlar ve Kurumları	69
Tablo 4.2. Makalelerin Araştırma Konularına Göre Dağılımı.....	70
Tablo 4.3. Makale Konularının Yıllara Göre Dağılımı.....	71
Tablo 4.4. Makale Konularının Disiplinlere Göre Dağılımı	72
Tablo 4.5. Makale Konularının Kalkınma Planları Tarihlerine Göre Dağılımı	74
Tablo 4.6. Kalkınma Planları ve Stratejik Planları Konuları	75
Tablo 5.1. Kalkınma ve Stratejik Planları Konuları ile Makale Konularının Dağılımı.....	79

1. GİRİŞ

Ekonomik ve sosyal girdileri ile toplumları geçmişten günümüze kadar etkileyen ve etkilemeye devam edecek olan ulaştırma günlük yaşatımızın vazgeçilmez bir parçasıdır. Üretim, ticaret, turizm, eğitim, savunma vb. faaliyetleri gerçekleştirebilmek adına her an içi içe olduğumuz ulaştırma, tüm toplumlar için büyük önem taşıyan bir hizmet sektörüdür. Toplumların gelişmişlik düzeyleri ulaştırma altyapı ve araçlarına yaptıkları yatırımlar ile ölçülmektedir. Dolayısıyla devletlerin oluşturdukları etkin ulaştırma politaları bilimsel ve teknolojik gelişimleri açısından önem teşkil etmektedir.

Her ülke belirli dönem aralıklarında bilimsel ve teknolojik ilerlemeler doğrultusunda dünyadaki gelişmelere uyum sağlayacak, politikalar belirlenmekte ve bu politikalar doğrultusunda hedefler oluşturulmaktadır. Kalkınma planlarında ülkemizin kalkınmasına olanak sağlayacak sayısal hedefler, toplumun ihtiyaç duyduğu hizmetler için politikalar belirlenmektedir. Politikaların oluşturulduğu hizmet alanlarından biri de demir yolu ulaştırmasıdır. Türkiye’de demir yolu ulaştırması ile ilgili hazırlanan kalkınma planları ve stratejik planlar, demir yolu sektörünün gelişiminde büyük bir öneme sahiptir. Dolayısıyla tüm alt ve üst yapı yatırımlarının, eylem planlarının, üretim ve pazarlama faaliyetlerinin, finansman çalışmalarının bu politika ve planlar doğrultusunda gerçekleşmesi beklenmektedir.

Günümüzde insan gücünden çok bilgiye erişme, yeni bilgi üretme oldukça önem kazanmıştır. Bilgiyi kullanan toplumlar ise yeni teknolojiler üreterek ekonomik alanda üstünlük sağlamaktadır. Dolayısıyla her alanda olduğu gibi demir yolu ulaştırmasının gelişmesinde de yeni bilgi üretimi oldukça önemlidir. Yeni bilgi üretiminde üniversiteler tarafından geliştirilen bilimsel araştırmaların etkisi oldukça fazladır (Besimoğlu, 2015, s. 1-2). Makaleler ise bilimsel gelişmelerin izlenmesi açısından büyük önem taşımaktadır (Bayram, 1998, s. 23; Suvacı, 2016, s. 269). Dünyadaki teknolojik gelişmeler, mevcut durum, stratejik faaliyetler ve yapısal değişimler temel alınarak yapılacak bilimsel çalışmalar, oluşturulacak politika ve hazırlanacak planlara temel oluşturarak politikalara yön vermektedir.

Bu araştırmada, Türkiye’de yapılan ve ULAKBİM’ de yayımlanmış demir yolu ulaştırması ile ilgili bilimsel makaleler bibliyometrik analiz yöntemi ile incelenerek, demir yolu ulaştırması ile ilgili makalelerin profilinin ortaya konması, demir yolu politika ve planların belirlenmesinde akademik çalışmaların öneminin belirlenmesi amaçlanmıştır. Ayrıca gelecekte yapılacak olan bilimsel çalışmalara da yol göstermesi

hedeflenmiştir.

Bu araştırmanın sonuçları, ulaştırma çalışan akademisyenlere bir yol haritası olacak ve eksik görülen alanlarda çalışma yapılmasına ışık tutacaktır. Ulaştırma alan yazında demir yolu ulaştırması konulu makalelerin sınıflandırılmasına katkıda bulunacaktır.

Araştırma beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde araştırmanın problemi, amacı, önemi ve sınırlılıkları yer almaktadır. İkinci bölümde alan yazına yer verilmiştir. Bu kapsamda ulaştırma sistemleri ve turizm ilişkisi, Türkiye’de demir yolu ulaştırmasının gelişimi ve mevcut durumu ayrıntılı olarak ele alınmış ve kalkınma planları, stratejik planlar ile Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ile Eylem Planı 2007-2013’te yer alan demir yolu politikaları ayrıntılı olarak özetlenmiştir. Araştırmanın üçüncü bölümünde araştırmanın yöntemi, dördüncü bölümünde ise araştırmanın bulguları ve bu bulgulara ilişkin yorumlar yer almaktadır. Son bölümde araştırmanın sonuçları ve öneriler yer almaktadır.

1.1. Araştırmanın Problemi

Ulaştırma ülkelerin ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasal faaliyetlerine yön veren hizmet sektörünün çok önemli bir parçasıdır. Dolayısıyla ülkelerin etkin ulaştırma politikalarını oluşturması hayati önem taşımaktadır.

Ulaştırma sistemleri içerisinde çevresel, ekonomik vb. birçok açıdan avantajlara sahip demir yolu ulaştırması, ülkemizde yıllarca yanlış politikalar yüzünden gereken önem verilmemiştir.

Türkiye’de demir yolu ulaştırması ile ilgili hazırlanan kalkınma planları, stratejik planlar, demir yolu sektörünün gelişiminde büyük bir öneme sahiptir. Zira tüm alt ve üst yapı yatırımlarının, eylem planlarının, üretim ve pazarlama faaliyetlerinin, finansman çalışmalarının bu politika ve planlar dâhilinde gerçekleşmesi beklenmektedir.

Dünyadaki teknolojik gelişmeler, mevcut durum, stratejik faaliyetler, yapısal değişimler temel alınarak yapılacak bilimsel çalışmalar, oluşturulacak politika ve hazırlanacak planlara temel oluşturarak politikalara yön vermektedir. Ayrıca yapılan bilimsel çalışmaları inceleyerek sınıflandırmak ve mevcut durumu belirlemek gelecekte yapılacak olan bilimsel çalışmalara da yol gösterecektir.

Türkiye’de yapılan demir yolu ulaştırması ile ilgili bilimsel yayınların, demir yolu ulaştırması politika ve planlarının belirlenmesindeki rolünü ya da yapılan bilimsel

yayınların demir yolu ulaştırması politika ve planları doğrultusunda gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğini tespit etmek bu araştırmanın ana problemini oluşturmaktadır. Alt problemler ise aşağıdaki şekildedir:

- Makaleler Ulakbim veri tabanlarına göre nasıl dağılım göstermektedir?
- Makalelerin yayım yılları nasıl bir dağılım göstermektedir?
- Makalelerin araştırma disiplinleri nasıl dağılım göstermektedir?
- Makalelerin araştırma yöntemlerinin dağılımı nasıldır?
- Sosyal bilimler veri tabanında yer alan makalelerin araştırmalarında kullanılan analiz yöntemleri nelerdir?
- Sosyal bilimler veri tabanında yer alan makalelerin araştırmalarında kullanılan veri toplama teknikleri nelerdir?
- Makalelerde en sık karşılaşılan yazarlar kimlerdir? Ve hangi kurumlarda çalışmaktadırlar?
- Makaleler kaç yazarlıdır?
- Makalelerin araştırma konuları nelerdir?
- Yıllara göre araştırma konularında değişim olmuş mudur?
- Makalelerin araştırma konularının dayandığı disiplinlere göre dağılımları nasıldır?
- Araştırma konuları demir yolu ulaştırma politikalarına bağlı/uyumlu olarak mı yapılmaktadır?

1.2. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmanın amacı, Türkiye’de yapılan ve ULAKBİM’ de yayımlanmış demir yolu ulaştırması ile ilgili bilimsel makaleleri inceleyerek demir yolu politika ve planların belirlenmesinde akademik çalışmaların önemini ortaya koymaktır. Bu amaç doğrultusunda çeşitli alt amaçlar belirlenmiştir. Bu alt amaçlar aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

- Demir yolu ulaştırması ile ilgili makalelerin profilini ortaya koymak,
- Demir yolu ulaştırması politika ve planları ile demir yolu ulaştırması konulu bilimsel yayınlar arasındaki ilişkiyi belirlemektir.

1.3. Araştırmanın Önemi

Sosyal bilimler alanında pek çok bibliyometrik çalışmaya rastlamak mümkündür. Ancak alan yazında demir yolu ulaştırması alanının bibliyografik profilini ortaya koymaya çalışan Türkçe bir yayına rastlanmamıştır.

Bu çalışma sonuçları doğrultusunda demir yolu ulaştırması ile ilgili makalelerin profili ortaya konacak, ulaştırma çalışan akademisyenlere bir yol haritası olacak ve eksik görülen alanlarda çalışma yapılmasına ışık tutacaktır. Ulaştırma alan yazında demir yolu ulaştırması konulu makalelerin sınıflandırılmasına katkıda bulunacaktır.

1.4. Araştırmanın Sınırlılıkları

Türkiye’de ulaştırma konulu veri tabanlarında taranmayan dergilerde bulunan makaleler mevcuttur. Fakat araştırmacının zaman kısıtı ve bu dergilere ulaşmada yaşanan güçlük sebebi ile araştırma sadece ULAKBİM’ de taranan makaleler ile gerçekleştirilmiştir.

ULAKBİM (Ulusal Akademik Ağ ve Bilgi Merkezi) 1996 yılında TÜBİTAK’a bağlı bir enstitü olarak kurulmuştur. Türkiye’deki tüm akademik kurumları birbirine ve küresel araştırma ağlarına bağlayan ulusal akademik ağ alt yapısını işletmektedir. Aynı zamanda Türkiye’deki en zengin bilimsel basılı ve elektronik bilgi kaynaklarına sahip olan Cahit Arif Bilgi Merkezi aracılığıyla ülke çapında bilgi ve belge erişim hizmeti sunmaktadır (<https://www.turkaramamotoru.com/tubitak-ulakbim-71388.html>).

Araştırma kapsamına dâhil edilecek makalelerin özellikle ULAKBİM’ de veri tabanlarında yer alan makalelerden seçilmesinin nedeni, bu sitesinin Türkiye’deki en zengin bilimsel basılı ve elektronik bilgi kaynaklarına sahip olan Cahit Arif Bilgi Merkezi aracılığıyla ülke çapında bilgi ve belge erişim hizmeti sunmasıdır.

Bu çalışmada, Mühendislik ve temel bilimler veri tabanında yer alan makalelerin araştırma yöntemlerinin ve analiz tekniklerinin farklılıkları sebebiyle “analiz yöntemleri” ve “veri toplama teknikleri” ile ilgili araştırma soruları sadece sosyal bilimler veri tabanında yer alan makaleler için uygulanacaktır

2. ALANYAZIN

Araştırmanın bu bölümünde ilgili alan yazın yer almaktadır. Alan yazın üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde ulaştırma sistemleri ve turizm ilişkisi yer almaktadır. İkinci bölümde Türkiye’de demir yolu ulaştırmasının gelişimi ve mevcut durumu ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Üçüncü bölümde ise kalkınma planlarında, stratejik planlarda ve Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ile Eylem Planı 2007-2013’te yer alan demir yolu politikaları ayrıntılı olarak özetlenmiştir.

2.1. Ulaştırma Sistemleri ve Turizm İlişkisi

Bir takım bileşenler aracılığıyla yolcu ve yükün bir noktadan başka bir noktaya belirli bir amaç için taşınmasını sağlayan ulaştırma, toplumların, sosyal, kültürel ve ekonomik, gelişimine büyük katkı sağlayan bir sistemdir. Dolayısıyla ulaştırma alanında yaşanan gelişmeler turizmin gelişimini de etkilemiş ve ulaştırma işletmeleri turizm sektörünün en önemli bileşeni olmuştur.

2.1.1. Ulaştırma kavramı ve önemi

En basit anlamıyla ulaştırma, canlı ya da cansız varlıkların bir noktadan diğer noktaya belli bir amaç doğrultusunda yer değiştirmesi ile ilgili tüm faaliyetleri kapsayan hizmetler bütünüdür. Yer değiştirme, dağıtma, aktarma, nakliye, taşıma, iletme, götürme, transfer etme gibi kavramlara yakın bir terim olan ulaştırma kısaca insanın ya da nesnenin mekânda bir noktadan diğerine gitmesi veya götürülmesi işi olarak tanımlanmaktadır (Öter, 2007, s.53).

Daha kapsamlı olarak ise ulaştırma, yer ve zaman faydası sağlamak amacıyla insanın ve eşyanın hızlı, ekonomik, emniyetli ve güvenli bir şekilde yer değiştirmesidir şeklinde tanımlanabilir. Ulaştırma ekonomik bir olgunun yanında sosyal hayatı da ilgilendirmektedir. Dolayısıyla ulaştırma “Konut, iş, beslenme, kültür, eğlence ve kişiler arasında haberleşme gibi sosyal faaliyetleri gerçekleştirmek amacıyla insanlar, mallar ve enformasyon için mesafe kavramının görsel önemini kaldırmaya katkıda bulunan bir hizmet sektörüdür.” şeklinde de tanımlanmaktadır (Olalı, 1975’den aktaran Saatçioğlu, 2016, s. 9).

İnsanoğlunun yaya yürüyüşleri ile başlayan ulaştırma, günümüzde sadece eşya ya da insanların yer değiştirmesi olarak görülmemesi gereken bir sistemler bütünüdür. Ulaştırma, zaman içerisinde taşıtların kullanamaya başlandığı su yolu, hava yolu, demir yolu gibi farklı yolların devreye girdiği bir sistem haline dönüşmüştür dolayısıyla ulaştırma sistemi sadece yer değiştirmeyi sağlayan araçları ve üzerinde gidilen yolları değil, hız, ulaşım altyapısı, teknoloji, terminal vb. pek çok unsuru içermektedir (Yüksek, 2012, s. 3).

İnsanlık tarihinin gelişimine ve medeniyetlerin yayılma haritasına bakıldığında ulaştırma çok önemli bir aktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Ulaştırma olmadan bilginin, becerinin ve gelişmelerin başka yerlere yayılma olanağı bulunmamakla birlikte medeniyetlerin birbirine karışması da ancak ulaşım ve ulaştırma sayesinde gerçekleşmektedir. Dolayısıyla ulaştırma medeniyetlerin geçmişte olduğu gibi günümüzde de ekonomik ve sosyal gelişimlerinin sürdürebilmeleri için önemli bir faktördür (Tozar vd., 2011, s. 1).

İlk zamanlarda medeniyetlerin gelişmesi, daha sonra ise teknolojinin gelişmesiyle beraber ulaştırma insan hayatına daha fazla girmiş, gerek sosyal gerekse ekonomik anlamda toplumu etkilemiş ve insan hayatı için vazgeçilmez hatta zorunlu bir unsur olmuştur. Ulaştırma diğer tüm faaliyetlerle çift yönlü bir etkileşime sahiptir. Bir yandan kendi yapısı itibari ile diğer faaliyetlerin gelişimini ve yapısını biçimlendirirken diğer yandan bu faaliyetlerin özelliklerine göre kendisi de değişmektedir (Kurt, 2010, s. 8). Toplumların kalkınmasında çok önemli bir role sahip olan ulaştırmanın ayrıca ekonomik, sosyal, çevresel ve politik açıdan da önemli rolleri bulunmaktadır.

Ulaştırma ekonomik anlamda, insan hayatı üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Ulaştırmanın en önemli özelliği, birbirinden farklı bölgelerde üretilen malları o malların talebinin bulunduğu piyasalara taşımaktır (Saatçioğlu, 2016, s. 22). Dolayısıyla her gün binlerce insanın yiyecek, içecek, giyecek, kitap, gazete, dergi, akaryakıt, araba, araç, gereç, mobilya, vs. sınırsız denebilecek çeşitlilikte gereksinimleri ancak ulaştırma ile karşılanabilir. Bir ülkede ulaştırma altyapısı oluşturulmadan ekonomik sistemin geliştirilmesi olanaksızdır. Zira ulaştırma hizmeti ekonomik faaliyetin her aşamasına katkıda bulunan bir hizmet türüdür. Farklı oranlara sahip olmakla birlikte gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde, ekonomik kalkınmanın kaynağı olan üretim, toprak, iş gücü, sermaye, bilgi gibi unsurlar büyük ulaştırma yatırımları yapılmadıkça yeterli etkiyi gösterememektedir (Kaya, 2010, s. 10).

Sosyal açıdan incelendiğinde, ülke içinde nüfusun dengeli dağılımının sağladığı dolayısıyla iş gücünün belli yörelerde yoğunlaşmasını engellediği ve yerleşim yerlerinin de gelişmesine katkıda bulunduğu görülmektedir (Saatçioğlu, 2016, s. 24-25). Bir diğer katkısı ise insanların yakınlaşmasını sağlayarak ülkede kültür birliği sağlamak, kırsal alanlarda sosyal gelişmeyi hızlandırmaktır (Arıkan ve Ahıpaşaoğlu, 2005, s. 8).

Politik açıdan incelendiğinde ise ulaştırmanın özellikle savunma alanında önemli rol oynadığı görülmektedir. Yeterli ulaşım ağlarına ve araçlarına sahip olmayan bir ülkenin iç ve dış güvenliğini sağlaması olanaksızdır. Ayrıca siyasi istikrarın sağlanması için gerekli olan eğitim, sağlık, güvenlik gibi hizmetlerin dağıtımını da ulaştırma ile gerçekleştirilmektedir. Kısaca ulaştırma bir ülkenin gelişmişlik göstergesidir (Kaya, 2010, 13-15)

Ulaştırmanın insan yaşamına kattığı faydalar aşağıdaki şekilde sıralanabilir (Kaya, 2010, s. 13-15):

- Her düzeyde insan gereksinimlerinin karşılanmasına yardımcı olarak yaşamı kolaylaştırır.
- Üretim faktörlerinin, kaynakların, girdilerin üretim ortamına akışına sağlar dolayısıyla üretim yapmayı olanaklı kılar.
- Ticareti en yakından en uzak noktaya kadar olanaklı kılar.
- Değer arttırıcı etkisi vardır.
- Maliyetleri düşürücü ve gelir arttırıcı etkisi vardır.
- Küresel ekonomiyi ve çağdaş yönetim yaklaşımlarını uygulama olanağı sağlar.
- Sosyal ve siyasi bütünlüşmeyi sağlar.
- Acil durum ve afetler gibi olağanüstü durumlarda kurtarıcı rol oynar.

Yukarıdaki faydaları dikkate alındığında kişilerin, devletlerin, işletmelerin kısaca insan hayatının vazgeçilmez bir parçası olduğu görülen ulaştırma, sistem olarak değerlendirilmektedir.

2.1.2. Ulaştırma sistemleri

İnsan yaşamının vazgeçilmez bir parçası olan ulaştırma bir takım bileşenler yardımıyla gerçekleşmektedir. Bu bileşenler bir araya gelerek ulaştırma sistemini oluşturmaktadır. Sistem, birden fazla parçanın bir amaç için birlikte ve uyumlu bir biçimde çalışması sonucunda ortaya bir değer çıkmasını öngören bir anlayış olarak ifade

edilebilir (Yüksek, 2012, s. 12). Bileşenlerin her biri farklı ulaşım modları için farklı özelliklere sahip olmasına rağmen birbirleri ile bağlantılı olduklarından sistemin performansı her bir bileşenin başarısına bağlıdır (Sharpley, 2006, s. 45).

Ulaştırma sisteminin bileşenleri çeşitli yazarlar tarafından farklı çeşitlerde sınıflandırılmıştır. Ulaştırma sistemlerinin bileşenlerini Burton (2000); ulaşım araçları ve yol ağları, Westlake ve Robins (2005); yol, terminal, taşıt ve enerji, Yüksek (2012); yol, yolcu/nesne, terminaller, araç, işletme ve taşıma sözleşmesi, Yılmaz ve Arıkan (2015); yol, ulaşım türü ve aracı, teknoloji ve enerji, işletmeler ve insan kaynağı, yolcu/yük, terminaller, iletişim ve denetim sistemleri ve sözleşmeler olarak sınıflandırmaktadır. Bu çalışmada Yılmaz ve Arıkan (2015)'in sınıflandırması kullanılacaktır.

Yol: Üzerinde insanların ya da yüklerin taşındığı hatlara yol denir. Ulaşım araçlarının seyahatlerinde izleyecekleri güzergâh üzerindeki yolları ifade etmektedir (Yüksek, 2012, s. 13). Yollar, kara yolları, deniz yolları, hava yolları ve demir yollarını kapsamaktadır.

Yollar doğal ve yapay olarak iki bölüme ayrılmaktadır. Hava yolu ve deniz yolu doğal yolları, kara yolu ve demir yolu ise yapay yolları oluşturmaktadır (Sharpley, 2006, s. 45).

Hangi ulaşım türü seçilirse seçilsin hepsinde düzenlenmiş, işaretlenmiş, izlenen ve denetlenen yollar bulunmaktadır (Kaya, 2010: 6). Yol seçiminde en önemli konu seyahat süresi ve maliyettir. Yolların gelişmesi ulaştırmanın gelişmesi anlamına gelmektedir. Çünkü gelişmiş yol, hız, konfor ve emniyet unsurlarını içeren ulaşım anlamı taşımaktadır (Yüksek, 2012, s. 13).

Ulaşım Aracı: Ulaşım aracı, yük ve yolcu taşımacılığını üstlenen belirli bir ulaşım aracına karşılık gelmektedir (Prideaux, 2000, s. 56). En ilkel taşıma aracından en gelişmiş taşıma aracına kadar hepsi ulaşım aracı kavramı içerisinde yer almaktadır. Ulaştırma araçları aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir (Yüksek, 2012, s. 13):

- Raylı sistem ile çalışan araçlar: Tren, tramvay, metro vb.
- Hava yollarında kullanılan araçlar: uçak, helikopter, balon, zeplin, uzay mekikleri (bilimsel araştırma için kullanılır) vb.
- Kara yollarında kullanılan araçlar: otomobil, kamyon, otobüs vb.
- Deniz yollarında kullanılan araçlar: yolcu ve yük gemileri, kruvaziyer gemiler, yatlar, deniz otobüsleri, feribotlar, tankerler, ro-ro, denizaltı.

Ulaşım aracı ulaştırmanın şeklinin ve boyutunu belirleyen en önemli unsurlardan birisidir. Ulaşım araçlarının hızı, şekli, kullanım kolaylığı, kapasitesi, elverişliliği, yakıt tüketimi, ömrü gibi özellikler kendi başına bir tasarım, üretim ve kullanım özelliği oluşturmanın yanında teknolojinin ulaştırma sistemleri üzerindeki etkisini anlamak açısından da oldukça önemlidir (Kaya, 2010, s. 6).

Terminaller: Terminaller bir ulaşım türünden diğerine aktarmaların yapıldığı (Prideaux, 2000, s. 56), yolcuların ulaşım araçlarına erişmelerini sağlayan noktalardır (Sharpley, 2006, s. 46). Her ulaştırma türünün terminali farklı isimlendirilmektedir. Örneğin, hava yolu ulaşımında terminal havalimanı, demir yolu ulaşımında tren garı gibi. Terminaller ulaştırma sistemi içerisinde oldukça önemli bir yere sahiptir. Özellikle uluslararası turizm pazarlarına hizmet veren büyük turist destinasyonlarında havalimanları, destinasyonun ulaşım sisteminin çok önemli bir bileşeni konumundadır. Terminallerde oluşabilecek aşırı trafik yoğunluğu ve ulaşımındaki aksaklıklar destinasyonun ulaşılabilirliğini engellemektedir (Prideaux, 2000, s. 56).

Teknoloji ve Enerji: Teknolojik değişimler rekabet gücünü, fiyat seviyesini, hız ve konfor düzeylerini ve güvenliği belirleyen unsurlardır. Teknolojide yaşanan gelişmeler hem operasyon ve emniyet konularında hem de satış, dağıtım ve özellikle rezervasyon gibi konularda getirdiği yenilikler ile ulaştırma sistemi üzerinde büyük bir etkiye sahiptir (Graham, 2006, s. 182).

Motorlu taşıtlar katı, sıvı, ya da gaz gibi yakıtları enerji kaynağı olarak kullanmaktadır. Son yıllarda ise güneş veya elektrik enerjisinin kullanılmaya başlandığı görülmektedir (Yılmaz ve Arıkan, 2015, s. 6).

İletişim ve Denetim Sistemleri: Her ulaştırma türü denetim sistemlerini kullanmaktadır. Demir yollarında sinyalizasyonlar, kara yollarındaki trafik ışıkları denetim ve iletişim sistemlerine örnek teşkil etmektedir. Denetim sistemlerinin amacı emniyetli ve etkin bir ulaşım sağlamaktır. Terminallerdeki bilgi ekranları ve yön bulma cihazları gibi iletişim sistemleri de etkin bir ulaştırma sistemini destekleyen unsurlar arasında yer almaktadır (Yılmaz ve Arıkan, 2015, s. 6).

İşletmeler ve İnsan Kaynağı: Ulaştırma sisteminin parçalarını bir araya getirip sistemin düzenli bir şekilde çalışmasını sağlayan (Yüksek, 2012, s. 14) kısaca yolcu ve yükü bir ulaştırma aracı kullanarak taşımayı gerçekleştiren işletmelerdir. İşletmelerin performansı ise nitelikli insan kaynağı ile sağlanmaktadır (Yılmaz ve Arıkan, 2015, s. 6).

Sözleşmeler: Ulaştırma günümüzde uluslararası bir boyut kazanmıştır. Dolayısıyla her ülkede hem yerel hem de uluslararası ulaşım düzenlemeler yapılmıştır ve ulaştırma endüstrisi bu düzenlemelere tabidir (Yılmaz ve Arıkan, 2015, s. 6).

Ulaştırma sistemlerinin bileşenleri içerisinde yaşanacak aksaklıklar sistemin başarısını ve performansını etkilemektedir. Dolayısıyla sistemdeki her bileşenin birbiriyle uyum içerisinde çalışması sistemin başarısını ve performans düzeyini artıracaktır.

Ulaştırma sistemlerinin gelişimi zaman içerisinde değişiklik göstererek bugünkü halini almıştır. Bu gelişim turizm gelişimi ile etkileşim içerisinde gerçekleşmiştir.

2.1.3. Ulaştırmanın gelişimi ve turizme etkisi

İnsanoğlunun varoluşu ile birlikte, yaşadığı yerden başka bir yere gitme eylemi başlamıştır. İlk çağlarda bu eylemleri yiyecek bulma, barınma gibi temel ihtiyaçlarını gidermek için kullanan insanoğlu, zaman içerisinde ticaret, spor, din, savaş gibi farklı eylemleri gerçekleştirmek için kullanmıştır (Yüksek, 2012, s. 5).

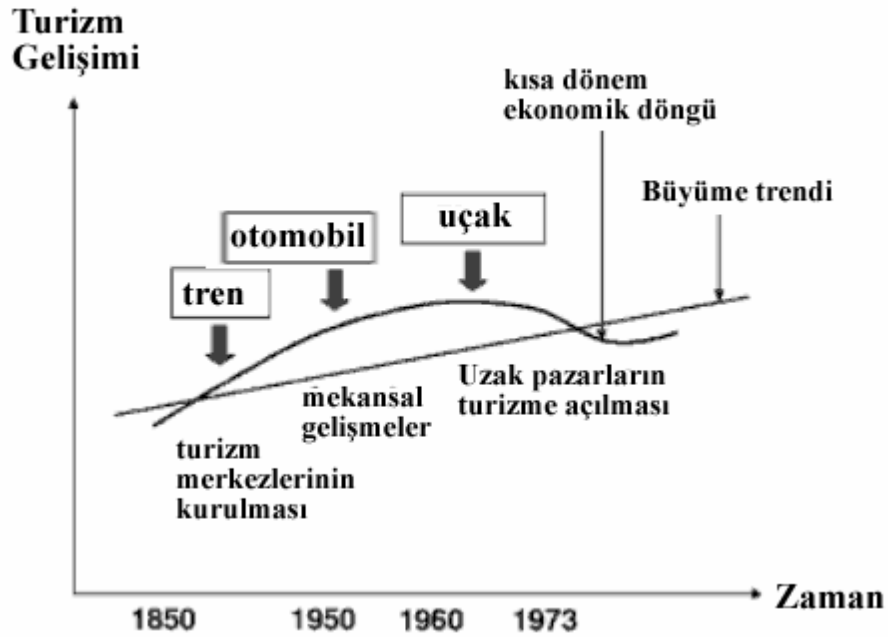
İnsanlık tarihinin en önemli buluşlarından olan tekerleğin icadı ile ulaşım aracı kullanımı başlamış ve bu bugün kullanılan hız, konfor ve emniyetin bir arada olduğu ulaşım araçlarının temelini oluşturmuştur. İlk zamanlar avladıkları hayvanları daha sonraları ise ürettikleri tarımsal ve endüstriyel malları taşıma ihtiyacı ile başlayan ulaşım önceleri ticaretin sonrasında ise turizmin gelişmesiyle birlikte gelişmiş, çeşitlenmiş ve ulaştırma haline dönüşmüştür (Yüksek, 2012, s. 5).

Ulaştırma alanında yaşanan gelişmeler ise turizmi doğrudan etkilemiştir. Örneğin Avrupa'da iç turizm, endüstri devriminden sonra demir yolunun gelişmesi ile başlamış, 20. Yüzyılın ikinci yarısından sonra karayollarındaki gelişmelerle devam etmiştir. İkinci Dünya Savaşından sonra atıl kalan çift motorlu ve uzun menzilli askeri uçakların kullanılmaya başlaması ve jet teknolojisinde yaşanan gelişmeler tur operatörlerinin doğrudan tarifeli uçuşlar düzenlemelerini mümkün kılmış ve kitlesel seyahatlerin önünü açmıştır (Graham, 2006, s. 182).

Ulaştırma alanında yaşanan bu gelişmelerin turizmin gelişmesine etkisi kaçınılmazdır. Ancak turizmin gelişmesi de ulaştırmanın gelişmesine etki etmiştir. Kısacası turizm ve ulaştırma sistemleri karşılıklı olarak etkileşim içerisinde. Turizm ulaştırma sistemlerine bağlı olarak bir gelişme gösterirken ulaştırma sistemleri de turizme bağlı olarak gelişmiştir (Doğaner,1998, s. 2).

Bu gelişimin sonucu olarak büyük turizm merkezleri oluşturulmuş, mekânsal büyümeler gerçekleştirilmiş ve uzak destinasyonların turizm pazarına açılması olanaklı kılınmıştır (Tan, 2008, s. 3).

Şekil 2. 1' de görüldüğü gibi ulaştırma, turizm olgusunu etkileyen en önemli faktörlerin başında gelmektedir. Ulaşım sisteminin turizm açısından rolü, ulaşım türlerinin destinasyona ulaşmayı sağlaması ve hatta varış yerlerinde ulaşım hizmetlerinin sağlanmasıyla ilişkidir (Yüksek vd., 2016, s. 2-3).



Şekil 2.1: Ulaşımadaki temel yenilikler ve turizmdeki etkileri (Keller, 2005)

Ulaşım ve turizm ilişkisi incelendiğinde ulaşımın bu ilişkide mekânsal olarak dört ana işlevinin bulunduğu görülmektedir. Bunlar (Hall and Page, 2002, s. 181)

:

- Turizm pazarı ile turizm talebini birbirine bağlamak;
- Turizm talebinin bulunduğu bölgede hareketliliği ve erişilebilirliği sağlamak;
- Turistik yerlerde hareketliliği sağlamak;
- Kendisi bir turizm deneyimi yaşatan eğlenceli rotalarda seyahati olanaklı kılmak;

Bununla birlikte ulaşım alanında yaşanan teknolojik gelişmeler ve yenilikler de turizmi beş farklı açıdan etkilemektedir. Bunlar (Butler, 1980, s. 5-12):

- Yolcu taşımacılığı ulaşımı için harcanan zamanda azalma,

- Ulaşım için katlanılan maliyette azalma,
- Konfor ve emniyette gelişme,
- Destinasyonların ulaşılabilirliğinde artıştır.

Lamb and Davidson (1996'dan aktaran Page, 2009, s.10) göre; turizm üç temel bileşenden oluşmaktadır ve bu bileşenlerden bir tanesi ulaştırma. Diğer iki bileşen ise turizm ürünü yani arzı ve turizm pazarı yani turizm talebidir. Bazı durumlarda ise ulaştırma turizm deneyiminin kendisini oluşturmaktadır. Örneğin gemi yolculukları, bisiklet turları gibi.

Ulaştırma ve turizm arasındaki karşılıklı ilişki turizm ulaştırması kapsamında ele alınmaktadır. Turizm ulaştırması turist gönderen bölgelerin turistlerin gitmek istedikleri bölgelere erişimi sağlayan turizmin temel bileşenlerinden birisidir (Gürdal, 1995, s. 13).

Turizm ulaştırması; insanların turistik amaçlarla yaptıkları seyahatlerde ekonomik prensiplere uygun olarak turizm pazarlarından turist çekim merkezlerine hızlı, düzenli, emniyetli ve güvenli bir şekilde taşınmasını sağlayan bir hizmet faaliyetidir (Gürdal, 1990: 23). Turizm ulaştırmasının yapısal özellikleri aşağıdaki gibi özetlenmektedir (Gürdal, 1995, s. 13):

- Turizmde ulaştırma sistemleri; ekonomik prensiplere uygun olarak, insanlara ucuz bir fiyatla zaman faydası sağlayan bir özelliğe sahiptir.

- Turizm ulaştırması; hız, emniyet ve güvenlik gibi özelliklere sahip rasyonel bir faaliyettir.

- Turizm ulaştırması özellikle çok merkezli paket tur düzenlemelerinde ulaştırma sistemleri arasında koordinasyonu gerektiren bir faaliyettir.

- Ulaştırma ve araçları ile (deniz yolu, kara yolu, hava yolu, demir yolu) gerçekleştirilen turizm ulaştırması bir hizmettir. Bu hizmet özelliği gereksinim duyulan an ve yerde üretilmesi ve anında tüketilmesidir.

- Turizm ulaştırması turistik ürünün bir parçasıdır.

Turistik çekim merkezlerinin talep görmesi ve talebin istenilen düzeye erişebilmesi bu bölgelerin birbirinden farklı, fiziksel koşulları iyi ulaştırma türleri ve araçlarına sahip olması ile mümkün olmaktadır. Dolayısıyla ulaştırmanın turistlerin destinasyon seçimlerinde ve destinasyondaki turizm deneyimlerinde önemli bir etkiye sahip olduğu söylenebilir (Küçükaltan ve Özer, 2015, s. 214).

Dünya Turizm Örgütü (World Tourism Organization – UNWTO) turizm endüstri kapsamına giren ulaştırma faaliyetlerini aşağıdaki gibi belirlemiştir (UNWTO, 2012’den aktaran Yüksek, 2012, s. 16-17):

1. Demir yolu ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı
 - a) Şehirlerarası demiryollarında yolcu taşımacılığı,
 - b) Demir yolu şirketlerinin entegre operasyon olarak yataklı vagonlar veya yemekli vagon işletmesi,
2. Kara yolunda 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 veya kıyılarda yolcu taşımacılığı:
 - Tur, seyahat veya gezinti gemilerinin işletilmesi,
 - Feribotların, su taksilerinin vb. 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,
 - c) İç sularda taşımacılık için eğlence teknelerinin mürettebatı ile birlikte kiralanması,
5. Hava yolu ile yolcu taşımacılığı
 - a) Düzenli rotalarda ve düzenli tarifelerle hava yolu 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 kiralınması (Finansal kiralama hariç)

a) Otomobillerin sürücüsüz olarak kiralınması

b) Kamyonların, yardımcı treyler ve eğlence araçlarının sürücüsüz olarak kiralınması.

Collier (1994'den aktaran Page, 2009, s. 14), turizm ulaştırmasının üç boyutu olduğunu savunmaktadır. Bunlar turizm pazarından turist çekim merkezine ulaşım, turizm çekim merkezleri arasında ulaşım ve turizm çekim merkezi içindeki ulaşımdır.

Lumsdon ve Page (2004'den aktaran Page, 2009, s. 24), turizm ulaştırmasını iki boyutta değerlendirmiştir. Bunlar turizm için ulaştırma ve turizm olarak ulaştırma. Birinci boyutta ulaştırma bir araç olarak kullanılmaktadır. Memnuniyet düzeyi maliyet ve hıza bağlıdır. Ulaştırma çeşidinin kendi içsel değeri yoktur. İkinci boyutta ulaştırma turizm deneyimi konumundadır memnuniyet düzeyi maliyete bağlı değildir. Bu boyutta ulaştırma türünün içsel değeri yüksektir. Gemi seyahatleri, balon turları buna örnek olarak gösterilebilir. Feribot seferleri ise hem turizm için ulaştırma hem de turizm olarak ulaştırma kapsamında değerlendirilmektedir.

Turizm ulaştırmasını, turistlerin sürekli yaşadıkları bölgelerden turizm destinasyon bölgelerine taşınmalarını içeren “ana ulaşım hizmetleri” ve gidilen turizm bölgesinde turistlerin ana ulaşım terminallerinden konaklama işletmelerine taşınmalarını ve destinasyonlar içindeki hareketlerini içeren “ yerel ulaşım ağı” olmak üzere iki boyutta incelemek mümkündür (Küçükaltan ve Özer, 2015, s. 214-216).

Ana Ulaşım Hizmetleri

Turizmin; tatil, iş, akraba ve arkadaş ziyareti, eğitim ve sağlık gibi amaçlarla seyahat eden kişilerin seyahatlerini kolaylaştıran ve turizmin ayrılmaz bir parçası olan ulaştırma (Yüksek, 2012, s. 15), turist gönderen bölgeden turizm destinasyon bölgelerine ulaşmalarını ve geri dönüşlerini sağlamaktadır. Ekonomik ulaştırma hizmetini sağlamak için ana ulaşım hizmetleri genellikle kitle nakil araçlarıyla gerçekleştirilmektedir (Küçükaltan ve Özer, 2015, s. 216). Ana ulaşım türünün seçiminde emniyet ve güvenlik, ulaştırma hizmetinin fiyatı, kişinin harcanabilir geliri, hız, konfor, uygunluk, ve esneklik gibi birçok faktör rol oynamaktadır (Sharpley, 2006, s. 46; Ahıpaşaoğlu ve Arıkan, 2003, s. 45).

Turizm ulaştırması kendi ulaşım ağını kuruncaya kadar genel ulaşım ağından

faydalanmaktadır. Turist sayısının yeterli olduğu durumda her türlü ulaşım türüyle yalnızca turizm amaçlı ulaştırma hizmeti verilebilmek mümkündür (Ahipaşaoğlu ve Arıkan, 2003, s. 46).

Yerel Ulaşım Hizmetleri

Turizm destinasyonuna ulaşan turistler ana ulaşım terminallerinden konaklama işletmelerine taşınmalarını ve destinasyonlar içindeki hareketlerini sağlamak için yerel ulaşım hizmetlerine ihtiyaç duyarlar. Turistlerin destinasyon içinde mikro varış noktalarına varmak için kullandıkları taksi, kiralık araç, toplu taşıma araçları, günübirlik turlarda kullandıkları ulaşım hizmetleri yerel ulaşım hizmetleri kapsamında değerlendirilmektedir (Küçükaltan ve Özer, 2015, s. 217). Dolayısıyla büyük şehirlerde turistlerin ihtiyaç duyduğu metro, tramvay ve otobüs gibi yerel ulaştırma sistemleri oldukça önemli bir noktada yer almaktadır (Albalate ve Bel, 2010, s. 1).

Yerel ulaşım hizmetleri destinasyon seçim kararında etkili olmasının yanı sıra destinasyona gelen turistlerin deneyimlerini şekillendirebilmektedir (Yüksek vd., 2016, s. 2). Yüksek vd. (2016)'nin gerçekleştirdiği bir çalışma sonuçları yerel ulaştırmanın destinasyon tatmini üzerinde kayda değer bir etkisi olduğunu göstermektedir.

Dünya Turizm Örgütü'nün 2014 verilerine göre uluslararası turizm gelirlerinin elde edildiği destinasyonlarda, turistler tarafından yapılan harcamalar arasında yerel ulaştırma da yerini almaktadır (UNWTO, 2014'den aktaran Yüksek vd., 2016, s. 2). Turistlerin destinasyon içerisinde yararlandıkları ulaşım hizmetleri toplam ulaşım hizmetlerinin % 10'unu oluşturmaktadır (Cooper vd., 2008'den aktaran Küçükaltan ve Özer, 2015, s. 218).

Ulaştırmanın alanında gerçekleştirilen gelişmelerin turizme etkisi kaçınılmazdır. Ancak bu gelişmeler ulaştırma çeşitlerine göre farklılık göstermektedir.

2.2. Ulaştırma Çeşitleri ve Turizm

Ulaştırma, turist gönderen bölgelerin turistlerin gitmek istedikleri bölgelere erişimini sağlayan, turizmin bileşenlerinden biridir. Temel olarak iki gruba ayrılmaktadır. (Yılmaz ve Arıkan, 2015, s. 10) Ulaştırma türleri mekânsal olarak dört grupta incelenmektedir. Bunlar; kara, demir, deniz ve hava yoludur. Mekânsal yerleşim olarak ise ulaştırma, hava ve yüzey olarak iki grupta incelenmektedir. Yüzey ulaşım kara ve deniz olarak iki gruba ayrılmaktadır. Kara ulaşımı ise kara yolu ve demir yolu olarak iki gruba ayrılmaktadır (İçöz, 2007, s. 65). Turizm bu dört ulaştırma çeşidi ile

yakın ilişki içerisinde gelişmiş ve günümüzdeki şeklini almıştır.

2.2.1. Kara yolu ulaştırması ve turizmi

Eşyaların yaya veya sedyeler kullanılarak taşınması ile başlayan kara yolu ulaştırması, atların evcilleştirilmesi ve tekerleğin icadı ile önemli dönüm noktalarını yaşamıştır. Evcilleştirilmiş atlar çekilen tekerlekli arabalar ulaştırmanın temelini oluşturmuş ve arabalara uygun yol yapım ihtiyacını doğurmuştur. (Yüksek, 2012, s. 34-35). Dolayısıyla insanların ilk meydana getirdikleri yollar tekerlekli araçların kullanılmasıyla ortaya çıkmıştır. Bu yolların en ünlülerinden bir tanesi de Roma yollarıdır. Modern yolların yapımı ise 19. Yüzyılda iki İngiliz mühendis, ThomasTelford ve John London McAdam tarafından geliştirilen ve Makadam adı verilen stabilize yolların inşası ile başlamıştır (Gürdal, 1990,s. 65).

Motorlu araçların keşfi ve 1769 yılında Fransız subay Nicholas Joseph Cugnot'un ilk buharlı arabayı icat etmesiyle gerçek anlamda kara yolu ulaştırması başlamıştır (Gürdal, 1995, s. 65).

Kara yolu ulaştırması kitle ve uzun mesafe taşımacılığına elverişli olmamasına rağmen her türlü arazide uygun ulaşım ağı kurulabilme özelliğine sahip olması nedeniyle tercih edilmektedir. Dolayısıyla engebeli bölgelerin ülkenin iş merkezlerine entegre olmalarına olanak sağlamakta ve "kapıdan kapıya taşımalarda da avantaj yaratmaktadır (Saatçioğlu, 2016, s. 27).

Kara yolları turizm arz verilerine ulaşımı bireysel ve kitlesel olarak gerçekleştiren, insanlara seyahatleri süresince özgürlük ve seyahat zevki veren bir seyahat çeşididir (Gürdal, 1995, s. 34). Kilometre başına yatırım maliyeti düşük olan kara yolu ulaştırması en ücra köşelere gidebilen tek ulaştırma çeşididir (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2006, s. 66). Günümüzde turizm ulaştırmasında havayollarından sonra en fazla tercih edilen ulaşım çeşididir. Özellikle kısa mesafeli seyahatlerde tercih kara yolu ulaştırması iç turizm ve ülke içindeki turist hareketlerinde önemli bir yere sahiptir. Zira Türkiye'de de ulaştırma türü olarak tercih oranı %96'dır (Kozak vd., 2015, s. 79).

Ekonomik ve sosyal olarak birçok yararı olan kara yolu turizm açısından birçok yararı bulunmaktadır. Bunlar aşağıdaki şekilde sıralanabilir (Yılmaz ve Arıkan, 2015, s. 36).

- Karayolları, diğer ulaşım araçları ile gidilemeyen yerlere ulaşımı sağlar,

- Özgürlük sağlar. İstenildiği yerde durma, konaklama, çevreyi görme imkânı yaratır,

- Toplu turistik gezilerde samimi ve eğlenceli bir ortam yaratır
- Konaklama endüstrisinin gelişmesine katkıda bulunur
- Şehir içi toplu turistik gezilerde en uygun ulaştırma türüdür
- Günübirlik gezileri kolaylaştırır.
- Varış saatinin kontrolü mümkündür.
- Daha ucuzdur ve kişiye özeldir.

Turizm bölgelerini birbirine bağlayarak ulaşımı olanaklı kılan karayolları buna ek olarak turizm merkezlerinin çevresindeki ilgi çekici unsurları bu merkezlere bağlayarak bir çekim merkezi oluştururlar. Efes, Millet, Priene, Bergama, Afrodisias antik şehirleri Silifke'deki Cennet ve Cehennem Obrukları, Göreme ve çevresi buldukları turizm merkezini genişleterek büyük bir çekim merkezi haline getirmişlerdir. Bunun sonucu olarak turizm geniş alanlara yayılabilir. Ayrıca kara yolu ulaşımı çoğunlukla beraberinde konaklamayı da getirdiğinden kavşak durumunda olan yerler turizm merkezi olmasalar dahi turizm geliri edebilmektedirler. Afyonkarahisar, Balıkesir ve Kayseri bu gibi kavşak yerlerine örnek gösterilebilir (Doğaner, 1996, s. 4).

2.2.2. Deniz yolu ulaştırması ve turizm

Dünya yüzölçümünün dörtte üçü denizler ve okyanuslarla kaplıdır. Dünya ticaretinin hacimsel olarak %90'ı, paha olarak %70'i deniz yolu ulaştırması ile sağlanmaktadır (UNCTAD Transport Newsletter, 2008, s. 14; İncekara vd., 2015, s. 4).

Deniz yolu ulaştırması demir yolu ulaştırmasına göre 3,5 kat, kara yolu ulaştırmasına göre ise 7 kat daha ucuz bir taşımacılık sağlayan bir ulaştırma türüdür (Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Panel Raporu, 2003, s. 8). Dolayısıyla deniz yolu ulaştırması tarih boyunca önemi korumuş ve zaman içerisinde önemli gelişmeler kaydetmiştir (Peköz ve Arıkan, 2015, s. 75). İlk deniz aracı M.Ö. 3000 yıllarında Mısırlılar tarafından yapılmıştır. Nil ve Mezopotamya'yı besleyen Dicle ve Fırat nehirlerinde sazlar ve sonrasında kürekli kayıklarla başlayan deniz yolu ulaştırması nehirlerden denize ulaşıldığında yelken kullanımı olarak karşımıza çıkmış ve deniz yolu ulaşımı hızlanmıştır (Çubuk ve Koçak, 2012, s. 79).

Tarihsel gelişim süreci içerisinde savaş ve ticarete çok fazla kullanılan deniz yolu ulaştırması 1800'lü yıllarda endüstri devrimi ile birlikte buharlı gemilerin icadı ile yolcu

taşımacılığının önemli bir bileşeni olmuştur. 1945’li yıllara kadar uzun mesafe yolcu taşımacılığında kullanılan deniz yolu ulaştırması, İngiliz bir turizm işletmecisi olan Thomas Cook 1866 yılında bir turist grubu oluşturarak İngiltere’den Amerika’ya yandan çarklı bir gemi ile seyahat düzenlemesi ile deniz yolu ulaştırması turizm faaliyetlerinde kullanılmaya başlamıştır (Tunçsiper, 1995, s. 58; Çubuk ve Koçak, 2012, s. 87).

8333 km’lik uzun kıyı şeridinde sahip ve Avrupa, Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü niteliğinde olan Türkiye’de deniz turizmi 1960’lı yıllarda ilk turist taşıyan teknelerin Ege kıyılarına uğraması ile başlamıştır. 1970’li yıllarda ise Batı Avrupalı ve Amerikalı turistlerin gelmesi ve Yunanistan’dan gelen yatların uzun süre kalmaya başlamasıyla gelişme göstermiştir (Yüksek, 2010, s. 69; Çubuk ve Koçak, 2012, s. 79).

Denizde, deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ve onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri deniz turizmi kapsamında değerlendirilmektedir. Deniz turizmi temel olarak iki bileşenden oluşmaktadır. Bu bileşenler aşağıdaki şekilde özetlenebilir (<http2://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/StratejikPlan/IMEAK.DTO.Str.Plan.2017.pdf>):

Deniz Turizm Tesisleri ve İşletmeleri

- Kruvaziyer Gemi Limanları ve İşletmeleri
- Yat Limanları ve İşletmeleri
- Diğer Tesisler (Rıhtım, İskele, Çekek) ve İşletmeleri

Deniz Turizm Araçları ve İşletmeleri

- Kruvaziyer Gemiler ve İşletmeleri
- Yat Yatırım ve İşletmeleri
- Dalış Turizmi ve Su Üstü Aktiviteleri İşletmeleri
- Diğer Deniz Taşıma Araçları ve İşletmeleri

Deniz yoluyla yolcu gemileri ile gerçekleştirilen ve birden fazla limanın ziyaretinden oluşan geziler kruvaziyer turizmi olarak tanımlanabilir (Tan, 2008, s. 22). Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA- Cruise Lines International Association) kruvaziyer gemileri, seyahati programlanmış ve derin sularda iki ya da daha fazla gün geçiren en az 100 yolcu kapasitesine sahip gemiler olarak tanımlamaktadır (İncekara ve Yılmaz, 2002, s. 42; Yüksek, 2010, s. 70). Turizm endüstrisinin gelişmesinde temel

elemanlardan birisi olan kruvaziyer turizminin en önemli özelliği gelir düzeyi yüksek ve emekli turistler tarafından tercih edilmesidir (İncekara vd., 2015: 5). Dolayısıyla seyahat esnasında uğradıkları şehirlere/ülkelere yüklü gelir bırakmaktadırlar. 2013 yılında İzmir Kültür ve Turizm Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilen bir araştırma sonucuna göre 5 ila 8 saat arası İzmir’de kalan turistlerin kişi başı 100-110 Dolar arası döviz bıraktığı tespit edilmiştir ve bu rakamın özellikle İstanbul ve Kuşadası limanlarında daha yüksek olduğu düşünülmektedir (Ediz, 2013’den aktaran İncekara vd., 2015, s. 6).

Deniz turizminin diğer önemli bileşeni ise yat turizmidir. Yat turizmi; insanların gezi, dinlenme ve eğlence amacıyla yatla doğal, tarihi, turistik yörelerle değişik yerleri de içeren rota üzerinde yaptıkları gezilerdir şeklinde tanımlanmaktadır (Çağlayan,1992’den aktaran Yüksek, 2010, s. 92). Yatlar ise deniz turizm yönetmeliğinde “Gezi, spor ve eğlence amacıyla deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun, taşıdığı yolcu sayısı on ikiyi geçmeyen, yük, yolcu ve balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, kamarası, tuvaleti ve mutfağı olan deniz aracıdır “ olarak tanımlanmaktadır. Yat turizmi ile insanlar bakir kalmış doğal ve tarihi alanları keşfedilmektedirler (Çubuk ve Koçak, 2012, s. 95).

Dünya’da yat turizminin en çok gelişme gösterdiği bölgeler Karayip Adaları ve Akdeniz Çanağıdır. Türkiye’de Akdeniz Çanağında yer alan bir ülke olarak yat turizmi için tercih edilmektedir.

Deniz yolu ulaştırmasının turizm açısından önemi aşağıdaki şekilde özetlenebilir (Usta, 2008, s. 39; Peköz ve Arıkan, 2015, s. 81) :

- Konfor bakımından diğer ulaştırma çeşitlerinden daha üstündür ve seyahat esnasında yolcuların dinlenmesine olanak sağlamaktadır.

- Diğer ulaştırma çeşitleri işbirliği yapıldığında konfor, dinlenme olanakları ve hız özelliğini birleştirme olanağına sahiptir.

Turizmde bir ulaştırma çeşidi olan deniz yolu ulaştırması bununla birlikte turistlere tatillerinin bir bölümünü geçirdikleri konaklama, yeme içme ihtiyaçlarının karşılandığı ve film seyretme, spor yapma, dans etme gibi eğlence olanaklarının sunulduğu bir tesis özelliğindedir. Ayrıca yolculuk süresince değişik yerler görme imkânı sunmaktadır.

2.2.3. Hava yolu ulaştırması ve turizm

Hava yolu ulaştırma sektörünü, havaalanı yapımı ve işletmeciliği, hava yolu

işletmeciliği, hava seyrüsefer ve hava trafik kontrol hizmetleri, yer hizmetleri, eğitim, bakım, ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile birlikte bu faaliyetlerin uluslararası kurallara göre koordinasyonu ve denetimini kapsayan bir sistem olarak tanımlamak mümkündür (DPT, 2001, s. 1, Özenen, 2003, s. 1).

Hava yolu ulaştırmasının gelişimi konusunda kaynaklarda farklı bilgiler yer almakla birlikte Wright Kardeşlerin 17 Aralık 1903 yılında ilk uçuşu gerçekleştirmeleri ile hava yolu ulaştırmasının temelleri atılmıştır. 1903 yılında sivil amaçla başlayan havacılık siyasi krizler ve savaşlar nedeniyle askeri alanda önemli gelişmeler göstermiştir. I. Dünya Savaşının sona ermeyle birlikte askeri uçakların sivil amaçlı olarak posta taşımacılığında kullanılması sonucu sivil havacılık tekrar ivme kazanmıştır. 1930'lu yıllarda yolcu taşımacılığına uygun uçakların üretilmeye başlaması sonucu yolcu taşımacılığı da gelişme göstermiştir. II. Dünya Savaşının başlamasıyla birlikte yine sivil havacılık duraklama evresine girmiştir. Kıtalararası bir savaş olan II. Dünya Savaşı süresince uçakların teknolojisinde ve sayısındaki gelişmeler savaşın sona ermesiyle birlikte sivil havacılığa tekrar ivme kazandırmış ve kıtalararası uçuşlar gerçekleştirilmiştir. 1958 yılında ilk jet motorlu uçağın Pan Amerikan Hava Yolunda tarifeli seferlere başlaması ile teknoloji yarışına dönüşen havacılık, jet uçakların hava yolu ulaştırmasında kullanılmaya başlaması ile birlikte riskli ulaştırma türünden emniyetli ulaştırma türüne geçmiştir (Sarılğan, 2012, s. 114-115; Kırgız ve Arıkan, 2015, s. 125). 1978 yılında Amerikan hükümeti havacılık sistemini rekabete açmış ve tüm ticari kısıtların kalktığı bir döneme girilmiştir. ABD'den sonra Avrupa'da da liberalleşme süreci başlamış ve bu süreç 1993 yılında tamamlanmıştır. Liberalleşme sonucu insanlar düşük fiyatlarla tanışmış, hava yolu işletme sayısı ve hizmet çeşitliliği artmıştır. Aynı zamanda hava yolu işletmeleri arasında birleşmeler, işbirlikleri artmıştır (Sarılğan, 2012, s. 115). Tüm gelişmeler sonucu hava yolu ulaştırması sahip olduğu yüksek hız özelliği diğer ulaştırma çeşitleri içerisinde özellikle uzun mesafe seyahatlerde en çok tercih edilen ulaştırma çeşidi olmuştur. Güzergâhlar üzerindeki doğal ve beşeri kısıtları kaldıran ve dünyadaki uzak mesafeleri kısa sürede birbirine bağlayabilen hava yolu ulaştırması seyahat sürelerini kısaltmış, turistlerin destinasyonlardaki kalış sürelerini arttırmıştır (Tan, 2008, s. 24).

Turizm ve hava yolu ulaştırması birbirleri ile bütünleşmiş ve ayrılması mümkün olmayan iki kavramdır (Kırgız ve Arıkan, 2015, s.129-133). Kitle turizminin başladığı 1950'li yıllarda başlayan hava yolu ulaştırması özellikle uzun mesafe seyahat etme

imkânını geliştiren bir taşımacılık çeşididir (Yılmaz ve Arıkan, 2015, s. 16).

Hava yolu ulaştırması ve turizm çift yönlü bir etkileşim içindedir. Turizmdeki gelişmeler özellikle yeni turizm türleri ve yeni destinasyonlar talebi etkileyerek hava yolu ulaştırmasının gelişimini ve değişimini teşvik eden bir faktör olmuş (Bieger and Wittmer, 2006, s. 40) ve uluslararası uçuş güzergâhlarının ve iç hatlarda uçuş noktalarının belirlenmesinde ülkelerin turizm potansiyeli dikkate alınmıştır (Kırgız ve Arıkan, 2015, s. 129).

Hava yolu ulaştırması kitle turizminin başlangıç döneminde yıllık %10-17 artış gerçekleştirerek yeni destinasyonların gelişimine katkı sağlamıştır. Büyüme oranı giderek azalmasına rağmen artmaya devam etmektedir (Shaw, 1990, s. 89; Lumsdon, 2000, s. 362).

Diğer yandan hava yolu taşımacılığı da uzun mesafeli destinasyonların turizme açılmasına, turizm merkezlerindeki konaklama süresinin uzamasına, üçüncü yaş turizminin gelişmesine, az ve değerli zamana sahip günümüz turistlerinin turizme katılmasına olanak tanıyarak turizm talebi yaratmaktadır (Saatçioğlu, 2016, s. 22).

Khan vd., (2017) yaptığı bir çalışmada 1990-2014 yıllarını kapsayan 19 turist odaklı ülkeden oluşan bir panelin hava yolu ulaştırması, demir yolu ulaştırması, seyahat ve ulaştırma hizmetlerinin, uluslararası turizm ve gelişmekte olan turizme etkisini incelemiştir. Çalışma sonucunda hava yolu ulaştırmasının turizm talebini yaratmada oldukça belirgin bir etkiye sahip olduğu sonucuna ulaşmıştır.

Havayollarında yaşanan serbestleşme hareketleri sonucu temel hedefi fiyata karşı duyarlı eğlence amaçlı yolcular olan düşük maliyetli hava yolu iş modeli ile hava yolu ulaştırması bir gelişim içine girmiştir (Gün, 2013, s 1-2). Düşük maliyetli hava yolu iş modeli daha az tanınan destinasyonlara talep yaratmış ve turist sayısını artırmıştır (Olipra, 2012, s. 41; Sarılğan, 2016, s. 286; Alsumairi and Tsui, 2017, s. 129).

Sarılğan, (2016) Düşük maliyetli havayollarının Türkiye turizm endüstrisine etkisi üzerine yaptığı çalışması ile düşük maliyetli havayollarının turizm kültüründe değişiklik yarattığını, 3-4 günlük kısa tatillerin çoğaldığını, yeni uluslararası turizm ve özellikle de iç turizm kapsamında yeni destinasyonların oluştuğunu ve 20 milyondan fazla yolcu ve milyar dolar getirisi sağladığını belirlemiştir.

Hava taşımacılığı hizmetinin üretilmesinde tüm tarafların bir araya geldiği fiziksel ve sosyal ortamı havaalanları sağlamaktadır (Kuyucak 2007, s. 14). Havaalanları, bir ülkenin dünyaya açıldığı kapılarından birisi konumundadır. Son yıllarda uluslararası

düzyeyde seyahat eden yolcuların sayısı hızla artmış, bir milyara ulaşmış ve bunun sonucu olarak birçok ülkede hava yolu taşımacılığına yapılan özel ve kamu sektörü yatırımları artmış ve bu durum diğer ulaşım araçlarından farklı olarak, havalimanlarını farklı bir konuma getirmiştir (Kuyucak, 2007, s. 19).

Hava ve kara taşımacılığı türleri arasında değişimi sağlamak adına hizmet veren havaalanları uçuş hattı (hava tarafı) ve terminal hattı (kara tarafı) olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Hava tarafının en önemli bölümü PAT(pist, apron, taksiyolu) sahası oluştururken kara tarafının en önemli bölümünü ise yolcu terminalleri oluşturmaktadır. Yolcu terminalleri, yolcular için bilet kontrol (check-in), güvenlik ve gümrük kontrolleri ile bagaj süreçlerinin gerçekleştirildiği alanlar olmalarının yanı sıra uçuşlar arasında bekleme ve transfer olanaklarını, alışveriş ve diğer olanakları sağlamak ve çoğu zaman ülkeye giriş kapısı işlevini görmektedir. Aynı zamanda buldukları bölge ve ülke için ekonomik işlevleri de bulunmaktadır (Kuyucak, 2007, s. 19).

Teknik olarak terminaller, ziyaretçilerin yolculuğa ilişkin fiziksel ve rutin ihtiyaçlarının giderildiği alanlardır. İletişimsel bağlamda ise terminaller, genellikle o ülkeye ya da şehre gelen yolcunun destinasyon ile ilk karşılaşma noktasıdır ya da son izlenim yeridir (Kazda ve Caves, 2000, s. 245). Havaalanları turistlerin seyahatlerinin başlangıç ve bitiş noktası olduğundan ilgili destinasyondaki tatil deneyimi ile ilgili ilk izlenimi edinecekleri ilk yer de havaalanlarıdır dolayısıyla tatil deneyimlerinin memnuniyeti içerisinde havaalanı hizmetleri memnuniyeti önemli yer tutmaktadır.

Tang vd. (2017) hava taşımacılığı ve turizm arasındaki ilişkiye yeni bir bakış açısı kazandırmak için gerçekleştirdikleri çalışmaları hava yolu ve hava yolunun transit merkezi konumundaki havaalanının özellikleri ve hizmet kalitesinin havaalanının bulunduğu şehre on turizm talebine etkisi belirlenmeye çalışmıştır. Araştırma Singapore havayolları ve hava yolunun transit merkezi konumundaki Changi uluslararası havaalanında gerçekleştirilmiştir. Araştırma sonucunda Sinpapurlu kız servisi ve havaalanında yer alan kelebek bahçesinin Singapur'u tekrar ziyaret etmede en etkili hizmet ve özellikler olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Günümüzde havalimanları çok fonksiyonlu işletmeler haline gelmiş ve bunun sonucunda havalimanları, kendi başına önemli istihdam, alışveriş, ticaret, iş toplantıları ve eğlence merkezlerine dönüşerek turizm destinasyonuna ulaşmada önemli bir araç olmaktan çıkmış kendi başına bir turizm destinasyonu haline almıştır. Özellikle

Asya'daki şehirler bu konuda önemli gelişmeler göstererek havaalanı şehirleri (Aerotropolis) haline dönüşmeye başlamışlardır. Bunlara Changie Havaalanı, Hong Kong Uluslararası Havaalanı, Güney Kore'nin Incheon Havaalanı ve Pekin Başkent Uluslararası Havaalanı örnek gösterilebilir. (<https://www.internationalairportreview.com/article/1704/asias-emerging-airport-cities/>).

2.2.4. Demir yolu ulaştırması ve turizm

Çok eski tarihlere dayanan demir yolu ulaştırması, endüstri devriminin bir ürünüdür (Çabuk, 2012, s. 12). Demir yolu ulaştırması, sanayi devrimi döneminde kitlesel üretimin yaygınlaştığı süreçte kitlesel ulaştırma gereksinimini karşılamış ve bir döneme adını vererek demir yolu çağı olarak anılmasını sağlamış bir ulaştırma çeşididir (Kaynak, 2002, s. 24).

Sadece zenginlerin seyahat edebildiği gemilerin yerine 1830'lu yıllarda demir yolu ulaştırmasının başlaması ile birlikte ucuz ve konforlu seyahat etme imkânı gerçekleşmiş ve kitlelere seyahat edebilme olanağı sağlanmıştır (Lundberg, 1990, s. 91; Arıkan ve Ahıpaşaoğlu, 2005, s. 31). Kitlelere seyahat etme olanağı sağlayan demir yolu ulaştırması turizm amaçlı kitle seyahatlerinin ve dolayısıyla turizmin gelişmesinde de önemli etkiye sahiptir (Yüksek ve Arıkan, 2015, s. 66).

Kara yolu ve hava yolu ulaştırma çeşitlerinin kullanımlarının yaygınlaşmadığı dönemlerde demir yolu ulaştırması ile turizm amaçlı yer değiştirme, kitleselliğe dönüşmüş ve yolcu treni turist akımını somutlaştırmıştır. Taşıma kapasitesi artmış aynı zamanda demir yolu teknolojisinin enerjiden maksimum düzeyde yararlanabilme özelliği sayesinde seyahat maliyetleri düşmüş, dolayısıyla düşük ve orta gelirli kişilere seyahat etme olanağı sağlayarak turizmin toplumsal olguya dönüşmesine imkân yaratmıştır. Aynı mekânlara hızlı, düzenli ve sürekli seyahat imkânı oluşmuş, bu da yolculuk süresinin azalmasına, konaklama süresinin artmasına, boş zaman değerlendirme endüstrisinin gelişmesine dolayısıyla mekânların turizm merkezi konumuna dönüşmesi sürecinin başlamasına olanak sağlamıştır (Rota, 2012, s. 61). Bu süreç yaklaşık İkinci Dünya Savaşı'na kadar sürmüş ve 1950'lerden sonra kara yolu ve hava yolu ulaştırma çeşitlerinin önem kazanması ile demir yolu ulaştırmasının yolcu ve yük taşımacılığı dolayısıyla turizm üzerindeki etkisi azalmıştır (Rota, 2012, s. 61).

Demir yolu ulaştırmasının turizme etkisinin en önemli örneklerinden birisi çağdaş anlamda İlk organize turun İngiltere'nin Leicester şehrinden demir yolu ile

gerçekleşmesidir. Letcester’de marangozluk yapan Thomas Cook, bir tren kiralayarak Yeşilay derneği üyelerini Loughbrough’daki bir toplantıya götürmüştür (Sezgin, 2016, s. 4).

Demir yolu ulaştırması diğer ulaştırma çeşitlerine göre daha fazla avantajlara sahip bir ulaştırma çeşididir. Bu avantajlar; fazla yük taşıma kapasitesi, düşük taşıma maliyeti, daha az çevre kirliliği, enerji temininde kolaylık ve emniyetli ulaştırma şeklinde sıralanabilir (TCDD, 2016, s. 5). Dolayısıyla 1970’lerde tekrar önem kazanan demir yolu ulaştırması teknolojik gelişmelere sahne olmuş ve eski önemine kavuşmaya başlamıştır. Gelişmiş ülkelerin konforlu, ekonomik çevre dostu ulaştırma sistemlerini geliştirme çabası doğrultusunda yüksek hızlı demir yolu ulaştırması diğer ulaştırma sistemleri içerisinde yerini almış ve diğer ulaştırma sistemleri arasında payı artmıştır (Rota, 2012: 61). Aşağıdaki maddeler hızlı trenin önem kazanmasının nedenleri arasında yer almaktadır (Schotte, 1993, s. 224-225; Holloway, 1998’den aktaran Kılıçlar vd., 2010, s. 199);

- Özellikle kara yolu ve hava yolu ulaştırma türlerinde yaşanan yoğunluğun mevcut altyapı tarafından karşılanamaması,
- Yolcu ve yüküm emniyetli ve güvenli bir şekilde ve hızlı olarak daha düşük fiyatlarla taşınabilmesi,
- Petrol fiyatlarındaki artışın alternatif enerji kaynaklarının kullanımını zorunlu kılması,
- Çevre bilincinin artması,
- Demir yolu ulaştırmasında ve işletmeciliğinde yaşanan teknolojik gelişmeler.

Yolcu taşımacılığında trenlerin seyahat aracı olarak kullanılmasının en önemli nedenleri; emniyetli ve güvenli olması, çevre dostu bir ulaştırma aracı olması, seyahat esnasında trafik yoğunluğu yaşanmaması, seyahat esnasında çevreyi izleyebilme olanağına sahip olması, tren içerisinde hareket etme rahatlığına sahip olması ve konforlu olması, terminallerinin şehir merkezlerinde olması vb. olarak sayılabilir (Cooper vd., 1998’den aktaran Yüksek ve Arıkan, 2015, s. 66).

Turizm açısından değerlendirildiğinde ise demir yolu ulaştırmasının tercih edilme nedenleri aşağıdaki şekilde özetlenebilir (Usta, 2008’den aktaran Yüksek ve Arıkan, 2015, s. 66):

- Emniyetli ve güvenli bir ulaştırma türü olması,

- Seyahati teşvik etmesi amacıyla sosyal ve turistik tarifelerin gerçekleştirilmesi ve birim ulaştırma maliyetlerinin düşük olması sonucu kitle turizmi açısından en ucuz ulaştırma türü olması, dolayısıyla geniş halk kitlelerine seyahat etme olanağı sağlaması,
- Ulusal kaynaklara dayalı olarak en fazla yolcu ve yük taşıyabilme özelliğine sahip olması sonucu turizm arz verilerine ulaşmada üstünlüğe sahip olması,
- Seyahat süresince hareket rahatlığı, konaklama, yeme içme, sosyal aktivite imkânı, etrafı kolaylıkla seyretme olanağı, duraklama yapılan istasyonlarda ihtiyaçları karşılama olanağı sunması.

Demir yolu ulaştırmasının turizm ulaştırması için azalan önemini artırmak için çeşitli uygulamalar yapılması önerilmektedir. Bunlar arasında bilet satış tekniklerinin geliştirilmesi, e-ticaret uygulamaları, zaman tarifelerinin sıklaştırılması, kalitenin iyileştirilmesi ve benzeri uygulamalar yer almaktadır (Page, 2009, s. 122). Bu uygulamaların en önemli örneği, Avrupa Demir yolları İşletmeleri'nin Interrail Pass uygulamasıdır. Bu, 30 Avrupa ülkesine ucuz seyahat etme imkânı sağlayan bir pass bilet uygulamasıdır ve aynı biletle istenen ülkeden istenen trene binme imkânı sunmaktadır. Avrupa ve Türkiye'de yaygın olarak kullanılmaktadır (<http4://www.tcddtasimacilik.gov.tr/interrail>).

Demir yolu ulaştırması turizm ulaştırması açısından değerlendirildiğinde temel olarak iki boyutta etkili olduğu görülmektedir. Bunlar destinasyonlar arası demir yolu ulaştırması ve destinasyon içinde demir yolu ulaştırmasıdır. Bunların yanında turistik amaçlı demir yolu ulaştırması da önem teşkil etmektedir (Tan, 2008, s. 18). Örneğin Hindistan'da destinasyonlar arasında demir yolu ulaştırması kullanılmaksızın seyahat etmek neredeyse imkânsızdır. Dolayısıyla demir yolu ulaştırması olmadan turizm faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi oldukça zordur. Hindistan'da güvenilir ve ucuz seyahat imkânı sağlayan demir yolu ulaştırması ile turizm destinasyonlarına erişilebilmek mümkündür. Dolayısıyla yerli yabancı turistler için özel trenler, charter trenler, lüks trenler ve posta trenleri ile farklı promosyon paketleri hazırlanarak turizm teşvik edilmektedir (Kumar ve Komaraiah, 2014, s. 22).

Chen ve Haynes'in (2012) çalışmasına göre Çin'de hızlı trenin faaliyet gösterdiği şehirlerde, hızlı tren bağlantısı olmayan şehirlere göre %20 ziyaret oranı ve %25 turist geliri artışı görülmüştür. Demir yolu ulaştırması, Çin'de turizmin rekabet gücünün güçlendirmesini arttırmaktadır.

Papliara vd'nin (2015) yaptığı çalışma sonuçlarına göre ise İspanya'da Madrid'i ziyaret eden turistlerin, yüksek hızlı tren ağının olduğu Madrid'e yakın şehirleri daha fazla ziyaret ettikleri görülmüştür. Görüldüğü gibi İspanya'da destinasyon içerisinde kullanılan demir yolu ulaştırması, turistlerin tüm turistik noktaları ziyaret etmelerine olanak sağlamaktadır.

Trenlerin turistik amaçla kullanımları konusunda verilebilecek en eski ve önemli örneklerden birisi Orient Express'tir. 1883 ile 1977 yılları arasında Paris – İstanbul arasında sefer yapmış uzun mesafeli yataklı, yemekli vagonlu lüks hizmetler sunan trenlerdir. Orient Ekspresin seferlerinin başlaması ile İstanbul'a gelenlerin şehirde konaklamasına olanak sağlamak için treni işleten firma Pera Palas otelini satın almışlardır (Rota, 2012, s. 64). Birinci Dünya Savaşı'nda seferlere ara verilmek zorunda kalınmış, 1919 yılında tekrar Simplon Orient Express adıyla seferlerine başlamıştır. Günümüzde de seferlerini gerçekleştirmeye devam etmektedir.

Türkiye'de de turizm amaçlı tren seferleri düzenlenmektedir. 1982 yılında ilk defa buharlı trenler ile başlayan turistik amaçlı taşımacılık, artan talep doğrultusunda 1986 yılında TCDD'nin bünyesinde Yemekli Yataklı Vagonlar ve Turizm Dairesi Başkanlığı kurulmuş ve turistik amaçlı taşımacılık gerçekleştirilmeye devam etmiştir. Günümüzde ise bu görev TCDD Genel Müdürlüğü Yolcu Dairesi Başkanlığı tarafından yürütülmektedir (Rota, 2012, s. 64). Türkiye'de son dönemlerde çok tercih edilen turistik amaçlı tren seferi Doğu Expressi'nin Ankara - Kars seferidir. Yerli yabancı turistlerin ilgisini çeken bu seferlere yoğun talep bulunmaktadır (<http5://www.milliyet.com.tr/Dogu-Ekspresi-nedir--Dogu-Ekspresi-nin-rotasi-ve-bilet-fiyatları-molatik-1450/>).

2.3. Demir Yolu Ulaştırmasının Gelişimi ve Mevcut Durumu

Sanayi devrimi ile önem kazanan bir dönemin demir yolu çağı olarak adlandırılmasını sağlayan demir yolu ulaştırması, ulaştırmanın gelişimine önemli katkı sağlamış ve ulaştırma tarihi boyunca önemini korumuştur. Tahta raylarla başlayan demir yolu ulaştırması, günümüzde çevreye en az zarar veren, hızlı, ekonomik, emniyetli ve güvenli bir ulaştırma çeşidi durumunda olan demir yolu hala önemini korumaktadır.

2.3.1. Demir yolu ulaştırmasının tarihçesi

Kitle ulaşımında 1830'lu yıllarda kullanılmaya başlamasına rağmen demir yolunun gerçekte 1550 yılında İngiltere'de maden ocaklarında yere döşenen tahta raylarda atların çektiği vagonların taşınması biçiminde kullanıldığı bilinmektedir (Gürdal, 1995, s. 72; Yüksek ve Arıkan, 2015, s. 50).

1797 yılında madenden yapılmış gerçek demir yolu inşa edilmiştir. Günümüzde kullanılan çelik raylar ise 1832 yılında Amerika'da Stevens adında bir mühendis tarafından yapılmış ve 1836 yılında Avrupa'da Vignola adındaki bir Fransız tarafından tanıtılmıştır (TCDDa, 2016, s. 5).

On Sekizinci Yüzyılın sonları ile On dokuzuncu Yüzyılın başlarında buhar gücünün kontrol altına alınarak, kullanılmaya başlamasıyla demir yolu ulaştırmasında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Buhar gücüyle çalıştırılan ilk tren 1804 yılında Richard Trevithick'in South Wales'te çalıştırılan trenidir. Maden ocağında kullanım için uygun olan bu lokomotif, dökme demirden yapılan yol, ağır yükler ve ani yüklemeler için yetersiz kalmıştır. Bu buharlı lokomotiften sonra 1813 yılında William Hedley tarafından tasarlanan ve Puffing Billy adındaki lokomotif 40 yıldan fazla bir süre Newcastle – on –Tyne tramvayında kullanılmıştır (Bonnett, 2013, s. 2-3).

Yolcu taşımacılığında kullanılan ilk lokomotif ise İngiltere'de 1825 yılında üretilmiş ve Stokton ve Darlington arasında hizmet vermiştir (TCDDa, 2016, s. 5).

1829 yılında ise Liverpool – Manchester hattı arasında ilk düzenli yolcu taşımacılığı başlamıştır. İki şehir arasındaki mesafe yaklaşık 60 km'dir. Ortalama 28km/h hızla gerçekteştirilen bu seferler 2 saat 6 dakika sürede gerçekteştirilmiş ve demir yolu çağı başlamıştır (Bonnett, 2013: 3). 1863 yılında Londra'da ilk metro faaliyete geçmiştir (TCDDa, 2016, s. 5).

Demir yolu ulaştırmasında elektrikli lokomotiflerin ve çekiş sistemlerinin de kullanılabilceği 1834 yılında İskoç Davidson tarafından keşfedilmiştir. Ancak buharlı lokomotiflere alternatif olarak geliştirilebileceği 1879 yılında yapılan Berlin fuarında ortaya konulmuştur. On dokuzuncu yüzyılın son on yılında elektrikli trenlerin geliştirilmesi ile ilgili çalışmalar yapılmıştır.1890 yılında Londra'da bir tüp yolda elektrikli çekiş sistemi kullanılmıştır (Bonnett, 2013, s. 4-5).

Başlangıçta her ülkenin kendi sınırları içerisinde geliştirilen demir yolu ulaştırması (Akbulut, 2010, s. 12; Bakırcı, 2013, s. 372) 1843 yılında Belçika'nın Liege ile Almanya'nın Köln şehirleri arasında demir yolu hattının açılmasıyla uluslararası bir

nitelik kazanmıştır (Satan, 2012, s. 310; Bakırcı, 2013, s. 372).

1893 yılında Berlin’de Doktor Diesel tarafından dizel motor keşfedilmiştir. 1930’lu yıllarda ise demir yolu ulaştırmasında dizel motor kullanılmaya başlanmıştır. 1950’li yıllarda gelişmiş ülkelerin birçoğunda dizel ve elektrikli çekiş sistemleri buharlı lokomotiflerin yerini almıştır (Bonnett, 2013, s. 7).

Avrupa ve Amerika’da demir yolu işletmeleri 1933’lerde hızları saatte 160 km’ye çıkan tren üretmiş ve demir yolu ulaştırmasında kullanmıştır. Ancak İkinci Dünya Savaşı demir yolu ulaştırmasının gelişimi engellemiş ve hava yolu ulaştırması önem kazanmıştır (Rota, 2012, s. 67).

İkinci Dünya savaşından sonra teknolojik açıdan büyük gelişme gösteren Japonlar dünyanın ilk hızlı treninin yapımına başlamışlardır. 1959 yılında modern anlamda hızlı tren çalışmalarına başlayan Japonlar (Rota, 2012, s. 67) 1964 yılında Tokyo – Osaka arasındaki Tokaido Shinkansen hattında o döneme kadar en yüksek hız olan 210 km/saat hızla hareket eden hızlı treni faaliyete geçirmişler (Uçev ve Mahdum, 2015, s. 2).

Avrupa’da ilk yüksek hızlı tren çalışmaları TGV’nin faaliyete geçmesiyle başlamıştır (Uçev ve Mahdum, 2015, s. 2). 1981 yılında Paris – Lyon hattının hizmete açılmış ve bu hat üzerinde saatte 300 km hıza ulaşılmıştır (Rota, 2012, s. 67).

2000’li yıllarda ise minimum 200 km/s hız yapan yüksek hızlı trenler Almanya, Belçika, Çin, Finlandiya, Fransa, Japonya, Norveç, Portekiz, Rusya, Tayvan ve Türkiye’de hizmet vermektedir (TCDDa, 2016, s. 6).

Günümüzde yolcu taşımacılığında saatte 350 km hız yapan tren kullanılmaktadır. Bununla birlikte Maglev adı verilen tekerlek ve sürtünmenin olmadığı bilgisayar kontrollü elektromanyetik mıknatıslarla çalıştırılan trenler geliştirilmiştir (TCDDa, 2016, s. 6).

2.3.2. Türkiye’de demir yolu ulaştırmasının tarihçesi

Türkiye’de demir yolu ulaştırma incelendiğinde çok eski tarihlere dayandığı görülmektedir. Osmanlı İmparatorluğu döneminde inşa ettirilen ilk demir yolu İskenderiye ile Kahire arasında arasındaki demir yolu hattıdır ve 1854 yılında hizmete açılmıştır (Rota, 2012, s. 55).

Cumhuriyetin ilanından sonra Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde kalmış ilk demir yolu hattı ise bir İngiliz şirketine verilmiş imtiyaz karşılığı inşa ettirilmiş olan 130

km uzunluğundaki İzmir – Aydın hattıdır. 1856 yılında inşasına başlanan hat 1866 yılında tamamlanmıştır (Rota, 2012, s. 56).

Osmanlı İmparatorluğu döneminde demiryolları yabancı devletlere verilen imtiyazlar karşılığında inşa ettirilmiştir. Cumhuriyet döneminde ise yabancıların elinde olan demir yolları millileştirilmiştir. Dolayısıyla Türkiye’de demir yolu ulaştırmasını Cumhuriyet öncesi ve Cumhuriyet sonrası olmak üzere iki dönemde incelemek mümkündür. Bazı yazarlar ise demir yolu tarihini demir yolu hatlarının çok önemli bir kısmının imtiyazlar verilerek yaptırıldığı Cumhuriyet öncesi dönem, demir yolu ulaştırmasının altın çağı olarak değerlendiren Cumhuriyet dönemi (1923 -1950) ve demir yolu ulaştırmasının ihmal edildiği 1950 sonrası olmak üzere üç dönemde incelemektedir (Özdemir, 2001’den aktaran Bekem, 2016, s. 5).

Bu araştırmada Türkiye’de demir yolu ulaştırması Cumhuriyet öncesi ve Cumhuriyet sonrası olmak üzere iki dönemde incelenecektir.

Cumhuriyet Öncesi Dönem

Osmanlı İmparatorluğu demir yolu ulaştırmasını, çağı yakalamak için kullanılmıştır. Ekonomik ve güvenlikle ilgili sorunları demir yolu ulaştırması ile aşmaya çalışmıştır. Tarıma dayalı ekonomiye sahip olan Osmanlı İmparatorluğu demir yolu ulaştırması ile tarım alanlarından ürünlerin pazarlara ulaştırılması, vergilerin toplanması dolayısıyla ekonominin canlanmasını hedeflemiştir. Bununla birlikte asker sevkiyatının gerçekleştirilmesi, merkez teşkilatın taşrada hâkimiyeti sağlaması, ülke sınırları içerisinde yaşayan Müslüman Halk’ın entegrasyonunun sağlanması amaçlanmıştır (Yücel ve Taşar, 2016, s. 313). Ancak demir yolu ulaştırması için gerekli altyapı ve üstyapı yatırımlarını gerçekleştirecek mali ve ekonomik yapıya sahip olmayan Osmanlı, demir yolu yapım ve işletilmesini belirli imtiyazlar vererek yabancı ülkelerin şirketlerine yaptırmıştır (Yücel ve Taşar, 2016, s. 314).

Bu imtiyazlardan biri kilometre garantisi adı verilen bir sitemdir. Bu sistemde şirketlerin kârları Osmanlı İmparatorluğu tarafından garantiye alınıyordu. Demir yolu işletmelerinin garanti edilen kârın altında kazanç sağlaması durumunda aradaki fark Osmanlı devleti tarafından ödeniyordu. Aynı zamanda demir yolu hatlarının geçeceği devlet hazinesinin alanları şirketlere ücretsiz olarak veriliyordu. Bununla birlikte demir yolu yapımı için gerekli malzemelerin yurt dışından getirilmesi durumunda gümrük vergisinden muaf tutulmaktaydı (Rota, 2012, s. 56).

Yabancı ülkeler tarafından yürütülen demir yolu ulaştırması sonucu Osmanlı

İmparatorluğunun çıkarları gözetilmemiş, yabancı devletlerin ekonomik, siyasi ve askeri çıkarları doğrultusunda Osmanlı demir yolları inşa edilmiştir (Yücel ve Taşar, 2016, s. 314).

Cumhuriyet Dönemi öncesi inşa edilen demir yolu hatlarının uzunluğu toplam 8.619 km'dir. Bunlar aşağıdaki şekilde dağılım göstermektedir (Rota, 2012, s. 56):

- Dar Hat; Bursa – Mudanya (42 km), Ankara – Yahşihan (80 km),
- Normal Hat; Rumeli demir yolları (2383 km), Anadolu – Bağdat demir yolları (2424 km), İzmir – Kasaba (Turgutlu) ve uzantısı (695 km), İzmir – Aydın ve şubeleri (610 km), Yafa – Kudüs (86 km),
- Normal ve Dar Hat; Şam – Hama ve uzantısı (498 km).

Cumhuriyet Sonrası Dönem

Cumhuriyetin ilanından sonra demir yolu ulaştırmasının milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmış, kendine yeterli milli ekonomi yaratılması doğrultusunda geliştirilmesi hedeflenmiştir (Rota, 2012, s. 56). Bu amacı gerçekleştirmek için iki aşamalı bir politika izlenmiştir. İlk aşamada yabancı şirketlerin elinde bulunan demir yollarının bir kısmı satın alınarak devletleştirilmiş bir kısmı da anlaşmalar yapılarak devralınmıştır. İkinci aşamada ise yeni demir yolu hatlarının inşası planlanmıştır (Bekem, 2016, s. 6).

Demir yolu ulaştırması ile potansiyel üretim merkezlerine ve doğal kaynaklara ulaşılması, limanlar ile art bölgeler olmak üzere üretim ve tüketim merkezleri ile ilişkiler kurulması, tüm ülkede az gelişmiş bölgelere ulaşarak ekonomik gelişmenin eşit yayılmasının sağlanması hedeflenmiştir. Bununla birlikte milli güvenlik ve bütünlüğün sağlanması amacı doğrultusunda demir yolu hatlarının tüm ülkeyi sarması, hedeflenmiştir (Rota, 2012, s. 56).

Cumhuriyetin ilanından sonra belirlenen milli sınırlar içerisinde kalan demir yolu hatlarının toplam uzunluğu 4136 km'dir. Cumhuriyet öncesinde yapılan ve yabancı şirketler tarafından işletilen bu hatlar, 1928-1948 yılları arasında satın alınarak millileştirilmiştir. Aynı zamanda yeni demir yolu hatları inşa edilmeye başlanmıştır. Atatürk döneminde demir yolu seferberliği başlatılarak, % 80'i coğrafik koşulların sert olduğu doğu bölgesi olmak üzere yaklaşık 3.300 km demir yolu inşa edilmiştir. 1950 yılına kadar toplam ise toplam 3.764 km demir yolu hattı hizmete açılmıştır. 1950 yılı itibarıyla toplam demir yolu uzunluğu 7900 km'ye ulaştırmıştır (TCDDa, 2016, s. 1-2).

1923 – 1950 yılları arasında inşa edilen demir yolu hatları aşağıdaki gibidir (Bekem, 2016, s. 6):

- Ankara – Kayseri – Sivas – Erzurum (Kafkas hattı)
- Samsun – Sivas
- Irmak – Filyos – Zonguldak (kömür hattı)
- Adana – Fevzipaşa – Diyarbakır (bakır hattı)
- Sivas – Çetinkaya (demir hattı).

1950’li yıllardan sonra Marshall yardımlarının yapıldığı ABD’nin Türk ekonomisi üzerinde etkili olduğu döneme girilmiş (Bekem, 2016, s. 6) ve Türkiye’ye dayatılan ulaştırma politikaları sonucu demir yolu ulaştırması bir kenara bırakılmış ve kara yolu yatırımlarına öncelik verilmiştir (Yüksek ve Arıkan, 2015, s. 54).

1960 ve sonraki dönemde demir yolu ulaştırması için öngörülen hedeflere ulaşılamamış dolayısıyla 1950 – 1980 yılları arasında ortalama yıllık 30 km yeni demir yolu hattı hizmete açılabilmiştir (Bekem, 2016, s. 6-7).

1951 – 2003 yılları arasında ise yılda ortalama 18 km olmak üzere toplam 945 km demir yolu hattı yapılabilmektedir. Dolayısıyla 1950 yılında % 68. 2 olan yük taşımacılığı 2003 yılında % 4’e, % 42.2 olan yolcu taşımacılığı ise % 1.1 kadar düşmüştür (TCDD, 2008, s. 3-5; TCDD, 2016a, s. 1-2).

1950 – 2003 yılları arasında Ulaştırma politikalarının ve yatırımların kara yolu ağırlıklı olması sonucunda TCDD’de yapısal sorunlar oluşmuştur. Bu sorunlar aşağıdaki şekilde özetlenebilir (TCDD, 2014, s. 13):

- Demir yolu ağlarındaki yetersizlik,
- Düşük altyapı standartları,
- Nitelik ve sayı olarak demir yolu araçlarının yetersizliği,
- Sinyalli ve elektrikli hatların yetersiz olması,
- Yetersiz sayıda uzman personel olması,
- Diğer ulaştırma türleri ile bütünleşme ve rekabette yaşanan sıkıntılar.

2003 yılından sonra tekrar devlet politikası haline getirilen demir yolu ulaştırması sonucu yukarıdaki eksiklikler giderilmeye başlamış, demir yolu ulaştırması diğer ulaştırma çeşitleri karşısındaki rekabet gücü arttırılarak yolcu ve yük taşımacılığındaki payı yükseltilmiştir

2.3.3. Demir yolu ulaştırmasının mevcut durumu

Ulaştırma tarihi içerisinde bir döneme adını vererek demir yolu ağı olarak anılmasını sağlayan demir yolu ulaştırması yerini kara ve hava yolu ulaştırmasına bırakmıştır. Ancak son yıllarda demir yolu ulaştırmasında yaşanan gelişmeler ile tekrar ilgi odağı olmuş ve yeni demir yolu çağından söz edilmeye başlanmıştır (Kaynak, 2002, s. 24). Bu bölümde demir yolu ulaştırmasında yaşanan gelişmeler ile dünyadaki ve Türkiye’deki mevcut durum incelenecektir.

2.3.3.1. Dünya’da demir yolu ulaştırması

Gelişmiş lkeler, küresel iklim değişikliği, çevresel sorunlar gibi nedenlerle ulaştırma sistemi içerisinde demir yolu, deniz yolu ve i suyu ulaştırma çeşitlerinin paylarının atırılarak kara yolu ulaştırmasının payını azaltmak ve ulaştırma eşitleri arasında entegrasyonu sağlamak amacıyla politikalar üreterek uygulamaktadırlar (TCDD, 2014, s. 1). Bu kapsamda yürütülen çalışmaların başında yolcu taşımacılığında demir yolu ulaştırmasının payının arttırılması gelmektedir. Dolayısıyla gelişmiş ülkeler özellikle hava yolu ulaştırma çeşidi ile rekabet edebilecek hızlı ve konforlu demir yolu araçlarının geliştirilmesi konusunda çalışmalarını sürdürmektedirler. Bu çalışmaların en önemlisi yüksek hızlı tren (YHT) taşımacılığının geliştirilmesidir. Yüksek hızlı tren çalışmaları 1964 yılında Japonya’da Shinkansen’in işletmeye alınmasıyla başlamış, 2007 yılında Fransa’da 574.8 km/saat hıza ulaşmasıyla devam etmektedir. Aşağıda bazı ülkelerin yüksek hızlı tren taşımacılığı ile ilgili gelişmeleri yer almaktadır (TCDD, 2014, s. 1):

- 1964 yılında Japonya’da Shinkansen işletmeye alınmıştır.
- 1981 yılında Fransa’da TGVde (Train a Grande Vitesse) 260 km/sa hıza ulaşmıştır.
- 1988 yılında İtalya’da Pendolino, Almanya’da ICE (Intercity Express) devreye girmiştir,
- 1992 yılında İşpanya’da AVE (Alta Velocidad Espanola) işletmeye alınmıştır.
- 1997 yılında Belçika kendi hızlı tren sistemini işletmeye başlamıştır,
- 2003 yılında İngiltere’de HS1 (High Speed 1) işletmeye alınmıştır.
- 2004 yılında Güney Kore KTC ile hızlı demir yolu sistemine kavuşmuştur.
- 2007 yılında Fransa’da 574,8 km/sa ile dünya hız rekoru kırılmıştır.

- 2007 yılında Tayvan kendi Hızlı Tren Kurumunu kurmuştur.
- 2008 yılında Çin kendi Hızlı Tren Kurumunu kurmuştur.
- 2009 yılında Türkiye ve Hollanda Hızlı trene kavuşmuştur.

Günümüzde Türkiye, Avustralya, Belçika, Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Polonya, İspanya, İsviçre, Çin, Tayvan, Japonya, Güney Kore ve Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere 15 ülkede yüksek hızlı tren ve hızlı tren işletmeciliği yapılmaktadır. Bununla birlikte Danimarka, Avusturya, İran, Suudi Arabistan, Fas ve ABD’de yüksek hızlı tren hattı inşaları devam etmektedir. Yüksek hızlı tren ve hızlı tren hatlarının toplam uzunluğu yaklaşık 37.343 km’dir. Yılda yaklaşık 1,6 milyar insan hızlı demir yolu ulaştırması ile seyahat etmektedir. Ayrıca, Brezilya, Meksika, Kanada, Hindistan, Endonezya, Norveç, Portekiz, Rusya, İsveç, Avustralya, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Litvanya, Bahreyn, Katar, Kazakistan ve Tayland’da yüksek hızlı tren hatları ile ilgili güzergâh planlamaları yapılmıştır (TCDDa, 2016, s. 20-21).

Uluslararası Demiryolları Birliği (Union Internationale des Chemins de fer-UIC)’nin Kasım 2013 verilerine göre Avrupa’da yer alan ülkelerin içerisinde en uzun YHT hattı 2.515 km ile İspanya’dadır. İkinci ülke Fransa üçüncü ülke ise Almanya’dır (Uçev ve Mahdum, 2015, s. 2).

ABD’de ise ilk YHT, Washington D.C.-Boston arasında 2000 yılında faaliyet göstermeye başlamıştır. Maksimum 240 km/saat hıza sahip olan Acela Express treni Amtrak şirketine aittir. ABD’de YHT çalışmalarına çok ağırlık verilmemektedir (Uçev ve Mahdum, 2015, s. 2).

YHT ile ilgili çalışmalara 1990’ların ikinci yarısında başlayan Çin en hızlı gelişim sağlayan ülkedir. Günümüze kadar Çin’de yaklaşık 10.000 km YHT hattı inşa edilmiştir (Uçev ve Mahdum, 2015, s. 2).

Demir yolu ulaştırmasında son gelişme ise maglev trenleridir. Elektromanyetik alan sayesinde havada asılı duran, mıknatısların birbirini itip çekme prensibine göre hareket eden maglev trenleri Çin, Japonya ve Güney Kore’de kullanılmaktadır (TCDDa, 2016, s. 6).

Japonya, Rusya ABD, Kanada, Latin Amerika (Arjantin, Meksika, Brezilya), Batı Avrupa (Almanya, Fransa, İngiltere, Hollanda, İsveç, İsviçre), Orta ve Doğu Avrupa’da (Polonya, Romanya, Çek Cumhuriyeti, Estonya) demir yolu ulaştırması alanında reformlar uygulanarak devletin demir yolu üzerindeki etkinliği kademeli olarak

azaltılmıştır. Bu reformlar sonucunda demir yolu yük taşımacılığında Dünya’da ve Avrupa’da sektör içi rekabet artırmıştır. Bunun sonucunda demir yolu yük taşımacılığının sektör içindeki payı reformların yapıldığı dönemde artış göstermiştir. Örneğin İsveç’te %35’e, Romanya’da %25’e, Polonya’da %23’e, Almanya’da %21’e, İtalya ve Fransa’da %12’ye ulaştırmıştır (TCDDa, 2016, s. 7).

Ulaştırma, Avrupa Birliği’nin (AB) ortak politika alanlarından birini oluşturmaktadır. Ekonomik ve toplumsal bütünleşmeyi sağlaması ve ekonomik alanda gelişmeyi hızlandırması açısından oldukça önemli olan ulaştırma AB politikaları içerisinde yer almaktadır. Dolayısıyla toplumun ekonomik, çevresel ve sosyal gereksinimlerine cevap verebilecek, bütünlüklü, rekabet edebilir ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi oluşturmayı hedefleyen politikalar geliştirerek uygulanmasına yönelik çalışmaları gerçekleştirmektedir. Bu kapsamda demir yolu ulaştırması ile ilgili politikalarda oluşturulmuştur. Avrupa komisyonu 1989 yılında yayımladığı bildiriminde demir yolu politikalarını aşağıdaki konularda belirlemiştir (Nash ve Trujillo, 2004’den aktaran Bekem, 2016, s. 26):

- Demir yolu altyapı ve tren işletmeciliğinin birbirinden ayrı yapılması,
- Altyapının şeffaf adil ve eşit koşullarda hizmete sunulması,
- Kombine ve hızlı tren taşımacılığı için gerekli finansal yapısının oluşturulması,
- Kamu hizmeti yükümlülüğü hizmetlerinin şeffaf şekilde yaptırılması.

Son 10 yılda ise AB politikaları, rekabet edebilirliği ve açık pazarı destekleyecek şekilde geliştirilmiştir. Bu doğrultuda demir yollarının ulusal bazda emniyet ve karşılıklı işletilebilirliğini iyileştirmeye ve “ulusal” demir yolları yanında iyi entegre edilmiş bir “Avrupa” demir yolu sisteminin geliştirilmesine yönelik önlemler alınmıştır. Avrupa komisyonunun 1990’ların başında yayımladığı politikalarla ilgili olarak bazı sınırlı uygulamalar gerçekleştirilmiştir. Ancak 2000’den itibaren, daha fazla yasal önleme ihtiyacı duyulmuş dolayısıyla yasal düzenlemeleri içeren 4 demir yolu paketi yayımlanmıştır (TCDDa, 2016, s. 9).

“Demir yolu altyapısı paketi” olarak da anılan birinci demir yolu paketi 2001 yılında kabul edilmiştir. Bu pakette; uluslararası demir yolu pazarının açılması, Avrupa demir yollarının geliştirilmesi, demir yolu altyapı ve tren işletmeciliği için genel bir çerçevenin çizilmesi, yük taşımacılığı yapan işletmelerin Avrupa demir yollarında hizmet verebilmesi için gerekli lisansların alınması ile ilgili zorunluluklar, kapasite

tahsisi ve altyapının ücretlendirilmesine yönelik politikaların tanımlanması, Trans – Avrupa konvansiyonel demir yolu sisteminin işletilebilirliği ile ilgili düzenlemeler yer almaktadır (TCDDa, 2016, s. 9).

2004 yılında kabul edilen ikinci demir yolu paketinde: Avrupa Demir Yolu Ajansının (ERA) kurulması, demir yolu emniyeti konusunda ortak yaklaşım, Avrupa konvansiyonel ve yüksek hızlı demir yolu sistemlerinin karşılıklı olarak işletilebilirliği, demir yolu yük taşımacılığının rekabete açılması ile ilgili düzenlemeler bulunmaktadır (TCDDa, 2016, s. 9 – 10; Bekem, 2016, s. 31).

Üçüncü Demir Yolu Paketi 2007 yılında kabul edilmiştir. Bu pakette 2010 yılına uluslararası demir yolu yolcu taşımacılığının rekabete açılması, yolcu hakları ve makinistlerin sertifikasyonuna ile ilgili düzenlemeler yer almaktadır. Bu kapsamda uzun mesafe seyahat eden yolculara geniş haklar tanınmış, bütün yolcular için, hareket kabiliyeti kısıtlı (engelli) yolculara karşı ayrımcılık uygulanmaması, kaza durumunda sorumluluk, istasyonlarda bulunan bilet satış noktalarının ve kişisel güvenliğin sağlanması gibi konularda kalite standartları oluşturulmuştur. Aynı zamanda bu pakette kamu hizmeti yükümlülüğü yeniden düzenlenmiştir (TCDDa, 2016, s. 10; Bekem, 2016, s. 32 - 33).

2014 yılında kabul edilen Dördüncü Demir Yolu Paketinde ise altyapının yönetilmesi, ulusal yolcu pazarının açılması ile karşılıklı işletilebilirlik, emniyet ve Avrupa Demir Yolu Ajansı (ERA)'nın yetkilerinin genişletilmesi konuları ele alınarak düzenlemeler gerçekleştirilmiştir (TCDDa, 2016, s. 11).

Avrupa Birliği ülkeleri demir yolu ulaştırmasını tek pazar içinde etkin hale getirmek için yukarıdaki demir yolu paketleri doğrultusunda ulusal düzenlemeler yapmışlardır. Serbestleşme sürecini Birleşik Krallık en uç noktada gerçekleştirirken Almanya ve Hollanda gibi ülkeler daha ılımlı bir yol izlemişlerdir. Başarılı serbestleşme süreci gerçekleştiren ülkeler arasında İsveç, Birleşik Krallık, Almanya, Danimarka, Hollanda ve Avusturya yer almaktadır. Avrupa Birliğine üye ülkelerin hepsinde demir yolu yük taşımacılığı yapan ulusal ve yabancı demir yolu şirketlerinin piyasaya girişi yasal olarak garantiye alınmış ve tamamen serbest piyasaya açılmıştır (Bekem, 2015, s. 68).

Yolcu taşımacılığında ise farklı uygulamalar gerçekleştirilmiştir. Almanya, Danimarka, Birleşik Krallık, İtalya, Avusturya ve Çek Cumhuriyeti'nde piyasaya giriş yabancı demir yolu işletmelerine tamamen açılmıştır. Belçika, İspanya, Fransa ve

İrlanda'da ise yabancı şirketlerin piyasaya girişi tamamen engellenmiştir. Bununla birlikte Doğu Avrupa ülkelerinde rekabet olmasına rağmen, piyasanın çekici olmamasından dolayı yabancı şirketler işletmeler tarafından tercih edilmemektedir (Bekem, 2015, s. 69).

Bekem yaptığı çalışmasında, AB'de demir yolu ulaştırmasının serbestleşmesi açısından mevcut durumu aşağıdaki şekilde özetlemiştir (Bekem, 2015, s. 72):

- AB'ye üye ülkelerde devlet tekelinde bulunan yetkili kurumlar hukuki açıdan bağımsız statüde yer alarak varlıklarını, bütçesini ve muhasebesini devletten ayırmışlardır,

- AB'ye üye ülkelerde demir yolu yük taşımacılığında piyasaya serbest giriş yasal olarak garanti altına alınmıştır,

- AB'ye üye ülkelerde gerekli düzenleyici otoriteyi oluşturulmuştur,

- Serbestleşme sürecinde önemli aşama kaydetmiş AB'ye üye ülkelerde yabancı demir yolu işletmelerinin sayısı ve pazar payı yüksek orandadır,

- Piyasaya giriş koşullarının sayısı ile yeni işletmelerin piyasaya girmesi arasında negatif bir ilişki olmasına rağmen, piyasaya yeni işletmelerin girişi daha çok piyasanın ekonomik olarak çekiciliğine bağlıdır,

- AB'ye üye ülkeler piyasa giriş koşullarının iyileştirilmesi için mevzuatlarında değişiklik yapmaya devam etmektedirler.

Demir yolu ulaştırmasının en çok geliştiği ülkelerden biri olan Japonya 1949 yılında Japon Ulusal Demiryolları'nı (JNR) bir "kamu kuruluşu" olarak işletmeye başlamıştır. Japonya Ulusal Demiryolları (JNR) Nisan 1987'de altı demir yolu yolcu işletmesi ve bir demir yolu yük işletmesi olarak 7 işletmeye ayrılmış ve özelleştirilmiştir. Bu yeni demir yolu işletmeleri, özel kanunlar altında (JNR Reform Kanunu ve JR Kanunu dâhil olmak üzere) JNR'den %100 yatırımla özel kamu şirketleri olarak kurulmuştur (Ishida, 2011, s. 30).

JNR'nin küçük ölçekli şirketlere ayrılması müşterilerin, bu yeni işletmeler ile önemli özel demir yolu işletmeleri arasında karşılaştırma yapabilmesine olanak sağlamış dolayısıyla yeni işletmeler arasında bir rekabet bilinci yaratmıştır. JNR reformlarının temel özelliği özellikle azaltılmış hükümet müdahalesi ile çeşitli ve esnek iş faaliyetlerini gerçekleştirmek için iş alanlarının genişletilmesi yoluyla dış müdahalenin ortadan kalkması olmuştur (Ishida, 2011, s. 30).

2008 yılı verilerine göre Japonya'da 205 tane demir yolu işletmesi bulunmaktadır;

JR East dâhil olmak üzere bunlardan 7 tanesi JR Grup içindedir. Demir yolu işletmesinin toplam şebeke uzunluğu 27,333 km ve toplam yolcu kilometresi 405.6 milyarı bulmuştur. Avrupa'nın aksine Japonya'daki demir yolu işletmeleri, sadece tren işletmeciliğini başarmakla kalmamış; aynı zamanda altyapı inşası, satın alma, bakımı ve yönetimini de başarıyla gerçekleştirmiştir (Ishida, 2011, s. 25 - 26).

Japonya'daki toplam demir yolu hattının %27'sine sahip olan JR East, Tokyo Büyükşehir taşımacılığı, bölgesel banliyö ve yerel taşımacılık ve şehirlerarası taşımacılık (yüksek hızlı demiryolları) hizmetleri vermektedir. Ayrıca günlük 16 milyon yolcu tarafından kullanılan istasyonlar JR East'in en büyük aktif varlığıdır ve JR East, istasyonlar içerisindeki restoranlar, ürün, yiyecek ve içecek satışı gibi taşımacılık dışı çeşitli işleri de yürütmektedir. Bunlara ek olarak istasyon yukarısı ve çevresindeki alanlarda taşınmazların kiralanması ve otel işletmeciliği ile istasyonlarda ve tren üzerinde ticari alanların reklamını yapmakta taşımacılık dışı işleri arasında yer almaktadır. JR East'in gelirinin %71'i demir yolu taşımasından %29'u demir yolu taşıması dışı işlerden sağlamaktadır (Ishida, 2011, s. 25 - 26).

2.3.3.2. Türkiye'de demir yolu ulaştırması

Türkiye'de demir yolu ulaştırması Avrupa ve Dünya'daki örneklerde olduğu gibi uzun yıllar devlet hâkimiyetinde gerçekleştirilmiştir. Demir yolu ulaştırmasının kurallarını koyan, uygulayan, demir yolu altyapı faaliyetleri ile demir yolu tren işletmeciliğini yürüten tek kurum Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yollarının, 2011 yılında çıkarılan 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun hükmünde Kararname ile bünyesinde yürütülen düzenleme, denetleme yetkisi Bakanlığa devredilmiştir. Dolayısıyla TCDD uygulayıcı görevi ile sınırlandırılmıştır. 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına (UDHB) bağlı demir yolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (DDGM), Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu (KAİK), Demir yolu Koordinasyon Kurulu (DKK) kurulmuştur. DDGM görevleri aşağıdaki gibidir (655 Sayılı KHK, 2011):

- Demir yolu ulaştırması faaliyetlerinin serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasını ve bu faaliyetlerin diğer ulaştırma türleriyle birbirlerini tamamlayıcı şekilde hizmet vermesini sağlamak.

- Demir yolu altyapı işletmecisi ve demir yolu tren işletmecileri ile demir yolu taşımacılığı alanında organizatör, acente, komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarını belirlemek, bunları yetkilendirmek ve denetlemek. Aynı zamanda bu işletmelerde çalışan bu işlerde çalışanların mesleki yeterlik şartlarını belirlemek, bununla ilgili eğitim vermek veya verdirmek, sınav yapmak veya yaptırmak ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek.

- Demir yolu ulaştırması alanında hizmet üretenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını belirlemek.

- Demir yolu taşımacılığı alanında kamu hizmeti yükümlülüğüne ilişkin usul ve esasları belirlemek.

- Her çeşit çeken ve çekilen demir yolu aracının tescilinin yapılması ve sicilinin tutulmasına ilişkin usul ve esasları belirlemek, bunların tescilini yapmak ve sicilini tutmak.

- Demir yolu altyapısı ve çeken ve çekilen araçların kullanımı için asgari emniyet sınırı ve şartlarını belirlemek ve bunları denetlemek, emniyet belgelerini vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek.

- Demir yolu altyapısı kullanımı, tahsisi, erişimi ve ücretlendirmeye ilişkin olarak demir yolu altyapı işletmecileriyle demir yolu tren işletmecileri arasında oluşan ihtilafların çözümüne yönelik karar almak. Demir yolu altyapı kullanım ücretleri ile taşımacılık faaliyetlerine ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücret tespit etmek ve uygulamasını denetlemek.

- Demir yolu taşımacılık faaliyetlerinde kullanılan yük ve yolcu garları veya istasyonları ile benzeri yapıların asgari niteliklerini belirlemek ve bunları denetlemek.

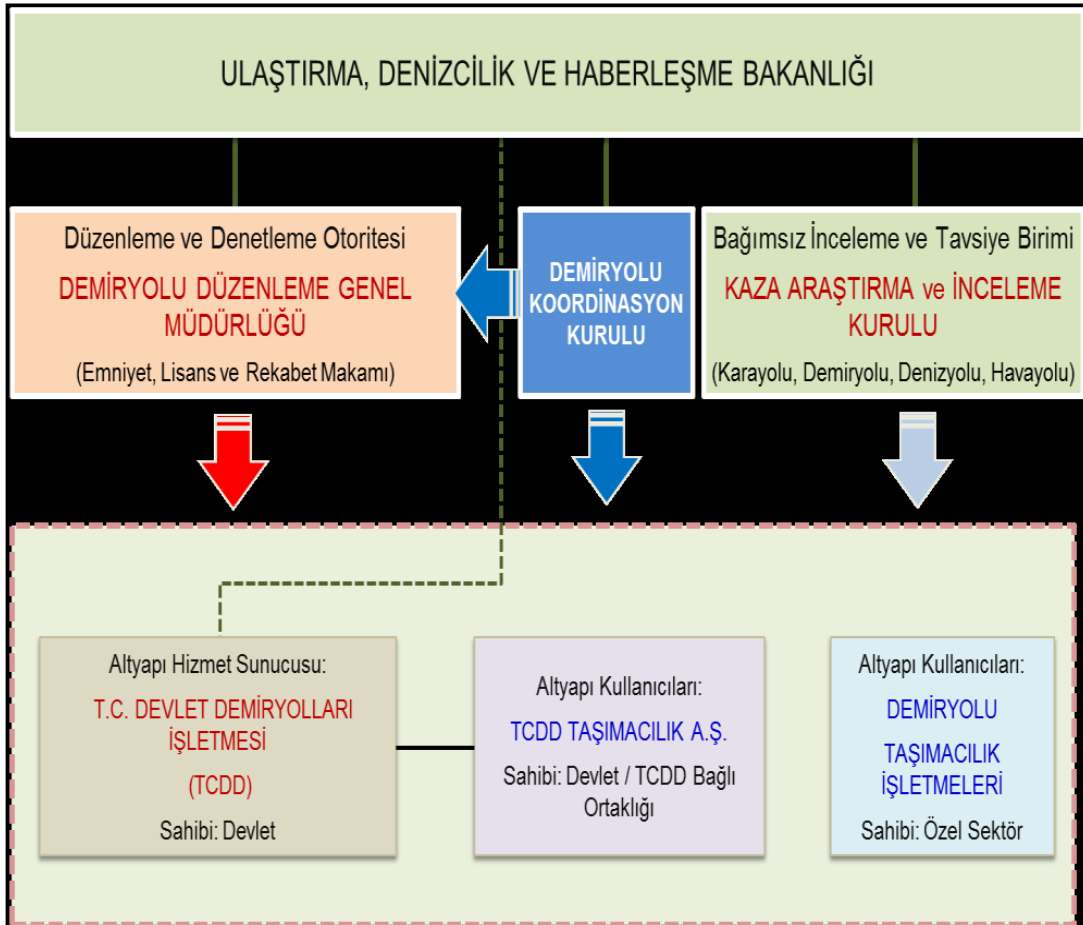
- Lojistik köy, merkez veya üslerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek ve uygulamasını takip etmek ve denetlemek.

- Demir yolu tren işletmecilerince kullanılan her türlü çeken ve çekilen aracın cins, kapasite, sahiplik, yaş ve benzeri yönden asgari nitelikleri ile bunların dönemsel teknik muayenelerine ilişkin usul ve esasları belirlemek. Dönemsel teknik muayenesini yapacakların asgari niteliklerini belirlemek ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek.

•Demir yolu ulaştırma hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yurutmek, anlaşma ve karma komisyon çalışmaları yapmak.

Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulunun (KAİK) görevi ulaştırma alanında meydana gelen ciddi kazalarla ilgili araştırma incelemeleri yapmak, kaza ve olayları raporlamak ve gerektiğinde emniyete yonelik tavsiyelerde bulunmaktır (Bekem, 2015, s. 87).

Demir Yolu Koordinasyon Kurulunun (DKK) görevi ise altyapı işletmecileri ile tren işletmecileri arasında işbirliğini ve uyumu sağlamaktır (Bekem, 2015, s. 87). Şekil 2 serbestleşmesini tamamlayan Türkiye demir yolu ulaştırmasının yapısını gostermektedir.



Şekil 2.2. Serbestleşmesini sonrası Türk demir yolu ulaştırma yapısı (TCDD, 2018: 16)

Cumhuriyetin kuruluşundan günümüze kadar demir yolu ulaştırmasının gerçekleştirilmesinde görev alan TCDD' nin tarihi gelişimi aŐađdaki Şekilde

özetlenmiştir (TCDDa, 2016, s. 31-33):

- Cumhuriyet döneminde demir yolu ulaştırmasının gerçekleştirilmesi için 24 Mayıs 1924 tarih ve 506 sayılı Kanun ile Nafia Vekâletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı “Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiye’ si” kurulmuştur.

- Demir yolu yapımı ve işletilmesinin bir arada yürütülmesini sağlamak amacıyla 31 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı Kanun ile “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiye’ si” kurulmuştur. Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiye ’si, 27 Mayıs 1939 tarihinde kurulan Münakalât Vekâleti (Ulaştırma Bakanlığı)’ne bağlanmıştır.

- 22 Temmuz 1953 tarihine kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen demir yolları, 6186 sayılı Kanunla Ulaştırma Bakanlığına bağlı “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları İşletmesi” adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilmiştir.

- 8 Haziran 1984 tarihinde 233 sayılı KHK ile Kamu İktisadi Kuruluşu dönüşmüştür ve TÛLOMSAŞ, TÛDEMSAŞ ile TÛVASAŞ olmak üzere üç adet bağlı ortaklığı bulunmaktadır.

- 1 Mayıs 2013 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanan 6461 sayılı “Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun” ile tekrar İktisadi Devlet Teşekkülüne dönüşmüştür.

6461 sayılı “Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun gereği Demir Yolu Altyapı İşletmecisi olarak TCDD’nin yeniden yapılandırılması ve Yük ve yolcu taşımacılığı yapmak amacıyla Demir Yolu Tren İşletmecisi görevini yerine getirmek üzere TCDD’nin bağlı ortaklığı olarak “TCDD Taşımacılık AŞ’nin kurulması çalışmalarına başlanmıştır. Yeniden yapılandırma çalışmaları 2016 yılında tamamlanmıştır. 1 Ocak 2017 tarihi itibariyle de TCDD Demir Yolu Altyapı İşletmecisi, TCDD Taşımacılık AŞ Demir Yolu Tren İşletmecisi olarak hizmet vermeye başlamıştır (TCDDa, 2016, s. 31-33).

233 Sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ve 6461 sayılı Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun esaslarına bağlı olarak faaliyette bulunmak üzere Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü’nün ana faaliyet konuları aşağıdaki gibidir (TCDDa, 2016, s. 25; TCDDb, 2016, s. 22):

- Yüksek hızlı ve hızlı tren taşımacılığı için demir yolu altyapısı yapmak,

- Demir yolu altyapı işletmeciliği yapmak,
- Demir yolu trafiğini yönetmek,
- Liman, iskele, rıhtım ve ulusal demir yolu altyapısı ağının devamı niteliğinde olan güzergâhlarda feribot işletmeciliği yapmak,
- Demir yolu altyapı işletmeciliği ve feribot işletmeciliği için gerekli her türlü çeken ve çekilen araç, malzeme ve gereçleri üretmek ve işletmektir.

TCDD'nin organizasyon yapısı, üst yönetimin başkanı Genel Müdür olmak üzere, bir başkan ve beş üyeden oluşan Yönetim Kurulu ile Genel Müdür ve 5 Genel Müdür Yardımcısından oluşan yürütme organından oluşmaktadır. Merkezde; 15 İhtisas Daire Başkanlığı ile Teftiş Kurulu Başkanlığı, Hukuk Müşavirliği, Basın- Yayın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği, İç Denetim Dairesi Başkanlığı ile Yönetim Kurulu Müdürlüğü, Demir Yolu Emniyet ve Risk Yönetimi Müdürlüğü, Demir Yolu Araştırma ve Teknoloji Merkezi (DATEM) İşletme Müdürlüğü yer almaktadır (TCDDb, 2016, s. 36-37).

Demir yolu altyapı işletmeciliği ile ilgili hizmetlerin yürütüldüğü; İstanbul, Ankara, İzmir, Sivas, Malatya, Adana ve Afyonkarahisar'da bulunan Bölge Müdürlükleri ile merkezi Ankara'da olan Yüksek Hızlı Tren (YHT) Bölge Müdürlüğü bulunmaktadır (TCDDb, 2016, s. 37).

TCDD'nin Sivas ve Afyonkarahisar' da Beton Travers Fabrikaları, Ankara'da Demir Yolu Fabrikası, Ray Kaynak ve Yol Makinaları Onarım Fabrikası ve Çankırı'da ise Makas Fabrikası bulunmaktadır. Ayrıca 7 büyük liman ve Van Gölü'nde feribot işletmeciliği faaliyetini sürdürülmektedir (TCDD, 2018, s. 22-26).

Bağlı ortaklıklar: Eskişehir'de Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi AŞ (TÜLOMSAŞ), Sivas'ta Türkiye Demir Yolu Makineleri Sanayi AŞ (TÜDEMSAŞ), Adapazarı'nda Türkiye Vagon Sanayi AŞ (TÜVASAŞ) ve Ankara'da TCDD Taşımacılık AŞ olmak üzere dört bağlı ortaklığı bulunmaktadır (TCDD, 2018, s. 22-26).

İştirakler: İzmir Banliyö Taşımacılığı Sistemi Ticaret AŞ (İZBAN), Demir Yolu Araçları Sanayi ve Ticaret AŞ (EUROTEM), Voestalpine Kardemir Demir Yolu Sistemleri San. ve Tic. AŞ (VADEMSAŞ), Sivas Travers İmalât Sanayi ve Ticaret AŞ (SİTAŞ) olmak üzere 4 iştirak yer almaktadır (TCDD, 2018, s. 22- 26).

TCDD'nin Ana Hizmet Birimleri ve görevleri aşağıdaki gibidir (TCDD, 2018, s. 24 – 26):

Etüt ve Daire Başkanlığı: Yeni güzergâhtaki demir yolu hatları, mevcut demir yolu hatlarının altyapı modernizasyonu, liman, iskele ve rıhtımların genişletilmesi

yenilenmesi konularında projeleri hazırlamak.

Demir Yolu Modernizasyon Dairesi Başkanlığı: Mevcut hatların modernizasyon çalışmalarını, gar, istasyon, lojistik merkez, hat ve araç bakım merkezlerini yapmak veya yenilemek, mevcut liman, iskele ve rıhtımları yenilemek.

DemirYolu Yapım Dairesi Başkanlığı: Yeni bir güzergâhtaki demir yolu projelerini ve kontrol işlemlerini gerçekleştirmek.

Demir Yolu Bakım Dairesi başkanlığı: Demir Yolu Modernizasyon Dairesi başkanlığının görev alanı dışında kalan demir yolu yapıları ile ilgili yenileme ve iyileştirme çalışmalarını gerçekleştirmek.

Emlak dairesi başkanlığı: TCDD'ye ait gayrimenkuller ile ilgili işlemleri yürütmek.

Kapasite Yönetim Dairesi Başkanlığı: Şebeke bildirim, kapasite tahsisi ve altyapı erişim ve kullanım ücretleri işlemlerini yürütmek.

Trafik ve İstasyon Yönetimi Dairesi Başkanlığı: Ulusal demir yolu altyapı ağı üzerinde gerçekleştirilen demir yolu trafiğini yönetmek.

Liman ve feribot Yönetimi Dairesi Başkanlığı: TCDD'ye ait liman ve feribot işletmeciliği ile ilgili işleri gerçekleştirmek.

Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı: TCDD'nin strateji ve politikalarını belirlemek.

ARGE Dairesi Başkanlığı: TCDD'nin faaliyet alanlarında ve iş süreçlerinde emniyet gereklilikleri ile ilgili çalışmaları koordine etmek.

Demir Yolu Araştırma ve Teknoloji Merkezi İşletme Müdürlüğü (DATEM): Demir yolu ile ilgili Ar-Ge çalışmalarını yürütmek. Bu kapsamda üniversite, Tübitak gibi ulusal ve uluslararası kuruluşlarla işbirliği yapmak.

2016 TCDD Faaliyet Raporu verilerine göre; ülkemizde 8.356 km ana hat, 591 km ikinci hat ve 2.372 km tali hat olmak üzere toplam 11.319 km konvansiyonel ana hat uzunluğu bulunmaktadır. Yüksek Hızlı Tren hattımızın uzunluğu toplam 1.213 km'dir. İltisak hatlarımızın uzunluğu ise 433 km'dir. Konvansiyonel ve Yüksek Hızlı Tren hatlarımızın toplam uzunluğu ise 12.532 km'dir. Bu hatların 4.350 km'si elektrikli olup toplam demir yolu hattı içerisindeki oranı %35'tir. Bu hatların 5.462 km'si sinyalli hale getirilmiştir ve toplam demir yolu hattı içerisindeki oranı ise % 44 'tür.

2016 TCDD Faaliyet Raporu verilerine göre; ana hat yolcu taşımacılığı 21 milyon yolcu olarak gerçekleşmiştir. Bu yolcuların yaklaşık 6 milyonu ise yüksek hızlı trenler

ile taşınmıştır.

2.4. Kalkınma Planlarında ve Stratejik Planlarda Demir Yolu Ulaştırması

Her ülke belirli dönem aralıklarında bilimsel ve teknolojik ilerlemeler doğrultusunda dünyadaki gelişmelere uyum sağlayacak, politikalar belirlenmekte ve bu politikalar doğrultusunda hedefler oluşturulmaktadır. Ülkemizde de politikalar kalkınma planları ve stratejik planlarla belirlenmektedir. Kalkınma planları 5 yıllık zaman dilimini kapsamaktadır. Kalkınma planlarında ülkemizin kalkınmasına olanak sağlayacak sayısal hedefler, toplumun ihtiyaç duyduğu hizmetler için politikalar belirlenmektedir (Akça vd., 2017, s. 396). Politikaların oluşturulduğu hizmet alanlarından bir tanesi de demir yolu ulaştırmasıdır.

Türkiye’de demir yolu ulaştırması ile ilgili 1963 yılından günümüze kadar 10’u kalkınma planı 5’i stratejik plan ve turizm stratejisi olmak üzere 16 plan gerçekleştirilmiştir.

2.4.1. Birinci beş yıllık kalkınma planı (1963-1967)

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 16 Ekim 1962 tarihli ve 77 sayılı Uzun Vadeli Planın Yürürlüğe Konması ve Bütünlüğünün Korunması Hakkındaki Kanun hükümlerine uygun olarak Türkiye Büyük Millet Meclisi Plan Karma Komisyonu, Cumhuriyet Senatosu ve Millet Meclisinde görüşülüp 21 Kasım 1962 tarihinde onaylanmıştır. 3 Aralık 1962 tarihli ve 11272 sayılı Resmi Gazete’ de yayınlanmış ve Özel sektör ile kamu iktisadi teşebbüsleri için 1 Ocak 1963 tarihinden itibaren; umumi bütçeye bağlı devlet daire ve müesseseleri ile belediyeler ve özel idareler için de 1 Mart 1963 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

Birinci beş yıllık kalkınma planında yer alan demir yolu taşımacılığı ile ilgili amaçlar, tedbirler ve politikalar aşağıdaki şekilde özetlenmiştir (DPT, 1963, s. 384-387):

- Eski teknikle yapılmış demiryollarını yeni teknik ve standartlarda yapmak, yol yapımında ekonomik olma özelliği değil işletmenin iktisadiliğini göz önünde bulundurmamak,

- Ekonomik taşımacılık gerçekleştirmek için uzak mesafe taşımaları demir yolu ve deniz yolu ile yapmak aynı zamanda demir yolu, deniz yolu ve kara yolu taşımalarını besleyici ve tamamlayıcı kısa mesafe taşıt örgütü kurmak,

- Demir yolu ulaştırmasının iktisadi olarak çalışabilmesi için olanak sağlamak ve ekonomiye yk olmamak için yalnız iktisadi olan hatlarda taşımacılık yapmak,
- Demir yolu işletmeciliğinde iktisadiliği ve verimliliği arttırıcı tedbirler almak,
- Demir yolu araçlarının öncelikli olarak montajını sonrasında ise imaltını yurt içinde yer alan fabrikalarda yapmak.

2.4.2. İkinci beş yıllık kalkınma planı (1968-1972)

İkinci beş yıllık plan dönemi öncesi ulaştırma sektörünün genel durumu birinci beş yıllık plan döneminin başlangıcındaki durumu muhafaza etmektedir. Kısacası birinci beş yıllık kalınma dönemi içerisinde sektörün durumunda çok az bir gelişme gerçekleştirilebilmiştir. Sistemdeki aksaklıklar sebebiyle Devlet Demir Yolları İşletmesinin etkin bir işletme düzenini oluşturamamış olması ve taşımacılığın karayollarına kayma eğiliminde olması gibi nedenlerle devamlı açık vermektedir (DPT, 1968, s. 561-562).

Demir yolu ulaştırmasının yolcu ve yk taşımasındaki payı birinci plan dönemi tahminleri altında kalmıştır. Bunun temel nedenlerinin altyapı ve taşıt parkı eksikliği, kamu işletmelerinin organizasyon ve idare alanındaki düzensizlikleri ve kara yolu taşımacılığındaki büyük gelişmelerden kaynaklandığı düşünülmektedir. İkinci plan döneminde demir yolu yolcu taşımacılığında %4.1 yük taşımacılığında ise % 4.9 artış gerçekleşmesi beklenmektedir (DPT, 1968, s. 563).

İkinci beş yıllık kalkınma planında yer alan demir yolu taşımacılığı ile ilgili amaçlar, tedbirler ve politikalar aşağıdaki şekilde özetlenmiştir (DPT, 1968, s. 520-570):

- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD) bünyesinde yer alan imalti kuruluşlar, işletme bünyesinden ayrılacak ve Ulaştırma Bakanlığı bünyesi içinde bağımsız bir kuruluş haline getirilecek, demir yolu araçlarının üretim ve onarım faaliyetleri birbirinden ayrılacak,

- Vagon ve lokomotif imaltına öncelik verilecek,
- Vagon imalatı kitle ulaştırmasına uygun yüksek kapasiteli ve vagon ağırlığını azaltacak hafif metal kullanılarak gerçekleştirilecek,

- Lokomotif tipleri asgaride tutulacak ve imal edilen lokomotifler arasında standardizasyon sağlanacak, ekonomik ömrünü dolduran buharlı lokomotifler yerine yurt içinde imal edilen dizel lokomotifler ikame edilecek,

- Mevcut mototrenlerden farklı, ayrı lokomotif ve vagonlu, yatar koltuklu mototrenlerin servise girmesi, kitle ulaştırmasına uygun yüksek kapasiteli vagon üretilmesi vb. gibi tedbirler ile demir yolu taşıt kapasitesi arttırılacak,
- Demir yollarında kullanılan teçhizatın modernizasyonuna önem verilecek,
- Her alt ulaştırma sisteminde yolcuya, sürücüyü, yükü ve taşıtı kapsayacak şekilde bir sigorta sistemi geliştirilecek.

2.4.3. Üçüncü beş Yıllık kalkınma planı (1973-1977)

Üçüncü beş yıllık kalkınma planı döneminde, demir yolu ulaştırmasında alt yapı eksikliği, geometrik ve fiziki standartların düşüklüğü, hatların gereksiz yere uzun oluşu sorunları devam etmektedir. Şehirlerarası yolcu taşımacılığında demir yolu taşımacılığına olan talep azalmaktadır ve demir yolu ile taşınan yolcu sayısı birinci beş yıllık ile ikinci beş yıllık plan tahminlerinin altında kalmıştır (DPT, 1973, s. 579). Üçüncü beş yıllık kalkınma planında yer alan demir yolu taşımacılığı ile ilgili amaçlar, tedbirler ve politikalar aşağıdaki şekilde özetlenmiştir (DPT, 1973, s. 579-570):

- Demir yolu ulaştırması, gelişen sanayinin ihtiyacını süratli ve ucuz olarak karşılamaya yönelik geliştirilecek,
- Demir yolu normal hatların da fiziki ve geometrik standartların iyileştirilmesi sağlanacak, Sanayinin gereksinimlerini karşılamak için ve özellikle kömür ve cevher taşımalarının gerçekleştirildiği güzergâhlarda modern demir yolu standartlarına ve yeni yol alternatiflerine gidilmesi sağlanacak,
- Demir yolu araçlarında olanaklar dahilinde buharlı lokomotif yerine dizel lokomotif kullanılacak.

2.4.4. Dördüncü beş yıllık kalkınma planı (1979-1983)

Üçüncü beş yıllık plan dönemi sonunda yapılan değerlendirme sonucunda, şehirlerarası yolcu taşımacılığında diğer ulaştırma çeşitlerinde artış gerçekleşirken demir yolu ulaştırma çeşidinde %4,3 oranında azalma gerçekleştiği görülmektedir. Demir yolu yük taşımacılığının ise üçüncü beş yıllık kalkınma planında hedeflenen düzeyin gerisinde kaldığı görülmektedir Dönem boyunca ulaştırma alt sistemler arasında yatırımların dağılımı incelendiğinde ise demir yolu ulaştırmasına plan hedefleri altında kaynak ayrıldığı tespit edilmiştir (DPT, 1979, s. 412). Dördüncü beş yıllık

dönemde demir yolu iç hat yolcu taşımalarının yılda ortalama %14.4, iç hat yük taşımalarının yılda ortalama %20.1 arttırılması hedeflenmiştir. Şehirlerarası yük taşımalarında kara yolu ulaştırma payının azaltılması, demir yolu ve deniz yolu ulaştırma paylarının ise arttırılması hedeflenmiştir. Bu hedeflere ulaşabilmek için kitle taşımalarını büyük ölçüde demir yolu ulaşımı ile gerçekleştirebilecek düzenlemelerin yapılması ve konteynır taşımalarının tercih edilmesi planlanmıştır. Bu hedeflere ulaşabilmek için ulaştırma yatırım payları içerisinde demir yolu ulaştırması payı üçüncü beş yıllık plan dönemine göre arttırılmıştır. Üçüncü beş yıllık plan döneminde %17.2 olan pay bu dönemde %39 olarak belirlenmiş ve demir yolu ulaşımının diğer ulaştırma modları arasında ağırlık kazanması hedeflenmiştir (DPT, 1979, s. 409-416). Dördüncü beş yıllık kalkınma planında yer alan demir yolu taşımacılığı ile ilgili amaçlar, tedbirler ve politikalar aşağıdaki şekilde özetlenmiştir (DPT, 1979, s. 240-638):

- Demir yolu, deniz yolu ve hava yolu ulaştırması alanlarında hizmet veren kamu kuruluşlarının hedeflenen çağdaş işletmecilik düzeyine ve hizmet kalitesine erişebilmesi için bu kuruluşlarda yapısal düzenlemelere gidilecek ve idari, hukuki, mali önlemler alınacak,

- Demir yolu taşıtları imalâtı ile bakım ve onarım faaliyeti, önemli ölçüde artması öngörülen demir yolu ulaştırma hizmetini aksamadan karşılayacak şekilde şebeke ölçeğinde yeniden düzenlenerek, yolcu ve yük vagonu ihracatına ağırlık verilecek,

- Demir yolu ulaştırmasının özellikle sanayiye dönük artan talebi, yerinde ve zamanında karşılayabilmesi için bu alandaki yatırımlara, yeniden düzenleme ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilecek,

- Demir yolu ulaştırmasının, sanayinin talebini karşılayabilmesi için proje çalışmaları gerçekleştirilecek, demir yollarının talebe uyumlu gelişme göstermesi için proje çalışmaları, taşıma talebini de içerecek bir bütün olarak ele alınacaktır.

- Havalandırılmalı ve soğuk havalı vagonlar ile toz cevher taşımacılığına yönelik yük vagonları imalâtına ağırlık verilecek,

- Kent içi raylı kitle yolcu taşımacılığı için gerekli araç ve gereçlerin tasarım ve projelendirilmesine öncelik tanınacaktır.

2.4.5. Beşinci beş yıllık kalkınma planı (1985-1989)

Beşinci beş yıllık kalkınma planında yurt içi yolcu taşımacılığında kara yolunun

%95.1 ile ağırlığını koruması, demir yolu taşımada ise nüfus başına düşen yolcu taşıma oranının korunması hedeflenmiştir. Şehirlerarası yük taşımacılığında ise %80.9 olan kara yollarının payının %65.7 ye düşmesi, birim taşıma maliyeti düşük olan Demir yolu ulaştırmasının payının %18.3 e yükselmesi beklenmektedir. Şehir içi yolcu taşımacılığında ise olanaklar ölçüsünde raylı sistemlere geçilmesine öncelik verilmesi hedeflenmiştir (DPT, 1984, s. 112). Beşinci beş yıllık kalkınma planında yer alan demir yolu taşımacılığı ile ilgili amaçlar, tedbirler ve politikalar aşağıdaki şekilde özetlenmiştir (DPT, 1984, s. 102-116):

- Şehir içi yolcu taşımalarında, mevcut altyapı ve taşıtların daha verimli kullanılmasını sağlayacak az maliyetli tedbirlere öncelik verilecek, dolayısıyla banliyö hatlarının geliştirilmesi, kapasite artırımı ve toplu taşımacılığa yönelik raylı sistemlere geçilmesi imkânlar ölçüsünde gerçekleştirilecek,

- Şehirlerarası yük taşımada ağırlık karayollarından birim taşıma maliyeti daha düşük olan demir yollarına kaydırılacak,

- Demir yollarında çeken ve çekilen araç kapasitesinin arttırılmasına yönelik yatırımlar, mevcut demir yolu alt yapısı kapasitesini en üst düzeyde kullanacak cer gücünün sağlanmasına ve kapasiteyi arttıracak elektrifikasyon, sinyalizasyon ve haberleşme sistemlerinin yaygınlaştırılmasına öncelik verilecek ve

- Türkiye üzerinden kara yolu ile yapılan transit taşımaların Türkiye'nin daha avantajlı olduğu demir yolu ve limanlara kaydırılması için gerekli imkânlar hazırlanacaktır.

2.4.6. Altıncı beş yıllık kalkınma planı (1990-1995)

Altıncı beş yıllık kalkınma plan dönemi sonunda demir yolu yük taşımacılığının yıllık ortalama %8.9 artması ve 13.5 milyar ton – km'ye ulaşması hedeflenmektedir. Demir yolu ulaştırmasının toplam yük taşımacılığı içerisindeki payının ise %11.7 olması öngörülmektedir. Yurtiçi yolcu taşımada, birim taşıma maliyeti diğer alt sektörlerden düşük olan kara yolu sisteminin yüzde 95 pay ile ağırlığını sürdürmesi beklenmekle birlikte 1994 yılı sonunda yolcu taşımacılığının 4.5 milyar yolcu- km olarak gerçekleşmesi öngörülmektedir (DPT, 1989, s. 270-273). Bu dönem içinde yaklaşık 2.000 km yol yenile çalışması yapılması planlanmakta, 1994 yılında elektrikli hat uzunluğu 2,300 km'ye, sinyalizasyon tesisleri de 2.489 km'ye ulaşması hedeflenmektedir. Aynı zamanda 74 adedi elektrikli ana hat, 50 adedi manevra

lokomotifi olmak üzere 124 lokomotif ile 280 adet çeşitli tipte yolcu ve 9.500 adet yük vagonunun araç parkına katılması öngörülmektedir (DPT, 1989, s: 270-274). Altıncı beş yıllık kalkınma planında yer alan demir yolu taşımacılığı ile ilgili amaçlar, tedbirler ve politikalar aşağıdaki şekilde özetlenmiştir (DPT, 1989, s. 270-274):

- Türkiye üzerinden yapılan transit taşımalarda demir yolu ve limanların potansiyelinden daha fazla yararlanılması için demir yolu ve liman alt ve üstyapıları ile tarife sistemlerinde bu geçişi özendirerek düzenlemeler yapılacaktır

- Demir yollarında, kombine taşımacılık ve konteyner kullanımı gibi alanlarda hızlı ve güvenli bir taşımacılığa geçiş için gerekli düzenlemeler yapılacaktır

- Demir yolu taşımacılığında kullanıcıların taleplerini yakından izleyen, pazar koşullarındaki değişikliklere hızla uyum sağlayan yapısal düzenlemelerin en kısa zamanda gerçekleştirilmesi sağlanacaktır

- Demir yollarında verimliliğin artırılması ve çağdaş bir işletmeciliğin gerçekleştirilmesi amacıyla yeterli sayı ve nitelikte yetişmiş kadroların istihdamı sağlanacaktır, hizmet öncesi ve hizmet içi eğitime öncelik verilecektir

- Demir yollarını AT (Avrupa topluluğu) ölçülerinde dengeli, verimli ve ekonomik bir duruma erişebilmesi için gerekli çalışmalar yapılacaktır,

- Demir yolu taşıtları imalat sanayiinde ekonominin dışa bağımlılığını azaltmak amacıyla yerli girdi kullanımı desteklenecek, sektörün rekabet gücü artırılacaktır ve ihracat yapılmasına yönelik çalışmalar hızlandırılacaktır

2.4.7. Yedinci beş yıllık kalkınma planı (1996-2000)

Ulaştırma yatırımları Altıncı Plan döneminde %30.6'lık bir pay ile toplam kamu yatırımları içinde birinci sırada yer almıştır. Ulaştırma modları bazında değerlendirildiğinde ise kara yolu ulaştırması yatırımlarının, kamu kesimi ulaştırma yatırımları içindeki payının yaklaşık %80 olduğu, kalan yüzde %20lik bölümün ise demir yolu, deniz yolu, hava yolu ve boru hattı ulaştırma modları arasında paylaşıldığı görülmektedir. Altıncı plan döneminde mevcut demir yolu ağının geometrik standartlarında gerekli düzeyde iyileşme sağlanamamış, 662 km yol yenilenebilmiş, elektrifikasyon çalışmalarına öncelik verilmiş ve 1989 yılında 479 km olan elektrikli hat uzunluğu 1994 yılı sonunda 955 km'ye çıkarılmıştır. Demir yolu altyapısı ve işletmeciliği gelişen teknolojinin ve yönetim tekniklerinin gerisinde kalmış dolayısıyla mevcut demir yolu sistemi taşıma taleplerini yeterince karşılayabilme imkânı elde

edememiştir. Yedinci beş yıllık kalkınma planında artan taşıma talebinden demir yolu ulaştırmasının gerekli payı alabilmesi için taşıma taleplerini yakından izleyen ve pazar koşullarındaki değişikliklere uyum sağlayabilen modern işletmecilik yöntemlerinin uygulanması hedeflenmektedir (DPT, 1995, s. 143-147). Yedinci beş yıllık kalkınma planında yer alan demir yolu taşımacılığı ile ilgili amaçlar, tedbirler ve politikalar aşağıdaki şekilde özetlenmiştir (DPT, 1995, s. 90-151):

- Ulaştırma modları içinde ve çevre ile uyumlu ulaştırma altyapısı geliştirmek için ağırlıklı olarak karayolları ile yapılan yurtiçi yük taşımalarının demir yolu, deniz yolu ve boru hatlarına kaydırılmasını sağlayacak altyapı ile yasal ve kurumsal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi,

- Mevcut otoyolların, limanların ve havaalanlarının etkin kullanımını sağlayabilmek için kara yolu ve demir yolu ana aksları ile bütünleştirecek yolların yapımına öncelik verilmesi,

- Mevcut demir yolu şebekesinden en üst düzeyde yararlanılmasını sağlamak için; modernizasyon ve iyileştirme yatırımlarına ağırlık verilerek, toplam 2.000 km yol yenileme ve 1.300 km elektrifikasyon çalışması, 60 adet elektrikli ana hat lokomotif ile 250 adet yolcu, 2.500 adet yük vagonu temini gerçekleştirilmesi ve 80 km yeni demir yolu hizmete açılması,

- Demir yollarında örgütsel yapıdaki yetersizlik ve eksikliklerden kaynaklanan sorunların çözüme kavuşturulması amacıyla TCDD Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılanma programı tamamlanarak kısa sürede uygulamaya konulması,

- Taşımacılık alanında, Türkiye'nin henüz taraf olmadığı uluslararası anlaşmalara taraf olunmasının sağlanması ve kara yolu, demir yolu, hava yolu taşımacılığı ile kombine taşımacılıkta AT mevzuatına uygun düzenlemeler yapılması.

2.4.8. Sekizinci beş yıllık Kalkınma planı (2001-2005)

Dünyadaki demir yolu ulaştırması incelendiğinde, küreselleşmenin yaşandığı bu dönemde demir yolu ulaştırmasının uyum sağlamak için önemli bir yapısal değişim sürecinden geçtiği görülmektedir. Bu süreç içinde demir yolu ulaştırma yapıları ve devletle ilişkileri yeniden gözden geçirilerek ve yeni düzenlemeler yapılmaktadır. Günümüzde demir yolu ulaştırmasının diğer ulaştırma türleri karşısındaki rekabet gücünü artırma çabalarının yanı sıra mevcut altyapıda birden fazla işleticinin faaliyetine imkân vererek sektör içi rekabet yaratılmaya çalışılmaktadır. Ülkemizde de

demir yolu ulaştırmasının ulaştırma sektöru içindeki rolünün yeniden tanımlanması, piyasa koşullarına uyum sağlaması için etkin ve ticari odaklı hizmet üretmesi sağlayacak politikalar üretilmesi gerekmektedir. Tüm bu gelişmelere olanak sağlamak amacıyla TCDD Genel Müdürlüğünün yeniden yapılanmasını olanak sağlayan bir proje hazırlanmış ancak uygulamaya konulamamıştır. Bu durum demir yolu ulaştırmasının gelişen teknoloji ve yönetim teknikleri gerisinde kalmasına sebep olmuş özellikle yük taşımacılığını olumsuz yönde etkilemiş ve işletmenin mali yapısını bozmuştur özetlenmiştir (DPT, 2000, s. 155).

Yedinci plan döneminde demir yolu ulaştırması yurtiçi yük taşımacılığının %10.9 artması hedeflenmiş ancak demir yolu ulaştırmasının 1995 – 1999 yılları arasında yük taşımacılığı binde dört oranında azalma göstermiş ve toplam yük taşımacılığı içindeki payı %4.7 olarak gerçekleşmiştir. Demir yolu ulaştırması yolcu taşımacılığı yılda ortalama %3.7 artmasına rağmen toplam yurtiçi yolcu taşımacılığı içindeki payı azalmıştır (DPT, 2000, s. 155).

Demir yolu altyapısında fiziki ve geometrik standartların iyileştirilmesi ve erişilebilirliğin artırılması ihtiyacı devam etmektedir (DPT, 2000, s. 155).

İstanbul'un kent içi toplu taşımacılığı açısından önem arz eden, aynı zamanda Avrupa ile Asya arasında kesintisiz demir yolu ulaşımını sağlayacak Boğaz Demir Yolu Tüp Geçişi ve Gebze-Halkalı Banliyö Hattının iyileştirilmesi projesinin tüp geçişi kısmının finansmanı için Japon Kredi Kuruluşu ile anlaşma yapılmıştır. Türkiye'nin Orta Asya ülkeleri ile ekonomik ilişkilerinin güçlendirilmesine olanak sağlaması beklenen Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) Demir yolu Projesine kredi temininde bir gelişme sağlanamamıştır (DPT, 2000, s. 155). Sekizinci beş yıllık kalkınma planında yer alan demir yolu taşımacılığı ile ilgili amaçlar, tedbirler ve politikalar aşağıdaki şekildedir:

- Demir yolu işletmeciliğinin piyasa koşullarına uygun, ticari odaklı ve etkin hizmet üretir konuma getirilerek ülke ulaşım sistemi içindeki rolünün güçlendirilmesi ve bu bağlamda altyapı iyileştirme çalışmalarının yanı sıra TCDD'nin dikey entegrasyona sahip yapısının küçültülerek iş birimi bazında yeniden yapılanması,

- Hizmette etkinliğı artırmak ve özel kesim katılımına uygun ortam hazırlamak üzere altyapı işletmeciliğı ile taşımacılık hizmetlerinin ayrılması, demir yolu altyapısı ile ilgili tüm işlevlerin oluşturulacak altyapı birimi altında toplanması,

- Başta kamusal nitelikli hizmetler olmak üzere devletin ve işletici kuruluşun sorumluluklarını yeniden tanımlayan, işletici kuruluşa mali ve idari özerklik sağlayan ve sektörde özel kesim katılımına uygun ortam hazırlayan yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi, bu bağlamda demir yolu altyapısının kullanım esaslarının belirlenmesi, bu esaslara uyumu gözetilen düzenleyici bir kurum oluşturulması,

- AB'ye tam üyeliğe hazırlık sürecinde, işletmeci kuruluşun ve sektörün yeniden yapılandırılmasında AB'nin yapısal ve teknik normları ile politikalarına uyum sağlanması,

- Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) Demir Yolu Projesinin yapımına başlanması, Avrupa ve Orta Asya arasında kesintisiz demir yolu ulaşımına olanak sağlayacak Boğaz Demir yolu Tüp Geçişi ve Gebze-Halkalı Banliyö Hattının İyileştirilmesi Projesi öncelik verilerek Türkiye'nin transit demir yolu taşımacılığındaki konumu güçlendirmek,

- Konteyner taşımacılığındaki payın artırılması amacıyla; önemli üretim merkezlerinde yüklerin sisteme erişebilirliğini artıracak ve demir yolu-liman entegrasyonunu güçlendirecek konteyner kara terminallerinin kurulması çalışmalarına hız kazandırılması,

- Mevcut demir yolu şebekesinden en üst düzeyde yararlanmak amacıyla altyapı iyileştirme ve modernizasyon yatırımlarına ağırlık verilmesi, 85 km yeni yol yapılması, 1.800 km yolun yenilenmesi, 180 km sinyalizasyon ve 160 km elektrifikasyon tesisinin tamamlanması.

2.4.9. Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planı (2007-2013)

Demir yolu yoğunluğu açısından AB'ne üye ülkeler ile kıyaslandığında Türkiye en az yoğunluğa sahip ülke konumundadır. Ana şehirlerarasındaki koridorlarda demir yolu ulaştırması eskimiş altyapı üzerinde gerçekleştirilmekte olup demir yolu altyapısı yüksek hız ve kaliteli bir hizmete uygun gerçekleştirilememektedir. Km başına toplam trafik birimi açısından %3,2 olan AB ortalamasının oldukça altında kalmaktadır. Sekizinci plan döneminde yurt içi yük taşımacılığında demir yolu ulaştırması payını korumuştur. TCDD'nin yeniden yapılandırılması devam etmektedir. Bununla birlikte yüksek hızlı tren işletmeciliğine geçme çalışmaları da devam etmektedir. Bu amaçla Ankara – İstanbul hattı yapım çalışmaları devam etmektedir ve Ankara – Konya hızlı tren projesinin altyapı ihalesi yapılmıştır (DPT, 2006, s. 26-27).

TCDD'nin özelleştirmesi ile birlikte özel sektör trenlerinin hizmet vermeye başlaması ve yolcu taşımacılığının yüksek hızlı tren kaydırılması sonucu yük trenlerine ayrılacak ilave kapasite ve özel sektörün verimlilik artışı sonucu dokuzuncu plan döneminde demir yolu yük taşımacılığında yıllık ortalama %12 artış hedeflenmektedir. Uluslararası demir yolu taşımacılığında sekizinci plan döneminde önemli artış gerçekleşmiştir. Dokuzuncu plan döneminde de yıllık ortalama %25 olarak bu artışın devam etmesi öngörülmektedir (DPT, 2006, s. 59). Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planında yer alan demir yolu taşımacılığı ile ilgili amaçlar, tedbirler ve politikalar aşağıdaki şekilde özetlenmiştir (DPT, 2006, s. 70-71):

- Yük taşımalarının demir yolu ağırlıklı yapılabilmesi için demir yolunda özel sektör tren işletmeciliği geliştirilecek, yük taşımacılığı özel sektörün işletmecilik avantajlarından yararlanılmak üzere serbestleştirilecek ve TCDD yeniden yapılandırılarak kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecek, Özel sektörle ortaklıklar yapılarak başta sanayi bölgeleri olmak üzere demir yolu bağlantı hattı yatırımları yapılacak ve araç yatırımları özel sektöre bırakılacak,

- Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar İzmir, Ankara-Konya koridorlarından oluşan çekirdek ağ üzerinde hızlı tren ile yolcu taşımacılığına başlanacak ve bu ağ üzerinde inşa edilecek hatların yapım ve işletiminde kamu-özel sektör işbirliği modellerinden yararlanılacak.

- Demir yolu ve deniz yolunun kara yolu ile rekabet edebileceği koridorlarda, koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demir yolu ve deniz yolu ile taşınması özendirilecek.

2.4.10. Onuncu beş yıllık kalkınma planı (2014-2018)

Dokuzuncu plan döneminde Eskişehir- Ankara, Ankara – Konya, Eskişehir – Konya arasında yüksek hızlı tren hattı sefere açılmıştır. Bu plan döneminde 888 km'si yüksek hızlı hat olmak üzere toplam 12 008 km demir yolu ağına ulaşılmıştır. Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunla TCDD şebekesinin özel sektöre açılması demir yolu yük taşımacılığında rekabetçi bir piyasa yapısı oluşturma süreci başlamıştır. Demir yolu taşıtları imalat sanayiinde amaçlanan özel kesim iştiraki gerçekleştirilmeye başlamış bu doğrultuda Çankırı'da hızlı tren makasları, Sivas'ta beton travers üretimi başlamıştır (DPT,2013, s:108). Onuncu beş yıllık kalkınma planında yer alan demir yolu taşımacılığı ile ilgili amaçlar, tedbirler ve

politikalar aşağıdaki şekilde özetlenmiştir (DPT, 2013, s. 70-185):

- Büyükşehir belediyeleri başta olmak üzere kamunun raylı ulaşım sistemleri ihtiyaçlarının yurtiçinden karşılanması için teknolojik kabiliyet ve yerli üretim geliştirilecek ve yerli ve yabancı sanayi ortak girişimleri kurulması desteklenecek,

- TCDD Genel Müdürlüğü'nün bağlı ortaklıkları olan TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ; demir yolu sektöründe yapılan yasal düzenlemeler sonucu oluşan piyasa beklentilerini de karşılayacak şekilde yeniden yapılandırılacak,

- Ulaştırma koridorlarında uygun hacim ve mesafelerde en avantajlı ulaşım türü belirlenerek, bu kapsamda deniz yolu ve demir yolu taşımacılığı özendirilecek ve kombine taşımacılık imkânları geliştirilecek

- Yük ve yolcu ulaştırma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli bir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demir yolu ve deniz yolunun paylarının artırılması, kalitenin ve güvenliğin yükseltilmesi ve ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesine öncelik verilecek,

- Hızlı tren ağı; Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya ve İstanbul-Eskişehir-Antalya koridorlarından oluşmaktadır. Plan dönemi sonuna kadar 393 km uzunluğundaki Ankara-Sivas ve 167 km uzunluğundaki Ankara (Polatlı)- Afyonkarahisar hızlı tren hatları işletmeye açılacak,

- Trafik yoğunluğuna bağlı olarak belirlenen öncelik sırasına göre mevcut tek hatlı demir yolları çift hatlı hale getirilecek ve şebekenin ihtiyaç duyduğu sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımları hızlandırılacak,

- Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun erevesinde TCDD'nin yeniden yapılandırılması tamamlanacak, demir yolu yük ve yolcu taşımacılığı özel demir yolu işletmelerine açılacaktır. TCDD şebekesi yenileme ve bakım-onarım hizmetlerinin özel kesim eliyle yürütülmesi esas olacaktır. TCDD'nin kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecek,

- Avrupa ile kesintisiz ve uyumlu demir yolu ulaşımının sağlanmasına yönelik teknik ve idari karşılıklı işbirliği düzenlemelerine uyum sağlanacak

- Demir yollarında yapımı devam eden 19 lojistik merkezin tamamlanması ve trafiğin yoğun olduğu kesimlerde çift hat demir yolu yapımları gerçekleştirilecek

- Mevcut konvansiyonel hatlarda eksik olan elektrifikasyon ve sinyalizasyon sistemlerinin tamamlanacak,

- Organize Sanayi Bölgesi (OSB), Serbest Bölge ve büyük fabrikalara iltisak hatlarının yapılacaktır.

2.4.11. Ulaştırma stratejik planı (2009-2013)

Stratejik planların yapısı gereği stratejilerin belirlenmesinden önce mevcut durumun analiz edilmesi gerekmektedir. 2009-2013 stratejik planı öncesi demir yolu ulaştırmasında mevcut durum aşağıdaki şekildedir (UBSP, 2008, s. 95-107):

- Ankara – İstanbul hızlı tren projesinde önemli ilerlemeler kaydedilmiştir.
- Ankara – Konya hızlı tren projesinin yapılması planlanmıştır.
- Ankara – İstanbul hızlı tren setleri siparişi verilmiş olup, ilk tren seti teslimi 2009 Şubat ayında teslim alınacaktır.

- Kent merkezleri içinde kalan garların yerine, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte 11 adet lojistik merkezi ve yük terminali kurulması çalışmaları devam etmektedir. Gelemen (Samsun) Lojistik Merkezi 2007 Temmuz ayında hizmete açılmıştır. Kurulması planlanan diğer lojistik merkezleri ile ilgili proje çalışmalarına başlanmıştır.

- Organize sanayi bölgeleri ile büyük kapsamlı üretim ve tüketim merkezlerinin ana demir yolu şebekesine bağlantısını sağlayan iltisak hatlarının yapım çalışmaları özel sektör işbirliği ile devam etmektedir.

- Türkiye’de teknoloji bulunmayan her türlü elektrikli tren dizisi ve hafif raylı araçlar ile hızlı tren setleri ve hızlı tren yolcu vagonlarının üretimini yapmak üzere; ayrı bir özel hukuk tüzel kişiliğine sahip Türk Ticaret Kanunu hükümleri çerçevesinde faaliyet yürütecek bir fabrika kurulmuş olup Aralık 2007’de üretime başlamıştır.

- Marmara ray Projesi devam etmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı 2009-2013 stratejik planında yer alan demir yolu taşımacılığı ile ilgili stratejik amaçlar ve hedefleri aşağıdaki şekilde özetlemek mümkündür (UBSP, 2008, s: 95-107):

Stratejik Amaç 1: “Ulaştırma sistemini; teknik ve ekonomik etkinlikte hizmet verecek, daha dengeli bir yapıya kavuşturmak”. Bu stratejik amacı gerçekleştirmek için demir yolu ulaştırma türü için yedi hedef belirlenmiştir. Bu Hedefler:

- Ankara – İstanbul, Ankara – Konya, Ankara – Sivas hızlı tren projeleri ile İstanbul (Halkalı) – Edirne (kapıkule) demir yolu projesini gerçekleştirmek,

- Ankara – İzmir hızlı tren projesini başlatmak ve yeni Ankara garını yapmak

- 4984 km uzunluğunda standardı yüksek yeni demir yolu hattı yapılması için gerekli ön çalışmaları gerçekleştirmek,

- Ön çalışmaları tamamlanan demir yolu hattından 1503 km’lik bölümünün yapımını tamamlamak,

- Plan dönemi sonunda, demir yolu yük taşımacılığını % 100, yolcu taşımacılığını ise % 50 oranında artırmak,

- Plan döneminde, mevcut demir yolu ağının 2500 km. sini yenilemek,

- Seyahat uzunluğunu kısaltmak ve için 1 adet demir yolu tüp tünel bağlantısını gerçekleştirmek,

- Başkent ray, Ege ray, Marmaray gibi raylı toplu taşıma projelerine öncelik vermek,

- Kombine taşımacılığı geliştirmek amacıyla tüm ana limanların kara yolu ve demir yolu bağlantılarını tamamlamak ve 11 adet lojistik köy kurmak,

Demir yolu yan sanayini (hızlı tren setleri, ray, tekerlek, makas, travers, bağlantı elemanları vb.) gelişmesine olanak sağlayarak yerli üretim oranlarını artırmak ve yurtdışına bağımlılığını azaltmak.

Stratejik amaç 2: “ Can ve mal güvenliğinin en üst seviyede sağlandığı, sürdürülebilir bir ulaştırma sistemine kavuşmak için daha etkin düzenleme, uygulama ve denetimleri hayata geçirmek “. Bu stratejik amacı gerçekleştirmek için belirlenen hedef; kara yolu ve demir yolu ulaşımında güvenliğe katkı sağlamak üzere, “Akıllı Ulaşım Sistemleri’nden yararlanmaktır.

Stratejik amaç 3: ” Ulaştırma ile bilgi ve iletişim sektörlerinde, karar alma ve planlama sürecinde etkinliği artıracak bir yapı oluşturmak ve uzmanlaşmış insan kaynağı ile kurumsallaşmayı geliştirmek “. TCDD’nin yeniden yapılandırma sürecini tamamlamak, özel sektör tren işletmeciliğine geçişi teşvik etmek ve TCDD’nin işletme zararını % 60 oranında azaltarak sürdürülebilir bir seviyeye çekmek, demir yolu ulaştırma türü açısından stratejik amaç 3’ü gerçekleştirmek için belirlenen hedeftir.

2.4.12. Ulaştırma stratejik planı (2014-2018)

2014 – 2018 Ulaştırma Stratejik Planının hazırlanması sürecinde, kamu kurum ve kuruluşları, bağlı ilgili ve ilişkili kuruluşlar, yerel yönetimler, öğretim kurumları, meslek odaları, sendikalar, sektör temsilcileri, vakıf ve sivil toplum kuruluşları içerisinde belirlenen temsilciler ile ortak akıl platformları oluşturulmuştur. Ortak Akıl Platformu paydaş temsilcileri ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı SPE üyelerinin katılımıyla PESTE (Politik/Siyasal, Ekonomik, Sosyal/Kültürel, Teknolojik/Bilimsel/Sektörel, Ekolojik) analizi yöntemiyle alt sektörlere yönelik çevre analizi yapılmıştır (UBSP, 2013, s: 10-59). Demir yolu ulaştırması ile ilgili ortak akıl platformu değerlendirmesi aşağıda yer almaktadır (UBSP, 2013, s. 60):

FIRSATLAR

- Yolcu ve yük taşımacılığının demir yolu ulaştırmasının payının artırılması kara yolu ulaştırma payının düşürülmesi için politikalar oluşturulmaktadır,
- Demir yolu Düzenleme Genel Müdürlüğü kurulmuş, demir yolu ulaştırmasına yönelik bir otorite oluşturulmuştur,
- Hükümet politikaları TCDD ve demir yolu yatırımlarının önünü açacak şekilde devam etmektedir ve demir yollarına yönelik yatırımların standartlarında artış tespit edilmiştir,
- Elektrik enerjisinin kullanıldığı demir yolu ulaştırması ekolojik dengenin korunması açısından en sağlıklı ulaştırma türüdür,
- Demir yolu işletmeciliğinin özel sektöre açılması ile ilgili çalışmalar yapılmakta ve yeniden yapılanma yapılmaktadır,
- Demir yolu sektöründe yerli üretim ile gelişmeler yaşanmakta ve dış ticaret konusu gündeme gelmektedir.

TEHDİTLER

- Ulaştırma Ana Planı oluşturulmamıştır dolayısıyla demir yolu yatırımlarında önceliklerin tespiti doğru yapılamamaktadır,
- Demir yolu ulaştırmasına diğer ulaştırma modlarına göre daha az yatırım payı ayrılmakta karayolu ağırlıklı ulaştırma politikası devam etmektedir,
- Demir yolu politikaları ve yatırımları hala yetersizdir, her ile demir yolu ulaşımı ve taşımacılığı bulunmamaktadır,
- Demir yolu ulaştırması diğer ulaştırma modları arasında yük ve yolcu taşımacılığı açısından en az paya sahiptir,

- Demir yolu ulaştırması ile ilgili maliyet fayda ve etki analizleri yeterince çalışılmamıştır,
- Demir yolu ulaştırmasında özel sektör teşebbüslerinin yer almaması teknolojiyi izlemeyi zorlaştırmaktadır.

2014- 2018 Ulaştırma stratejik planı yer alan stratejiler evre analizi dikkate alınarak oluşturulmuştur. Demir yolu ulaştırması ile ilgili iki stratejik amaç belirlenmiştir. Bu stratejik amaçlar, hedefleri ve hedeflerin gerçekleştirilmesi için planlanan proje ve faaliyetler aşağıda özetlenmiştir (UBSP, 2013, s. 72-84):

Stratejik Amaç 1: "Can ve mal güvenliğinin en st seviyede sağlandığı, ekolojik dengeyi gözeten, sürdürülebilir, kesintisiz ulaştırma ve haberleşme sistemlerine kavuşmak için daha etkin düzenleme, uygulama ve denetimleri hayata geçirmek".

Stratejik amacın gerçekleştirilmesi için oluşturulan ilk hedef, demir yolu ulaştırması ve diğer ulaştırma türleri ile tehlikeli madde taşımacılığının emniyetli bir Şekilde gerçekleştirilmesi için gerekli altyapının oluşturulmasıdır. Hedef kapsamında Tehlikeli Maddelerin Demir Yoluyla Taşınması Hakkında Uygulama Yönetmeliğinin hazırlanarak 2014 yılda yayımlanması faaliyetinin gerçekleştirilmesi planlanmıştır.

İkinci hedef, demir yolu ulaştırmasının gelişimini sağlamak ve sürdürülebilir rekabet ortamını oluştırmaktır. Bu hedefi gerçekleştirmek için uygulanması gereken faaliyet ve projeler içerisinde;

- Her türlü çeken ve çekilen araçların tescil ve sicil işlemleri ile ilgili standartların belirlenmesi ile tescil ve sicil işlemlerinin yapılması,
- Demir yolu ulaştırma alanında yer alan her işletme personelinin mesleki yeterlilik Őartlarının belirlenmesi ve personelin yetkilendirilmesi,
- Gar ve istasyonların asgari nitelikleri ile çeken ve çekilen araçların teknik muayenelerini yapacakların denetlenmesi,
- Lojistik köy ve merkezlerin kurulması ile ilgili usul ve esasların belirlenmesi, uygulanması ve denetlenmesi,
- Demir yolu altyapı kullanım ücretleri ile taşımacılık faaliyetleri ile ilgili ücretlerin belirlenmesi ve uygulamasının kontrol edilmesi.

nc hedef, demir yolu ulaştırması ile ilgili kamu ve özel işletmelerin emniyetli ve güvenli hizmet vermelerini sağlamaktır. Bu kapsamda aşağıda yer alan faaliyetlerin gerçekleştirilmesi gerekmektedir:

- Demir yolu ulaştırması alanında görev alan kamu ve özel işletmelerin kuruluş hizmet standartlarını belirlemek ve yetkilendirmek,
- Demir yolu ulaştırması alanında görev alan kamu ve özel işletmelerin kuruluş ve bu işletmelerden yararlananlarının sorumluluk ve haklarını belirlemek,
- Demir yolu tren işletmelerinin kullanacağı çeken ve çekilen araçların asgari nitelikleri ile teknik muayenelerine ilişkin usul esasları belirlemek,
- Demir yolu ulaştırmasında kullanılan yük ve yolcu gar ve benzeri yapıların asgari özelliklerini belirlemek,
- AB ülkeleri ile demir yolu düzenleme mevzuatı arasında uyumun sağlaması için gerekli çalışmaları yapmak.

Stratejik amaç 2: “Ülke kaynaklarını en rasyonel şekilde kullanarak, daha kaliteli, ucuz, hızlı ve güvenli hizmet sunabilmek için ulaştırma, denizcilik ve haberleşme altyapılarını geliştirmek ve yaygınlaştırmak”. Stratejik amaç kapsamında demir yolu ulaştırması ile ilgili kombine taşımacılığı ve uluslararası demir yolu bağlantılarını geliştirmek, şehir içi raylı sistem payını ve şehirlerarası taşımacılıkta da demir yolu ulaştırması payını arttırmak gibi hedefler belirlenmiştir.

Hedeflerin gerçekteştirilmesi için planlanan faaliyet ve projeler aşağıda yer almaktadır:

- Önemli limanlar ve sanayi bölgelerinin demir yolu ile ana arterlere bağlanmasını sağlayacak tesisleri inşa etmek,
- Tarihi İpek yolunu canlandırmak amacıyla Türkiye – Gürcistan – Azerbaycan arasında kesintisiz demir yolu bağlantısını sağlamak için gerekli yol altyapı, üstyapı elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmalarını yapmak,
- İstanbul (Halkalı) – Bulgaristan arasında hızlı tren demir yolu inşaa etmek ve mevcut yolu Avrupa standartlarına getirmek,
- Marmaray projesini tamamlayarak Londra- Pekin arasında kesintisiz demir yolu yolcu ve yük taşımacılığına olanak sağlamak,
- Ankara – İstanbul arasında yüksek hızlı tren çalışmaları kapsamında Arifiye – Sincan arasında 350 km hız yapabilecek demir yolu inşasını gerçekteştirmek,
- Ankara, İstanbul ve İzmir illerinde metro güzergahlarını genişletmek, otogar, hava limanı bağlantılarını inşa etmek.

2.4.13. Ulaştırma stratejik planı (2017-2021)

2014- 2018 Ulaştırma stratejik planında yer alan demir yolu ulaştırması ile ilgili stratejik amaç, hedef ve faaliyetler 2017 – 2021 Ulaştırma Stratejik planında da yer almaktadır. 2017 – 2021 plan döneminde planlanan faaliyetlerin tamamlanması hedeflenmektedir. (UBSP, 2016, s. 22-23).

2.4.14. TCDD stratejik planı (2010-2014)

2009 – 2013 Ulaştırma Stratejik Planı hazırlandıktan sonra TCDD’ de kendi stratejik planını hazırlamıştır. Ulaştırma stratejik planında, 1. Stratejik amacı gerçekleştirmek için yapılması planlanan demir yolu alt ve üst yapısındaki yenileme çalışmaları ve yeni yol yapımı çalışmaları sonucu plan dönemi sonunda demir yolu yük taşımacılığını % 100, yolcu taşımacılığının ise % 50 oranında artırılması hedeflenmiştir (UBSP, 2008, s. 97). TCDD’nin hazırladığı stratejik planda ise birinci amaç kapsamında plan dönemi sonunda demir yolu yük taşımacılığını % 60, yolcu taşımacılığını ise % 25 oranında arttırmak yer almaktadır (TCDDSP, 2009, s:49). Bu amacı gerçekleştirmek için yapılacak çalışmalar TCDD stratejik planında daha ayrıntılı olarak ele alınmıştır. GAP bölgesinde yapılacak demir yolu ulaştırması ile ilgili hedeflere de yer verilmiştir. GAP eylem planı kapsamında hedeflenen demir yolu ulaştırması ile ilgili çalışmalar GAP eylem planına ayrılan finansman kaynağı kullanılarak gerçekleştirilecektir (TCDDSP, 2009, s. 49 - 52).

İkinci amaç olan can ve mal güvenliğini en üst seviyede sağlayan demir yolu ulaştırmasını gerçekleştirmek için emniyet yönetim sistemini oluşturmak ve 200 adet kontrolsüz hemzemin geçidi kontrollü hale getirmek hedeflenmiştir (TCDDSP, 2009, s. 55).

Üretim faaliyetlerini özel sektör işbirliği gerçekleştirmek üçüncü amacı olmaktadır. Bu amaç kapsamında Çankırı makas fabrikası, Afyon ve Sivas beton travers fabrikaları sahaları içerisinde yerli ve yabancı özel işletmelerle ortaklık kurularak makas ve beton travers üretimini gerçekleştirmek hedeflenmektedir. Bunun dışında üniversiteler ve bilim kuruluşları ile işbirliği yapılarak demir yolu AR-Ge projelerini desteklenecektir (TCDDSP, 2009, s. 56).

Dördüncü amaç olan demir yolu ulaştırmasının yeniden yapılandırılması sürecinde AB yasalarına uyumlu yasal düzenlemeleri yaparak “ Genel Demir Yolu Çerçeve Kanunu”, “TCDD Kanunu” hazırlayarak demir yolu yük ve yolcu taşımacılığını rekabete açmak hedeflenmektedir. Kar etme olasılığı olmayan ancak

sosyal devlet olma kapsamında gerçekleştirilmesi gereken yolcu taşımacılık faaliyetlerine yönelik “ Kamu Hizmeti Sözleşmesi Taslağı” hazırlanarak uygulanmasını sağlamak ve adil altyapı ücretlendirme sistemini oluşturmak hedeflenmiştir (TCDDSP, 2009, s. 57 - 58).

Kurumsal kapasiteyi geliştirmek şeklinde belirlenen beşinci amacı gerçekleştirmek için belirlene hedef demir yolu ulaştırmasında görev alan personelin etkin eğitim yöntemleri kullanılarak sürekli eğitiminin gerçekleştirilmesi ile niteliklerinin artırılmasıdır (TCDDSP, 2009, s. 58).

2.3.15. TCDD stratejik planı (2015-2019)

2010 – 2014 TCDD stratejik plan döneminde; 01 Mayıs 2013 tarihli Resmi gazetede yayımlanarak 6461 sayılı “ Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun” yürürlüğe girmiştir. Kanunun yürürlüğe girmesi ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü demir yolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmaya başlamış, yük ve yolcu taşımacılığı yapmak için TCDD’ye bağlı ortaklık olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları Taşımacılık Anonim Şirketi kurularak demir yolu tren işletmecisi görevini üstlenmiştir. Yeniden yapılandırma süreci devam etmektedir ve 2016 yılında tamamlanması planlanmaktadır (TCDDSP, 2014, s. 7).

2015 – 2019 TCDD stratejik planında altı amaç belirlenmiştir. Bu amaçlardan birincisi demir yolu taşımacılık hizmetinde emniyetli ve güvenli, ekonomik, çevreye duyarlı, altyapıyı oluşturmaktır. Bu amacı gerçekleştirmek için Ankara-Sivas ve Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren projelerinin tamamlanması, Yerköy-Kayseri Yüksek Hızlı Tren projesinin yapımına başlanması, yeni yolların yapılması, mevcut yollarda yenileme çalışmaları ile sinyalizasyon, telekomünikasyon ve elektrifikasyon çalışmalarının yapılması, çeken ve çekilen araç sayısının artırılması hedeflenmiştir (TCDDSP, 2014, s. 61-64).

Etkin tren trafiğinin sağlanması olarak belirlenen ikinci amacı gerçekleştirmek için yüksek hızlı trenler için tren planlama, projelendirme ve izleme sistemleri ile merkezileştirilmiş trafik yönetim sisteminin 2017 yılı sonuna kadar kurulması planlanmıştır (TCDDSP, 2014, s. 65).

Üçüncü amaç kombine taşımacılığı geliştirmek ve diğer ulaştırma alt sistemleri ile bütünleşme sağlayarak demir yolu ulaştırma sisteminin payını arttırmaktır. Bunun için

lojistik merkezlerinin kurulması, iltisak hattı bağlantılarının yapılması, Van gölü geçişinde oluşan problemleri çözmek için feribot teminini sağlamak ve 2018 yılında yük taşımacılığında kapıdan kapıya taşımacılık hizmetine geçmek hedeflenmiştir (TCDDSP, 2014, s. 65).

Kurumsal kaynak yönetimi sistemi üzerinde TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş. nin mali süreçleri tanımlamak ve maliyet muhasebesi sisteminin yeniden oluşturmak gibi uygulamalarla maliyet muhasebesi sistemine geçmek. Ayrıca yolcu taşımacılığında ticari olmayan indirimlerin getirdiği mali yükü azaltmak amacıyla ilgili kurumlardan karşılanmasını sağlamak suretiyle TCDD'nin mali yapısının güçlendirilmesi amacının gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir (TCDDSP, 2014, s. 67).

AR-GE çalışmaları yürüterek demir yolu sektörünü millileştirmek için Milli tren projesi çalışmalarını yürütmek, kurumsal kapasiteyi geliştirmek için ise iş güvenliği ve sağlığı takip sistemini oluşturmak, personelinin niteliklerini arttırmak için gerekli çalışmaları yürütmek ve iç kontrol sistemini uygulamaya geçirmek gibi çalışmaların yapılması planlanmıştır (TCDDSP, 2014, s. 68 69).

2.3.16. 2023 Turizm stratejisi

Türkiye 2023 turizm stratejisinin vizyonu, “Sürdürülebilir turizm yaklaşımı benimsenerek istihdamın arttırılmasında ve bölgesel gelişmede turizmin öncü bir sektör konumuna ulaştırılması ve Türkiye'nin 2023 yılına kadar, uluslararası pazarda turist sayısı ve turizm geliri bakımından ilk beş ülke arasında önemli bir varış noktası ve uluslararası marka haline getirilmesinin sağlanmasıdır”. Bu vizyonun gerçekleştirilmesi güçlü bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasına bağlıdır (TS, 2007, s. 3).

Güçlü bir ulaştırma altyapısı için 2023 turizm stratejisinde ulaşım ve altyapı ile ilgili strateji ve hedefler belirlenmiştir. Temel amaç turizmin yoğunlaştığı bölgelerde ulaşım ve altyapıya ilişkin sorunların giderilmesidir. Turizmde ana ürün konumunda olan ulaştırması etkin ve verimli bir şekilde turizme hizmet vermesi için ulaştırma türleri arasında bütünleşmenin sağlanması ve turizmi tüm yıla yayacak, turizm çeşitliliğini sağlayacak ve iç bölgelerinde de turizme açılmasına olanak sağlayacak ulaştırma anlayışının benimsenmesi ve planlanması hedeflenmektedir (TS, 2007, s. 12).

Deniz yolu ve demir yolu ulaştırmasının kamu ve özel işbirliği yenilenmesi ve geliştirilmesi hedeflenmektedir. Ulaşımında demir yolu ulaştırmasının payının arttırılabilmesi için ana turizm bölgelerini birbirine bağlayacak şekilde hızlı tren

hatlarının inşaa ve bölgesel bağlantıların geliştirilmesi hedeflenmiştir (TS, 2007, s. 13-14).

3. YÖNTEM

Araştırmanın yöntemi bölümünde araştırma modeli, araştırmanın evren ve örnekleme, verilerin toplanması ve analizi ile ilgili bölümlere yer verilmiştir.

3.1. Araştırmanın Modeli

Bilimsel araştırmaların belirli öğelerinin sayısal analizler ve istatistiksel yöntemler ile aracılığı ile incelenmesi olarak tanımlanabilen bibliyometri (McBurney and Novak, 2002, s. 110) bilimsel araştırmaların, yazar, konu, atıf yapılan yazar, atıf yapılan kaynaklar gibi verilerin istatistiksel olarak incelenmesi ile ilgilenmektedir. Bibliyometrik analiz sonucunda belirli bir disipline ait konu başlıkları, bu konuları çalışan yazarlar, yazarlar arası işbirliği, fazla ya da az çalışma yapılan konular gibi istatistiksel veriler elde edilebilmektedir. Bu veriler belirli bir disipline ait genel yapının ortaya konmasına olanak sağlamaktadır (Zan, 2012, s. 15).

Bibliyometrik analiz yöntemi belirli bir disiplinde yayınlanan araştırmaların analizi sonucunda o disiplinin bilgi yapısını, mevcut durumunu, gelişimini incelemek ve eğilimlerini belirlemek için kullanılan nicel bir yöntemdir (Jing vd., 2015, s. 55; Altınpulluk, 2018, s. 255). Makaleler ise bilimsel gelişmelerin izlenmesi açısından büyük önem taşımaktadır (Bayram 1998, s. 23). Bu çalışmada ULAKBİM veri tabanında yer alan demir yolu ulaştırması konulu makaleler bibliyometrik analiz yöntemi ile incelenmiştir.

3.2. Araştırmanın Evreni

ULAKBİM' de yayınlanan demir yolu ulaştırması konulu makaleler araştırmanın evrenini oluşturmaktadır.

3.3. Araştırmanın Örnekleme

Araştırmanın örneklemini 1994-2017 yılları arasında ULAKBİM' de yayımlanan ve ulaşılabilen 120 makale oluşturmaktadır.

3.4. Verilerin Toplanması ve Analizi

Bu araştırma da veriler ULAKBİM de yer alan sosyal bilimler, mühendislik ve

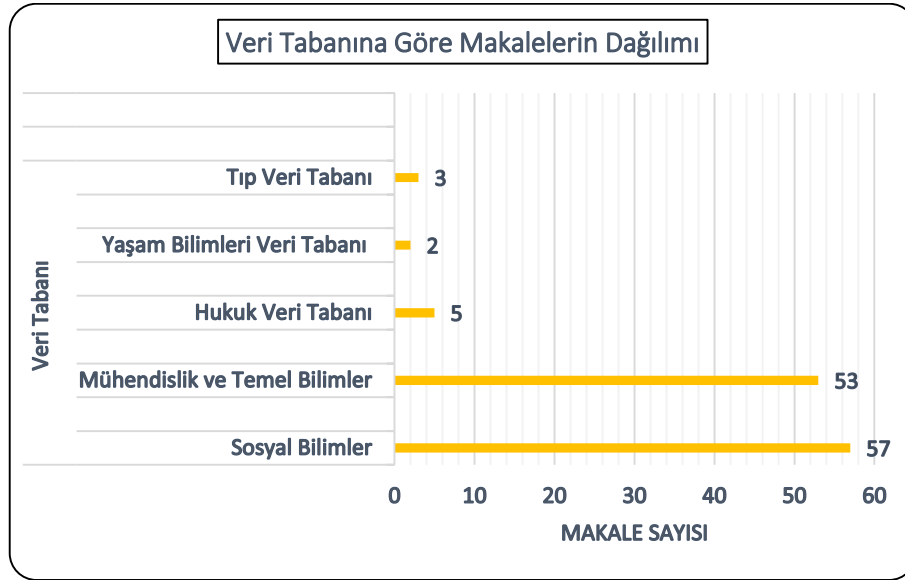
fen bilimleri, hukuk, tıp ve yaşam bilimleri veri tabanlarında taranan dergilerdeki makalelerden elde edilmiştir. Her veri tabanında demir yolu, demir yolu ulaştırması, demir yolu politikası, hızlı tren, raylı sistem anahtar kelimeleri kullanılarak tüm alanlarda (başlık, konu, özet, anahtar kelime) tarama gerçekleştirilmiş ve toplam 120 makaleye ulaşılmıştır. Makalelerin analizi için Microsoft Excel programı kullanılmıştır. Makalelerin analizi kapsamında Microsoft Excel tablosunda 12 sütun oluşturulmuştur. Bu sütunlarda makalelerin yer aldığı veri tabanı, makalenin adı, makalenin yayımlandığı dergi, makalenin yayımlandığı yıl, makale yazarlarının isimleri, makalelerin yazar sayısı, makale yazarlarının çalıştığı kurumlar, makalelerin disiplini, konusu, araştırma yöntemi, veri toplama tekniği, veri analiz tekniği yer almaktadır. Makaleler tek tek incelenip Microsoft Excel tablosuna işlenmiş, bibliyometrik analiz sonuçları grafik ve tablolar oluşturularak daha anlaşılır hale getirilmiştir.

4. BULGULAR VE YORUM

Bu bölümde on iki alt problem ait bulgular ve bulgulara ilişkin yorumlara yer verilmiştir.

4.1 Makalelerin ULAKBİM Veri Tabanlarına Göre Dağılımı

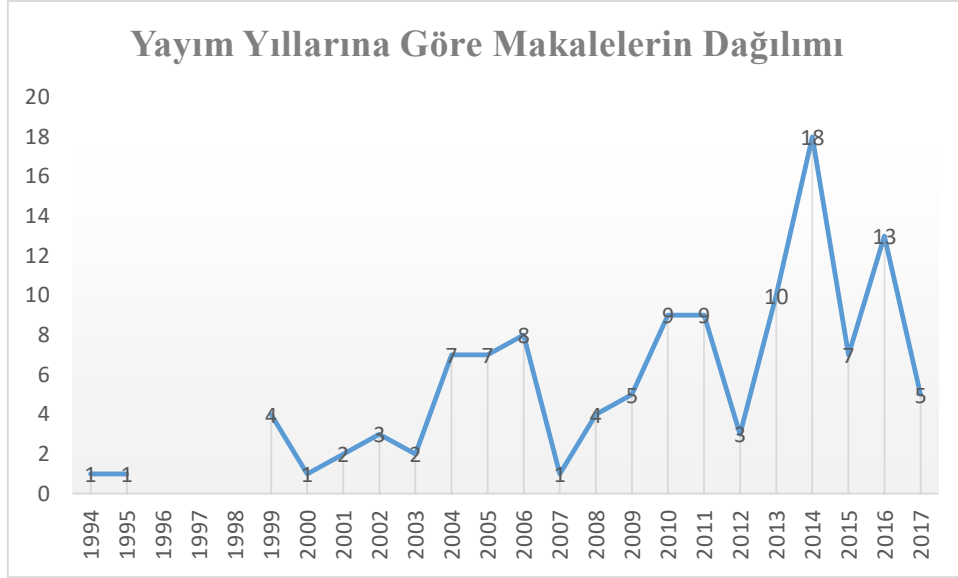
ULAKBİM’ de yer alan demir yolu ulaştırması konulu makaleler veri tabanlarına göre grafik 1’de görüldüğü gibi dağılım göstermiştir. Sosyal bilimler veri tabanında 57 (%47.5) makaleye, mühendislik ve temel bilimler veri tabanında 53 (% 44.2) makaleye, hukuk veri tabanında 5 (%4.1) makaleye, yaşam bilimleri veri tabanında 2 (% 1.7) makaleye ve tıp veri tabanında 3 (%2.5) makaleye ulaşılmıştır.



Şekil 4.1. Veri Tabanlarına Göre Makalelerin Dağılımı

4.2. Makalelerin Yayımlı Yıllarının Dağılımı

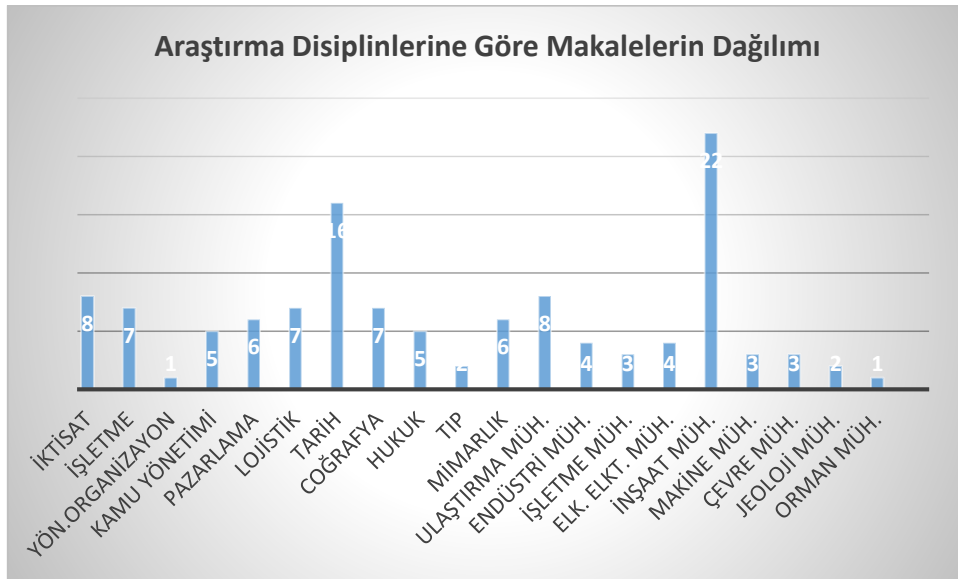
ULAKBİM’ de yer alan demir yolu ulaştırması konulu makalelerin veri tabanlarına göre dağılımları grafik 2’de verilmiştir. 2014 yılı 18 makale ile en çok makale yayımlanan yıl olmuştur. 2003 yılından sonra yayımlanan makale sayılarında genel olarak artış gerçekleşmiştir.



Şekil 4.2. Yayımlanan Makalelerin Yıllara Göre Dağılımı

4.3. Makalelerin Araştırma Disiplinlerine Göre Dağılımı

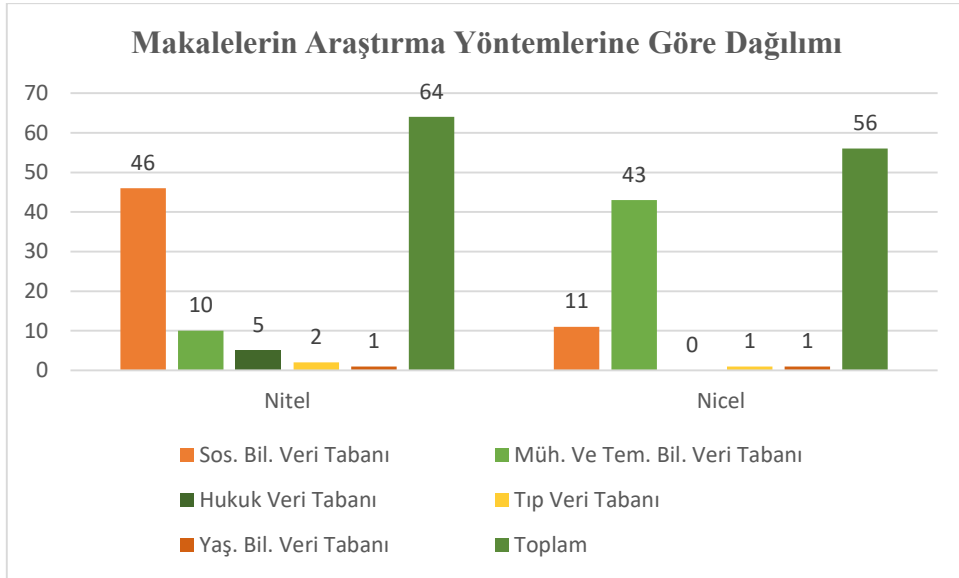
ULAKBİM’ de yer alan demir yolu ulaştırması konulu makalelerin araştırma disiplinlerine göre dağılımı Grafik 3’te görülmektedir. En fazla makale yayımlanan araştırma disiplini 22 makale ile inşaat mühendisliği araştırma disiplindir. 16 makale ile tarih araştırma disiplini ikinci sırada yer almaktadır. En az makale yayımlanan araştırma disiplinleri ise 1’er makale ile yönetim organizasyon ve orman mühendisliği araştırma disiplinidir. Diğer araştırma disiplinlerinde yayımlanan makale sayıları birbirine yakın dağılım göstermektedir.



Şekil 4.3. Araştırma Disiplinlerine Göre Makalelerin Dağılımı

4.4. Makalelerin Araştırma Yöntemlerine Göre Dağılımı

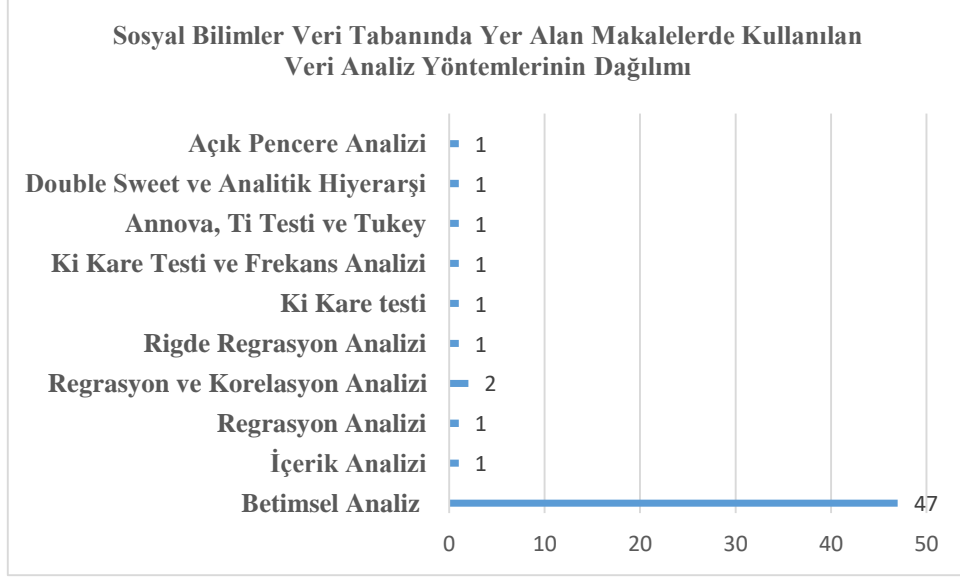
ULAKBİM’ de yer alan demir yolu ulaştırması konulu makaleler araştırma yöntemlerine göre Grafik 4’te görüldüğü gibi dağılım göstermiştir. ULAKBİM’ de yer alan demir yolu ulaştırması konulu makalelerin 64’ünde nitel araştırma yöntemi kullanılırken 56’sında nicel araştırma yöntemi kullanıldığı görülmektedir. 46 makale ile nitel araştırma yönteminin en çok kullanıldığı makalelerin sosyal bilimler veri tabanında yer aldığı görülmektedir. Nicel araştırma yönteminin en çok kullanıldığı makalelerin yer aldığı veri tabanının ise 43 makale ile mühendislik ve temel bilimler veri tabanı olduğu bulgusuna ulaşılmıştır.



Şekil 4.4. Makalelerin Araştırma Yöntemlerine Göre dağılımı

4.5. Makalelerin Araştırmalarında Kullanılan Analiz Yöntemleri

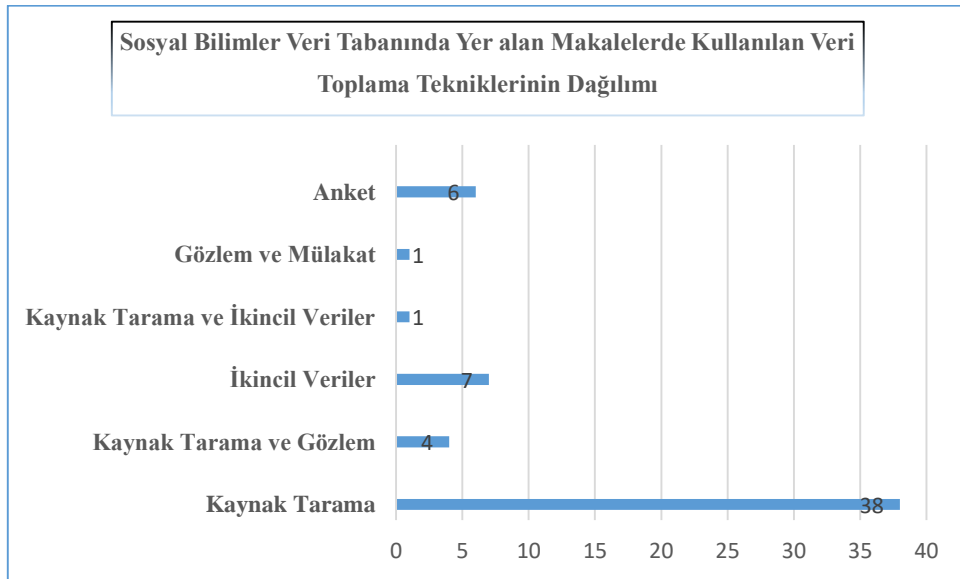
ULAKBİM sosyal bilimler veri tabanında yer alan makalelerin araştırmalarında kullanılan analiz yöntemlerine göre dağılımları Grafik 5’te verilmiştir. 47 makalede kullanılan nitel araştırma analiz yöntemleri içerisinde yer alan betimsel analiz en çok kullanılan analiz yöntemidir.



Şekil 4.5. Veri Analiz Yöntemlerine Göre Makalelerin Dağılımı

4.6. Makalelerin Araştırmalarında Kullanılan Veri Toplama Teknikleri

ULAKBİM sosyal bilimler veri tabanında yer alan makalelerin araştırmalarında kullanılan analiz teknikleri incelendiğinde en sık kullanılan veri toplama tekniğinin 38 makalede kullanılan *Kaynak Tarama* tekniği olduğu görülmektedir. En az kullanılan veri toplama teknikleri ise *gözlem ve mülakat* ile *kaynak tarama* ve ikincil verilerin birlikte kullanıldığı veri toplama teknikleridir. Diğer veri toplama teknikleri birbirine yakın dağılım göstermektedir.



Şekil 4.6. Veri Toplama Tekniklerine Göre Makalelerin Dağılımı

4.7. Makalelerde En Sık Karşılaşılan Yazarlar ve Kurumları

Araştırma kapsamında ulaşılan toplam 120 makale farklı yazar tarafından yazılmıştır. Yazarlar içerisinde 9 makale ile en fazla yayın Zübeyde Öztürk tarafında gerçekleştirilmiştir. Yazarın çalıştığı kurum ise İstanbul Teknik Üniversitesi'dir.

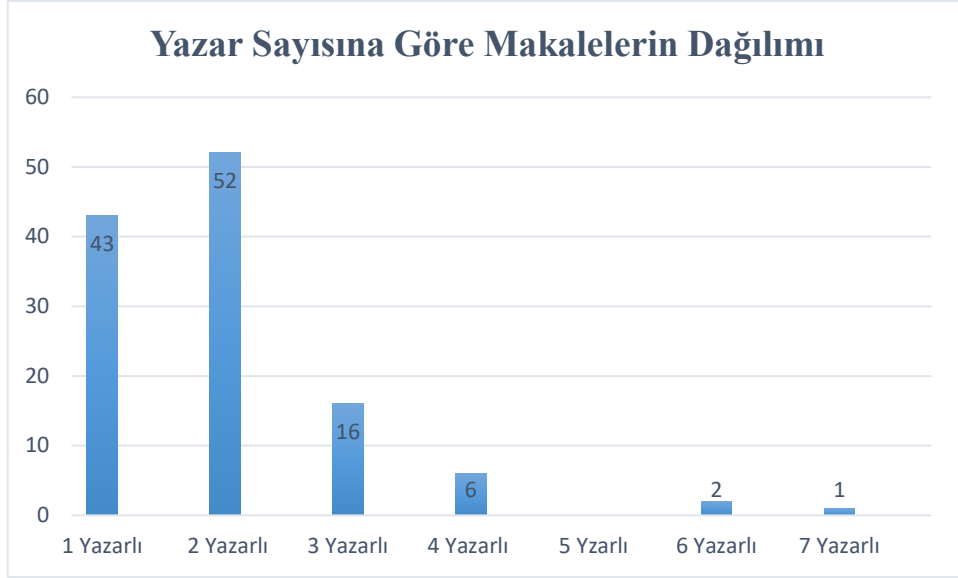
Tablo 4.1. Makalelerde En sık Karşılaşılan Yazarlar ve Kurumları

Yazarlar	Yayın Sayısı	Yazarların Çalıştığı Kurumlar
Zübeyde Öztürk	9	İstanbul Teknik Üniversitesi
Turgut Öztürk	4	İstanbul Teknik Üniversitesi
Nizami Aktürk	4	Gazi Üniversitesi
Enver Güngör	3	İstanbul Teknik Üniversitesi
Veysel Arlı	3	İstanbul Teknik Üniversitesi
Yaşar Sarı	3	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi
Cihan Meçilmiş	3	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi
Arzu Kılıçlar	3	Gazi Üniversitesi
Ali Kabasakal	3	Sakarya Üniversitesi
Ali Osman Solak	3	Bolu Ulaştırma müdürlüğü
Remzi Toprak	3	Ankara Metrosu İşletme ve Bakım Merkezi
Mehmet Akif Ceylan	2	Marmara Üniversitesi
Vedat Karadeniz	2	Erzincan Üniversitesi
Murat Vergi Taciroğlu	2	Mersin Üniversitesi
Mustafa Karşahin	2	İstanbul Üniversitesi
Levent Demirelli	2	Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi
Mesut Tığdemir	2	Süleyman Demirel Üniversitesi
Osman Ünal	2	Afyon Kocatepe Üniversitesi
Hasan Karakılıç	2	Celal Bayar Üniversitesi
Mehmet Atak	2	Gazi Üniversitesi
Ahmet Sarucan	2	Gazi Üniversitesi
Mehmet Kozak	2	TCDD

4.8. Makalelerin Yazar Sayıları

ULAKBİM' de yer alan demir yolu ulaştırması konulu makalelerde yazar sayıları incelendiğinde Grafik 8'deki görülen dağılıma ulaşılmıştır. Makalelerin %43.3'ü iki

yazarlıdır. % 35.8'i ise tek yazarlıdır. Makalelerin 16 (% 13.3) tanesi üç yazarlıdır. 77 makale ortak yazar tarafından yazılmıştır. Dolayısıyla makalelerin genellikle ortak yazarlar tarafından yazıldığı bulgusuna ulaşılmıştır. Ancak tek yazarlı makale sayısı da oldukça büyük bir oranı oluşturmaktadır.



Şekil 4.7. Yazar sayısına göre makalelerin dağılımı

4.9. Makalelerin Araştırma Konuları

ULAKBİM' de yer alan demir yolu ulaştırması konulu makalelerin araştırma konuları Tablo 4.2.'de görülmektedir. Demir yolu ulaştırması ile ilgili 27 farklı konuda çalışma yapılmıştır. Bu konuların içerisinde en fazla çalışılan konu demir yolu tarihi ve demir yolu altyapısıdır. Ayrıca dört ayrı konu başlığı ile sınıflandırılan demir yolunun ulaşımının etkileri konularında (sosyal ve siyasal, çevresel ve ekonomik) toplam 17 makale yazıldığı görülmektedir.

Tablo 4.2. Makalelerin araştırma konularına göre dağılımı

Makalelerin Konuları	n	Makalelerin Konuları	n
Demir yolu tarihi	13	Etkinlik, ekonomik etkinlik	3
Demir yolu altyapısı	10	Hat bakım	3
Karma, kombine, intermodal taşımacılık	9	Demir yolu ulaştırmasının ekonomik etkileri	3
Demir yolu ulaştırmasının sosyal ve	8	Çeken ve çekilen araçlar	3

siyasal etkileri			
Demir yolu işletmeciliği	7	Hızlı tren	3
Demir yolu ulaştırmasının çevresel etkileri	6	Dış ticaret	3
Mimari yapı	6	İnsan kaynakları yönetimi	2
Demir yolu üstyapısı	5	Demir yolu güvenliği ve kazaları	2
Demir yolu sanat yapıları	5	Uluslararası Demir yolu taşımacılığı	2
Demir yollarının serbestleşmesi, özelleştirilmesi, rekabete açılması	5	Demir yolu gereçleri imalatı	2
Hizmet kalitesi, müşteri memnuniyeti	5	Demir yolu kamulaştırma ve yatırımı	2
Elektrifikasyon, Sinyalizasyon	4	Lojistik köy	1
Kent içi raylı taşımacılık	4	TCDD limanlarının etkinliği	1
Demir yolu politikası	3	Toplam	120

4.10. Makalelerin Yıllara Göre Araştırma Konularındaki Değişimler

1994 2003 yılları arasında çoğunlukla ulaştırma altyapısı çalışılmıştır. 2004 yılından itibaren demir yolu ulaştırması ile ilgili araştırma konularında çeşitlenme görülmektedir.

Tablo 4.3. Makale konularının yıllara göre dağılımı

Yıl	Makale Konusu
1994	Demir yolu altyapısı
1995	Demir yolu altyapısı
1999	Çeken ve çekilen araçlar; Kent içi raylı taşımacılık; Demir yolu ulaşımının sosyal ve siyasal etkileri
2000	Demir yolu altyapısı,
2001	Demir yolu işletmeciliği,
2002	İnsan kaynakları yönetimi; Çeken ve çekilen araçlar; Demir yolu tarihi
2003	Demir yolu ulaşımının çevresel etkileri; Kent içi raylı taşımacılık
2004	TCDD limanlarının etkinliği; Demir yolu tarihi; Mimari yapı; Hizmet kalitesi müşteri tatmini; Demir yolu üstyapısı; Demir yolu ulaşımının çevresel etkileri
2005	Demir yolu altyapısı ve sanat yapıları; Hat bakım; Çeken ve çekilen araçlar; Demir yolu tarihi; Demir yolu işletmeciliği; Karma, kombine, intermodal taşımacılık,

2006	Demir yolu ulaşımının sosyal ve siyasal etkileri; Demir yolu altyapısı ve sanat yapıları; Demir yolu ulaşımının çevresel etkileri; Elektrifikasyon, Sinyalizasyon, İnsan kaynakları yönetimi; Demir yolu kazaları
2007	Karma, kombine, intermodal taşımacılık
2008	Demir yolu altyapısı; Demir yolu tarihi; Karma, kombine, intermodal taşımacılık; Demir yolu politikası
2009	Demiryollarının serbestleşmesi, özelleştirilmesi, rekabete açılması; Hizmet kalitesi, müşteri memnuniyeti
2010	Demir yolu ulaşımının sosyal ve siyasal etkileri; Demir yolu politikası; Ekonomik etkinlik; Hızlı tren; Demir yolu altyapısı ve üstyapısı; Demir yolu ulaşımının çevresel etkileri; Elektrifikasyon
2011	Demir yolu güvenliği; Karma, kombine, intermodal taşımacılık
2012	Demir yolu tarihi; Mimari yapı
2013	Demir yolu ulaşımının sosyal ve siyasal etkileri; Demir yolu politikası; Karma, kombine, intermodal taşımacılık; Demir yolu politikası; Demir yolu altyapısı; Mimari yapı; Uluslararası Demir yolu taşımacılığı; Etkinlik; Demir yolu ulaşımının çevresel etkileri; Demiryollarının serbestleşmesi, özelleştirilmesi, rekabete açılması
2014	Demir yolu ulaşımının sosyal ve siyasal, ekonomik, çevresel etkileri; Demir yolu işletmeciliği; Demiryollarının serbestleşmesi, özelleştirilmesi, rekabete açılması; Demir yolu gereçleri imalatı; Demir yolu üstyapısı; Demir yolu işletmeciliği; Karma, kombine, intermodal taşımacılık; Demir yolu tarihi; Dış ticaret; Demir yolu ulaşımının ekonomik etkileri; Demir yolu altyapısı; Hizmet kalitesi müşteri tatmini
2015	Demir yolu ulaşımının sosyal ve siyasal etkileri; Demir yolu altyapısı; Elektrifikasyon; Hat bakım; Etkinlik; Dış ticaret; Demiryollarının serbestleşmesi, özelleştirilmesi, rekabete açılması
2016	Demir yolu ulaşımının sosyal ve siyasal etkileri; Demir yolu tarihi; Mimari yapı; Hızlı tren; Hat bakım; Demir yolu sanat yapıları; Demir yolu yatırım; Karma, kombine, intermodal taşımacılık; Kent içi raylı taşımacılık; Sinyalizasyon; Demir yolu işletmeciliği
2017	Mimari yapı; Hızlı tren; Demir yolu üstyapısı; Demir yolu sanat yapıları; Demir yolu kamulaştırma;

4.11. Makalelerin Araştırma Konularının Dayandığı Disiplinlere Göre Dağılımları

Tablo 4.4. Makale konularının disiplinlere dağılımı

Araştırma Disiplini	Makale Konusu
İktisat	Demir yolu ulaşımının sosyal ve siyasal, ekonomik etkileri; hızlı tren; Dış ticaret;

	Uluslararası Demir yolu taşımacılığı
İşletme	Demir yolu işletmeciliği; Demir yolu altyapısı; Demir yolu yatırımları; Etkinlik, Ekonomik etkinlik; Demiryollarının, Serbestleşmesi Özelleştirilmesi, rekabete açılması
Yön. Organizasyon	İnsan kaynakları yönetimi
Kamu Yönetimi	Demiryollarının, Serbestleşmesi Özelleştirilmesi, rekabete açılması; Demir yolu Politikası Demir yolu Kamulaştırması;
Pazarlama	Hizmet kalitesi, müşteri memnuniyeti
Lojistik	Karma, kombine, intermodal taşımacılık; Lojistik köy
Tarih	Demir yolu tarihi; Demir yolu ulaşımının sosyal ve siyasal etkileri; Mimari yapı; Demir yolu politikası
Coğrafya	Demir yolu ulaşımının sosyal ve siyasal etkileri; Demir yolu altyapısı, Uluslararası Demir yolu taşımacılığı,
Hukuk	Demiryollarının, Serbestleşmesi Özelleştirilmesi, rekabete açılması; Demir yolu güvenliği; Karma, kombine, intermodal taşımacılık; Demir yolu işletmeciliği
Tıp	Demir yolu kazaları; Demir yolu ulaşımının çevresel etkileri
Mimarlık	Mimari yapı
Ulaştırma Müh.	Karma, kombine, intermodal taşımacılık; Demir yolu işletmeciliği; Demir yolu altyapısı, Kent içi raylı taşımacılık; Demir yolu ulaşımının sosyal ve siyasal etkileri
Endüstri Müh.	Demir yolu işletmeciliği; TCDD limanlarının etkinliği
İşletme Müh.	Demir yolu işletmeciliği; İnsan kaynakları yönetimi; Karma, kombine, intermodal taşımacılık
Elk. Elkt. Müh.	Demir yolu üstyapısı; Elektrifikasyon, Sinyalizasyon
İnşaat Müh.	Demir yolu sanat yapıları; Hat bakım; Hızlı tren; Demir yolu üstyapısı; Demir yolu ulaşımının çevresel etkileri; Elektrifikasyon, Sinyalizasyon; Demir yolu gereçleri İmalatı; Demir yolu altyapısı
Makine Müh.	Çeken ve çekilen araçlar
Çevre Müh.	Demir yolu ulaşımının çevresel etkileri
Jeoloji Müh.	Demir yolu sanat yapıları; Demir yolu altyapısı
Orman Müh.	Demir yolu altyapısı

4.12. Araştırma Konuları ile Demir Yolu Politikaları Arasındaki İlişki

Aşağıda kalkınma planlarının tarihlerine göre oluşturulmuş makale konularının bulunduğu tablo yer almaktadır.

Tablo 4.5. Makale konularının kalkınma planları tarihlerine göre dağılımı

YILLAR	MAKALE KONUSU	SAYI
1990 - 1995	Demir yolu altyapısı	3
1996 - 2000	Demir yolu ulaştırmasının sosyal ve siyasal etkileri, çeken ve çekilen araçlar, kent içi raylı taşımacılık.	4
2001 - 2005	Demir yolu tarihi, Demir yolu alt ve üstyapısı ve sanat yapıları, hat bakım, çeken ve çekilen araçlar, kent içi raylı taşımacılık, Demir yolu işletmeciliği, insan kaynakları yönetimi, Demir yolu ulaştırmasının çevresel etkileri, TCDD limanlarının etkinliği, karma, kombine ve intermodal taşımacılık, hizmet kalitesi ve müşteri memnuniyeti, mimari yapı.	21
2006 - 2013	Demir yolu tarihi, Demir yolu ulaştırmasının sosyal ve siyasal etkileri, Demir yolu ulaştırmasının çevresel etkileri, Demir yolu alt ve üstyapısı ve sanat yapıları, elektrifikasyon, sinyalizasyon, Demir yolu işletmeciliği, insan kaynakları yönetimi, karma, kombine ve intermodal taşımacılık, hizmet kalitesi ve müşteri memnuniyeti, mimari yapı, demiryollarının serbestleşmesi, özelleştirilmesi, rekabete açılması, Demir yolu politikası, etkinlik, ekonomik etkinlik, Demir yolu güvenliği ve kazaları, uluslararası Demir yolu ulaştırması, hızlı tren, lojistik köy.	49
2014 - 2017	Demir yolu tarihi, Demir yolu ulaştırmasının sosyal ve siyasal etkileri, Demir yolu ulaştırmasının çevresel ve ekonomik etkileri, Demir yolu alt ve üstyapısı ve sanat yapıları, hat bakım, elektrifikasyon, sinyalizasyon, Demir yolu gereçleri imalatı, Demir yolu işletmeciliği, karma, kombine ve intermodal taşımacılık, hizmet kalitesi ve müşteri memnuniyeti, mimari yapı, demiryollarının serbestleşmesi, özelleştirilmesi, rekabete açılması, hızlı tren, etkinlik, kent içi raylı taşımacılık, Demir yolu kamulaştırma ve yatırım, dış ticaret,	43
TOPLAM		120

Ulakbim’de demir yolu ulaştırması ile ilgili makaleler ilk olarak 1990 – 1995 yılları arasında yayımlanmıştır. Dolayısıyla kalkınma planlarında ve stratejik planlarda yer alan politikalar ile uyumlu olup olmadığının belirlenmesi aşamasında beşinci kalkınma planı konuları ve sonrası değerlendirmeye alınmıştır. Aşağıda kalkınma planlarının ve stratejik planlarının temel konularının belirlendiği tablo yer almaktadır. Tabloda Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı stratejik planlarının temel konularının bulunduğu bölümde, sadece kalkınma planlarında yer almayan temel

konular ele alınmıştır. Örneğin 2009 – 2013 UDHB stratejik planı temel konularının yer aldığı bölümde sadece dokuzuncu kalkınma planında yer verilmeyen konular bulunmaktadır. TCDD stratejik planlarının temel konularının bulunduğu bölümde ise Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı stratejik planlarında yer verilmeyen konular tespit edilerek yazılmıştır.

Tablo 4.6. Kalkınma planları ve stratejik planları konuları

KALKINMA PLANLARI	KALKINMA PLANLARI KONULARI
5. Kalkınma Planı 1985 - 1989	Elektrifikasyon, sinyalizasyon ve haberleşme, kent içi raylı taşımacılık, cer gücü, Demir yolu yük taşımacılığının payının artırılması, Türkiye üzerinden transit taşımacılığın Demir yolu ile gerçekleştirilmesi, çeken ve çekilen araçlar
6. Kalkınma Planı 1990 - 1995	Kombine taşımacılık, çeken ve çekilen araçlar, Pazar koşullarına uygun, verimli Demir yolu ulaştırması, insan kaynakları yönetimi, Demir yolu ulaştırmasında Avrupa birliğine uyum, Türkiye üzerinden transit taşımacılığın Demir yolu ile gerçekleştirilmesi
7. Kalkınma Planı 1996 - 2000	Çeken ve çekilen araçlar, Demir yolu altyapısı, elektrifikasyon, yeni yol yapımı, Demir yolu ulaştırmasında Avrupa birliğine uyum, kombine taşımacılık, uluslararası Demir yolu ulaştırması, Demir yolu yük taşımacılığının payının artırılması, TCDD'nin yeniden yapılandırılması
8. Kalkınma Planı 2001 - 2005	Demir yolu altyapısı, elektrifikasyon, sinyalizasyon, yeni yol yapımı, konteyner taşımacılığının artırılması, TCDD'nin yeniden yapılandırılması, altyapı ve taşımacılık hizmetlerinin ayrılması, özelleştirme, uluslararası Demir yolu ulaştırması, Türkiye üzerinden transit Demir yolu ulaştırması.
9. Kalkınma Planı 2007 - 2013	Kamu – özel sektör işbirliği ile hızlı tren taşımacılığı, yük taşımacılığında serbestleşme ve özelleştirme, Demir yolu yük taşımacılığının payının artırılması, TCDD'nin yeniden yapılandırılması, kamu - özel sektör ortaklığında iltisak hatları ile çeken ve çekilen araçların imalatının yapılması
10. Kalkınma Planı 2014 - 2018	Kamu - özel sektör ortaklığında çeken ve çekilen araçların imalatının yapılması, Demir yolu ulaştırmasının payı arttırılacak ve etkin, verimli, çevreye duyarlı, ekonomik, Demir yolu ulaştırması gerçekleştirilecek, planlamasında koridor yaklaşımı benimsenecek, kombine taşımacılık, TCDD'nin yeniden yapılanması tamamlanması, yolcu ve yük taşımacılığı ile Demir yolu hatlarının bakım ve onarım faaliyetleri özelleştirilmesi, TÜLOMSAŞ gibi TCDD'ye bağlı ortaklıklar yeniden

	<p>yapılandırılması, uluslararası Demir yolu ulaştırması için gerekli teknik ve idari düzenlemeler yapılması, hızlı tren hatları yapılması koridorların oluşturulması, çift hatlı Demir yolu ile iltisak hatlarının yapılması, elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmaları yapılması, 19 lojistik merkez tamamlanması.</p>
<p>UDHB Stratejik Planı (2009 -2013)</p>	<p>Kombine taşımacılık ve lojistik köy, Demir yolu yolu ve yük taşımacılığının payının artırılması, Ankara garını yapılması, Marmara ray gibi projeler ile kent içi raylı taşımacılığın geliştirmesi, Demir yolu tüp tünel bağlantısını gerçekleştirilmesi, Demir yolu ulaştırmasında güvenliği arttırmak için akıllı ulaşım sistemlerinden yararlanılması, özel sektör tren işletmeciliğinin teşvik edilmesi.</p>
<p>UDHB Stratejik Planı (2014 -2018)</p>	<p>Tehlikeli maddelerin Demir yolu ile taşınmasına ilişkin düzenlemeler, lojistik köy kurulması ile ilgili düzenlemeler, çeken ve çekilen araçların tescil, teknik muayene işlemleri ile ilgili düzenlemeler, personelin mesleki yeterlilik şartları ile ilgili düzenlemeler, Demir yolu altyapı kullanım ücretleri ve taşımacılık faaliyetleri ücretleri ile ilgili düzenlemeler, Demir yolu garlarının asgari niteliklerinin belirlenmesi, Demir yolu ulaştırmasında görev yapacak özel ve kamu işletmeler ile ilgili düzenlemeler, AB ile uyumlu Demir yolu ulaştırması için gerekli mevzuat düzenlemeleri, kent içi raylı taşımacılık, uluslararası Demir yolu ulaştırması.</p>
<p>UDHB Stratejik Planı (2017 -2021)</p>	<p>2014 – 2018 UDHB stratejik planında yer alan stratejik amaçlar ile benzerlik göstermektedir.</p>
<p>TCDD Stratejik Planı (2010 -2014)</p>	<p>GAP bölgesi Demir yolu ulaştırması, Demir yolu ulaştırmasında emniyet yönetim sistemi ile ilgili düzenlemeler, hemzemin geçitlerinin kontrollü hale getirilmesi, personel eğitimi.</p>
<p>TCDD Stratejik Planı (2015 -2019)</p>	<p>Milli tren projesi, personel niteliklerinin artırılması, kapıdan kapıya taşımacılık, Van gölü feribot ulaşımı, Yüksek hızlı trenler için tren planlama, projelendirme ve izleme sistemleri ile merkezileştirilmiş trafik yönetim sistemi.</p>
<p>2023 Turizm Stratejisi</p>	<p>Ulaşımında Demir yolu ulaştırmasının payının artırılabilmesi için ana turizm bölgelerini birbirine bağlayacak şekilde hızlı tren hatlarının inşa ve bölgesel bağlantıların geliştirilmesi.</p>

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

İnsanlığın var olduğu dönemden günümüze kadar medeniyetlerin gelişmesine ve varlıklarını sürdürmesine, ülkelerin sosyal, kültürel, ekonomik ve siyasi açıdan gelişmesine olanak sağlayan ulaştırma, küreselleşen dünyada artarak önemini sürdürmeye devam etmektedir. Ulaştırma altyapısı güçlü yani teknolojik olarak gelişmiş olan ülkelerin ekonomik ve siyasal açıdan da güçlü konumda oldukları görülmektedir. Dolayısıyla ülkelerin ulaştırma konusundaki teknolojik gelişmeleri takip ederek ulaştırma altyapısını güçlendirmeleri ve çeşitlendirmeleri kaçınılmaz bir zorunluluktur.

Ulaştırma çeşitleri arasında yer alan, buhar gücünün bulunması ile gelişme gösteren sanayi devrimi ile ivme kazanan ve bir döneme adını veren demir yolu ulaştırması, hava yolu ulaştırmasının gelişmesi ile birlikte bir dönem önemi kaybetmiştir. Ancak hava ve kara ulaştırma çeşitlerinde yoğunluğun artması, alternatif enerji kaynaklarının kullanım ihtiyacının doğması, çevre bilincinin artması ve yaşanan teknolojik gelişmeler ile demir yolu ulaştırması tekrar önem kazanmış ve gelişmiş ülkelerde ulaştırma sistemleri içerisindeki payını arttırmıştır.

Ulaştırma sistemleri içerisinde doğal çevrenin korunması, doğal kaynakların sürdürülebilirliği, emniyetli, güvenli ve ekonomik taşımacılık sağlaması vb. birçok açıdan avantajlara sahip demir yolu ulaştırmasına, Asya ile Avrupa' yı birleştiren ve önemli ticaret ve göç yollarının kesişim noktasında olan ülkemizde ise yıllarca yanlış politikalar yüzünden gereken önem verilmemiştir. Türkiye'de demir yolu ulaştırması ile ilgili hazırlanan kalkınma planları, stratejik planlar, demir yolu sektörünün gelişiminde büyük bir öneme sahiptir. Zira tüm alt ve üst yapı yatırımlarının, eylem planlarının, üretim ve pazarlama faaliyetlerinin, finansman çalışmalarının bu politika ve planlar dâhilinde gerçekleşmesi beklenmektedir. Dünyadaki teknolojik gelişmeler, mevcut durum, stratejik faaliyetler ve yapısal değişimler temel alınarak yapılacak bilimsel çalışmalar; oluşturulacak politika ve hazırlanacak planlara temel oluşturarak politikalara yön vermektedir.

Bu çalışmada, Türkiye'de yapılan ve ULAKBİM' de yayımlanmış demir yolu ulaştırması ile ilgili bilimsel makaleler bibliyometrik analiz yöntemi ile incelenmiş, demir yolu ulaştırması ile ilgili makalelerin profili ortaya konarak, demir yolu ulaştırması politika ve planları ile demir yolu ulaştırması konulu bilimsel yayınlar arasındaki ilişki belirlenmiştir.

Araştırma kapsamında elde edilen veriler doğrultusunda elde edilen sonuçlar aşağıdaki gibidir:

- Demir yolu ulaştırması ile ilgili 27 farklı konuda çalışma yapılmıştır. Bu konular; demir yolu tarihi, karma, kombine, intermodal taşımacılık, demir yolu ulaştırmasının sosyal, siyasal, çevresel ve ekonomik etkileri, demir yolu işletmeciliği, mimari yapı, demir yolu altyapısı, üstyapısı ve sanat yapıları, demir yollarının serbestleşmesi, özelleştirilmesi, rekabete açılması, hizmet kalitesi, müşteri memnuniyeti, kent içi raylı taşımacılık, demir yolu politikası, etkinlik, ekonomik etkinlik, hat bakım, çeken ve çekilen araçlar, hızlı tren, dış ticaret, insan kaynakları yönetimi, demir yolu güvenliği ve kazaları, uluslararası demir yolu taşımacılığı, demir yolu gereçleri imalatı, lojistik köy ve TCDD limanlarının etkinliğidir.

- 2003 yılından sonra makale sayılarında ve makale konularında artış gerçekleştiği tespit edilmiştir. Bu dönem demir yolu ulaştırmasının tekrar devlet politikası haline getirilmesiyle aynı döneme denk gelmektedir.

- Altıncı Kalkınma Planı (1990 – 1995) amaçları arasında kombine taşımacılık, çeken ve çekilen araçlar, pazar koşullarına uygun, verimli demir yolu ulaştırması, insan kaynakları yönetimi, demir yolu ulaştırmasında Avrupa Birliği'ne uyum, Türkiye üzerinden transit taşımacılığın demir yolu ile gerçekleştirilmesi konuları yer almaktadır. Bu dönemde ULAKBİM'de yer alan bilimsel makalelerde ise sadece demir yolu altyapısı konusu ele alınmıştır.

- Yedinci Kalkınma Planında (1996 – 2000) belirlenen amaçlar içerisinde demir yolu altyapısı dışında birçok farklı amaç yer almaktadır. 1990- 1995 yılları arasında yayımlanan makalelerde ise sadece demir yolu altyapısı konu ele alınmıştır. Dolayısıyla Yedinci Kalkınma Planında amaçların belirlenmesinde makalelerin etkisinin oldukça az olduğu düşünülmektedir.

- Sekizinci Kalkınma Planı (2001 – 2005) amaçları ile 1996 - 2000 yılları arasında yayımlanan makaleler karşılaştırıldığında ise konular arasında benzerliklerin bulunmadığı tespit edilmiştir.

- Dokuzuncu Kalkınma Planının (2006 – 2013) da belirlenen amaçların konuları ile 2001-2005 yılları yayımlanan bazı makale konuları arasında benzerlikler bulunmaktadır. Bu konular arasında çeken ve çekilen araçların imalatı, demir yolu yük taşımacılığının artırılması yer almaktadır.

• Onuncu Kalkınma Planın (2014 – 2018) da yer alan konularla 2006-2013 yılları arasında yayımlanan makalelerin konuları arasında benzerliklerin sayısında önceki karşılaştırmalara göre artış olduğu tespit edilmiştir. Dolayısıyla Onuncu Kalkınma Planı amaçlarının belirlenmesinde makalelerin etkisinin daha fazla olduğu düşünülmektedir.

• Kalkınma planlarının amaçlarının belirlenmesinde 2001 yılından sonra yayımlanan makalelerinin etkisi olmaya başladığı ve giderek artış gösterdiği belirlenmiştir. Ancak bugüne kadar yapılan bütün Kalkınma planları değerlendirildiğinde amaçların belirlenmesinde bilimsel makalelerin etkisinin yok denecek kadar az olduğu söylenebilir.

• UDHB Stratejik planları ve TCDD Stratejik planlarının amaçlarının belirlenmesinde de yayımlanan bilimsel makalelerin etkisinin yok denecek kadar az olduğu düşünülmektedir.

• Aşağıda Tablo 5.1. da görüldüğü gibi yayımlanan bilimsel makalelerin konuları ile kalkınma planlarında ve stratejik planlarda yer alan amaçlardaki konular arasında benzerlikler tespit edilmiştir. Dolayısıyla bilimsel makalelerin konularının tespitinde kalkınma planlarında ve stratejik planlarda yer alan amaçların etkili olduğu düşünülmektedir. Ancak kalkınma planlarında ve stratejik planlarda yer alan amaçlardaki konular içerisinde araştırma yapılmayan birçok konu bulunmaktadır.

Tablo 5.1. Kalkınma planları ve stratejik planları ile makale konularının dağılımı

Yıllar	Kalkınma Planları konuları	Makale Konuları
5.Kalkınma Planı 1985-1989	Elektrifikasyon, sinyalizasyon ve haberleşme, kent içi raylı taşımacılık, cer gücü, Demir yolu yük taşımacılığının payının arttırılması, Türkiye üzerinden transit taşımacılığın Demir yolu ile gerçekleştirilmesi, çeken ve çekilen araçlar	
6.Kalkınma Planı 1990-1995	Kombine taşımacılık, çeken ve çekilen araçlar, Pazar koşullarına uygun, verimli Demir yolu ulaştırması, insan kaynakları yönetimi, Demir yolu ulaştırmasında Avrupa birliğine uyum,	Demir yolu altyapısı

	Türkiye üzerinden transit taşımacılığın Demir yolu ile gerçekleştirilmesi	
7.Kalkınma Planı 1996-2000	Çeken ve çekilen araçlar, Demir yolu altyapısı, elektrifikasyon, yeni yol yapımı, Demir yolu ulaştırmasında Avrupa birliğine uyum, kombine taşımacılık, uluslararası Demir yolu ulaştırması, Demir yolu yük taşımacılığının payının artırılması, TCDD'nin yeniden yapılandırılması	Demir yolu ulaştırmasının sosyal ve siyasal etkileri, çeken ve çekilen araçlar, kent içi raylı taşımacılık.
8.Kalkınma Planı 2001-2005	Demir yolu altyapısı, elektrifikasyon, sinyalizasyon, yeni yol yapımı, konteyner taşımacılığının artırılması, TCDD'nin yeniden yapılandırılması, altyapı ve taşımacılık hizmetlerinin ayrılması, özelleştirme, uluslararası Demir yolu ulaştırması, Türkiye üzerinden transit Demir yolu ulaştırması.	Demir yolu tarihi, Demir yolu alt ve üstyapısı ve sanat yapıları, hat bakım, çeken ve çekilen araçlar, kent içi raylı taşımacılık, Demir yolu işletmeciliği, insan kaynakları yönetimi, Demir yolu ulaştırmasının çevresel etkileri, TCDD limanlarının etkinliği, karma, kombine ve intermodal taşımacılık, hizmet kalitesi ve müşteri memnuniyeti, mimari yapı.
9.Kalkınma Planı 2006-2013	Kamu – özel sektör işbirliği ile hızlı tren taşımacılığı, yük taşımacılığında serbestleşme ve özelleştirme, Demir yolu yük taşımacılığının payının artırılması, TCDD'nin yeniden yapılandırılması, kamu - özel sektör ortaklığında iltisak hatları ile çeken ve çekilen araçların imalatının yapılması	Demir yolu tarihi, Demir yolu ulaştırmasının sosyal ve siyasal ve çevresel etkileri, Demir yolu alt ve üstyapısı ve sanat yapıları, elektrifikasyon, sinyalizasyon, Demir yolu işletmeciliği, insan kaynakları yönetimi, karma, kombine ve intermodal taşımacılık, hizmet kalitesi ve müşteri memnuniyeti, mimari yapı, demiryollarının serbestleşmesi, özelleştirilmesi, rekabete açılması, Demir yolu politikası, etkinlik ve ekonomik etkinlik, Demir yolu güvenliği ve kazaları, uluslararası Demir yolu ulaştırması, hızlı tren, lojistik köy.
10.Kalkınma Planı 2014–2018	Kamu - özel sektör ortaklığında çeken ve çekilen araçların imalatının yapılması, Demir yolu ulaştırmasının payı arttırılacak ve etkin, verimli, çevreye duyarlı, ekonomik, Demir yolu	Demir yolu tarihi, Demir yolu ulaştırmasının sosyal ve siyasal, çevresel ve ekonomik etkileri, Demir yolu alt, üstyapısı ve sanat yapıları, hat bakım, elektrifikasyon, sinyalizasyon, Demir yolu

	ulaştırması gerçekleştirilecek, planlamasında koridor yaklaşımı benimsenecek, kombine taşımacılık, TCDD'nin yeniden yapılanması tamamlanması, yolcu ve yük taşımacılığı ile Demir yolu hatlarının bakım ve onarım faaliyetleri özelleştirilmesi, Tülomsaş gibi TCDD'ye bağlı ortaklıklar yeniden yapılandırılması, uluslararası Demir yolu ulaştırması için gerekli teknik ve idari düzenlemeler yapılması, hızlı tren hatları yapılması koridorların oluşturulması, çift hatlı Demir yolu ile iltisak hatlarının yapılması, elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmaları yapılması, 19 lojistik merkez tamamlanması.	gereçleri imalatı, Demir yolu işletmeciliği, karma, kombine ve intermodal taşımacılık, hizmet kalitesi ve müşteri memnuniyeti, mimari yapı, demiryollarının serbestleşmesi, özelleştirilmesi, rekabete açılması, hızlı tren, etkinlik, kent içi raylı taşımacılık, Demir yolu kamulaştırma ve yatırım, dış ticaret,
Stratejik Plan (2009 -2013)	Kombine taşımacılık ve lojistik köy, Demir yolu yolu ve yük taşımacılığının payının artırılması, Ankara garını yapılması, Marmara ray gibi projeler ile kent içi raylı taşımacılığın geliştirilmesi, Demir yolu tüp tünel bağlantısını gerçekleştirilmesi, Demir yolu ulaştırmasında güvenliği arttırmak için akıllı ulaşım sistemlerinden yararlanılması, özel sektör tren işletmeciliğinin teşvik edilmesi.	Demiryollarının serbestleşmesi, özelleştirilmesi, rekabete açılması; Hizmet kalitesi, müşteri memnuniyeti, Demir yolu ulaşımının sosyal ve siyasal etkileri; Demir yolu politikası; Ekonomik etkinlik; Hızlı tren; Demir yolu altyapısı ve üstyapısı; Demir yolu ulaşımının çevresel etkileri; Elektrifikasyon, Demir yolu güvenliği; Karma, kombine, intermodal taşımacılık, Demir yolu tarihi; Mimari yapı, Uluslararası Demir yolu taşımacılığı; Etkinlik;
Stratejik Plan (2014 -2018)	Tehlikeli maddelerin Demir yolu ile taşınmasına ilişkin düzenlemeler, lojistik köy kurulması ile ilgili düzenlemeler, çeken ve çekilen araçların tescil, teknik muayene işlemleri ile ilgili düzenlemeler, personelin mesleki yeterlilik şartları ile ilgili düzenlemeler, Demir yolu altyapı kullanım ücretleri ve taşımacılık	Demir yolu tarihi, Demir yolu ulaştırmasının sosyal ve siyasal etkileri, Demir yolu ulaştırmasının çevresel ve ekonomik etkileri, Demir yolu alt ve üstyapısı ve sanat yapıları, hat bakım, elektrifikasyon, sinyalizasyon, Demir yolu gereçleri imalatı, Demir yolu işletmeciliği, karma, kombine ve intermodal taşımacılık, hizmet kalitesi ve müşteri

	faaliyetleri ücretleri ile ilgili düzenlemeler, Demir yolu garlarının asgari niteliklerinin belirlenmesi, Demir yolu ulaştırmasında görev yapacak özel ve kamu işletmeler ile ilgili düzenlemeler, AB ile uyumlu Demir yolu ulaştırması için gerekli mevzuat düzenlemeleri, kent içi raylı taşımacılık, uluslararası Demir yolu ulaştırması.	memnuniyeti, mimari yapı, demiryollarının serbestleşmesi, özelleştirilmesi, rekabete açılması, hızlı tren, etkinlik, kent içi raylı taşımacılık, Demir yolu kamulaştırma ve yatırım, dış ticaret,
Stratejik Plan (2017 -2021)	Tehlikeli maddelerin Demir yolu ile taşınmasına ilişkin düzenlemeler, lojistik köy kurulması ile ilgili düzenlemeler, çeken ve çekilen araçların tescil, teknik muayene işlemleri ile ilgili düzenlemeler, personelin mesleki yeterlilik şartları ile ilgili düzenlemeler, Demir yolu altyapı kullanım ücretleri ve taşımacılık faaliyetleri ücretleri ile ilgili düzenlemeler, Demir yolu garlarının asgari niteliklerinin belirlenmesi, ve kamu işletmeler ile ilgili düzenlemeler, AB ile uyumlu Demir yolu ulaştırmasında görev yapacak özel Demir yolu ulaştırması için gerekli mevzuat düzenlemeleri, kent içi raylı taşımacılık, uluslararası Demir yolu ulaştırması.	Demir yolu tarihi, Demir yolu ulaştırmasının sosyal ve siyasal etkileri, Demir yolu ulaştırmasının çevresel ve ekonomik etkileri, Demir yolu alt ve üst yapısı ve sanat yapıları, hat bakım, elektrifikasyon, sinyalizasyon, Demir yolu gereçleri imalatı, Demir yolu işletmeciliği, karma, kombine ve intermodal taşımacılık, hizmet kalitesi ve müşteri memnuniyeti, mimari yapı, demiryollarının serbestleşmesi, özelleştirilmesi, rekabete açılması, hızlı tren, etkinlik, kent içi raylı taşımacılık, Demir yolu kamulaştırma ve yatırım, dış ticaret,
TCDD Stratejik Plan 2009-2014	GAP bölgesi Demir yolu ulaştırması, Demir yolu ulaştırmasında emniyet yönetim sistemi ile ilgili düzenlemeler, hemzemin geçitlerinin kontrollü hale getirilmesi, personel eğitimi	Demir yolu ulaşımının sosyal ve siyasal, çevresel ve ekonomik etkileri, Demir yolu politikası, Ekonomik etkinlik ve etkinlik, Hızlı tren, Demir yolu altyapısı ve üst yapısı, Elektrifikasyon, Demir yolu güvenliği; Karma, kombine, intermodal taşımacılık, Demir yolu tarihi; Mimari yapı, Uluslararası Demir yolu taşımacılığı, Demiryollarının serbestleşmesi, özelleştirilmesi, rekabete açılması, Demir

		yolu gereçleri imalatı; Demir yolu işletmeciliği; Dış ticaret; Hizmet kalitesi müşteri tatmini.
TCDD Stratejik Plan 2015 -2019	Milli tren projesi, personel niteliklerinin artırılması, kapıdan kapıya taşımacılık, Van gölü feribot ulaşımı, Yüksek hızlı trenler için tren planlama, projelendirme ve izleme sistemleri ile merkezileştirilmiş trafik yönetim sistemi.	Demir yolu ulaşımının sosyal ve siyasal etkileri; Demir yolu altyapısı; Elektrifikasyon; Hat bakım; Etkinlik; Dış ticaret; Demiryollarının serbestleşmesi, özelleştirilmesi, rekabete açılması, Demir yolu tarihi, Mimari yapı, Hızlı tren, Hat bakım, Demir yolu sanat yapıları, Demir yolu yatırım, Karma, kombine, intermodal taşımacılık, Kent içi raylı taşımacılık, Sinyalizasyon, Demir yolu işletmeciliği.
2023 Turizm Stratejisi	Ulaşımında Demir yolu ulaştırmasının payının artırılabilmesi için ana turizm bölgelerini birbirine bağlayacak şekilde hızlı tren hatlarının inşa ve bölgesel bağlantıların geliştirilmesi.	

- Makale konuları içerisinde turizm ulaştırması ile doğrudan ilişkili makalelere rastlanmamıştır.

- En fazla makale yayımlanan araştırma disiplini 22 makale ile inşaat mühendisliği araştırma disiplinidir. 16 makale ile tarih araştırma disiplini ise ikinci sırada yer almaktadır.

- ULAKBİM’ de yer alan demir yolu ulaştırması konulu makalelerde en çok nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Nitel araştırma yönteminin en çok kullanıldığı makaleler ise sosyal bilimler veri tabanında yer almaktadır. Sosyal bilimler veri tabanında yer alan makalelerde de nitel araştırma yöntemleri içerisinde betimsel analizin sık kullanılan analiz yöntemi olduğu görülmüştür. Makalelerde en sık kullanılan veri toplama tekniği ise Kaynak Tarama’dır. Dolayısıyla yayımlanan makalelerin çoğunun derleme olduğu söylenebilir.

- Araştırma kapsamında ulaşılan toplam 120 makale farklı araştırmacılar tarafından yazılmıştır. Genellikle demir yolu ulaştırması konusu yazarlar tarafından birer kez ele alınmıştır. Fen bilimleri ve mühendislik veri tabanında yer alan

makalelerin yazarları daha az çeşitlilik göstermektedir. Ancak sosyal bilimler veri tabanında yer alan makaleler ise farklı araştırmacılar tarafından ele alınmıştır. Dolayısıyla demir yolu ulaştırması konusunda uzmanlaşan araştırmacıların çok az olduğu sonucuna ulaşılabilir.

Araştırmamız kapsamında elde edilen sonuçlara yönelik öneriler aşağıda yer almaktadır:

Ulakbim’de yayımlanan demir yolu ulaştırması ile ilgili makaleler içerisinde turizm ve demir yolu ulaştırması alanında makaleye rastlanmamıştır. Bu alanda yapılan yayınların yetersiz olduğu düşünülmektedir. Dolayısıyla üniversitelerdeki turizm araştırmacılarının bu alanda çalışmaları önerilebilir.

Araştırma sonuçları, demir yolu ulaştırması ile ilgili makalelerin kalkınma ve stratejik planlarının hazırlanmasına yeterli katkıyı sağlamadığını göstermiştir. Araştırmacıların çalışmalarını demir yolu ulaştırması ile ilgili güncel konular ve geleceğe yön verecek konularda gerçekleştirerek, özellikle dünyadaki gelişmeleri ve yenilikleri takip ederek, hazırlanacak kalkınma ve stratejik planların oluşturulmasına veri oluşturacak konulara öncelik vermeleri gerekmektedir. Bununla birlikte araştırmalarını kalkınma ve stratejik planlarda yer alan konuları destekleyecek şekilde gerçekleştirmeleri de önerilmektedir.

Araştırma sonuçları, bilimsel araştırmalarda özellikle sosyal bilimler alanında nicel araştırma yöntemlerine daha az yer verildiğini göstermektedir. Sosyal bilimler alanında yapılacak bilimsel araştırmalarda deneysel (ampirik) çalışmalara da ağırlık verilmesinin demir yolu ulaştırmasının gelişimine daha etkin bir katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Bu araştırma sadece ULAKBİM’de yer alan makaleleri kapsamaktadır. Bundan sonraki araştırmalarda Türkiye’deki tüm sosyal bilimeler alanındaki dergiler incelenerek bu sonuçlar ile benzerlik gösterip göstermediği belirlenebilir. Bununla birlikte uluslararası yayınlar da incelenerek karşılaştırmalar yapılabilir.

Diğer ulaştırma alanlarında da benzer çalışmalar yapılarak, eksik bulunan konular tespit edilerek, ulaştırma çalışan akademisyenlere araştırmalarında ışık tutabilecek veriler elde edilebilir.

Araştırma sonuçlarına göre aşağıdaki konularda araştırma yapılmadığı belirlenmiştir. Bundan sonraki araştırmalarda demir yolu ulaştırması çalışacak akademisyenlere aşağıdaki konular önerilmektedir.

- Emniyet yönetim sistemi
- Personel niteliklerinin artırılması,
- Kapıdan kapıya taşımacılık,
- Yüksek hızlı trenler için merkezileştirilmiş trafik yönetim sistemi,
- Milli tren projesi,
- Tehlikeli maddelerin demir yolu ile taşınması,
- Çeken ve çekilen araçların tescil ve teknik muayenesi,
- Personelin mesleki yeterlilik şartları,
- Demir yolu garlarının asgari niteliklerinin belirlenmesi,
- Demir yolu altyapı kullanım ve taşımacılık faaliyetleri ücretleri ile ilgili düzenlemelerdir.

KAYNAKÇA

- Ahipaşaoğlu, H.S. ve Arıkan, İ. (2003). *Seyahat İşletmeleri Yönetimi ve Ulaştırma sistemleri*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Akça, Y., Şahan, G. Ve Tural, A. (2017). Türkiye'nin Kalkınma Planlarında Eğitim Politikalarının Değerlendirilmesi. *International Journal of Cultural and Social Studies (IntJCSS)*., 3, 394-403.
- Akbulut, G., (2010). *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demir yolu Ulaşımı*. Ankara: Anı Yayıncılık.
- Albalate, D. and Bel, G. (2009). Tourism and Urban Public Transport: Holding Demand Pressure Under Supply Constraints. *Tourism Management*, 1-9.
- Altınpulluk, H. (2018). Türkiye'de Arttırılmış Gerçeklikle İlgili Hazırlanan Tezlerin Bibliyometrik Analiz Yöntemiyle İncelenmesi. *Eğitim Teknolojisi Kuram ve Uygulama*. 8(1), 248-272.
- Alsumairi M, Tsui W. H, (2017) A case study: The impact of low-cost carriers on inbound tourism of Saudi Arabia'' *Journal of Air Transport Management*, 62, 129-145.
- Arıkan, İ. ve Ahipaşaoğlu, H.S. (2005). *Ulaştırma İşletmeleri ve Türkiye'de Düşük Maliyetli Taşıyıcıların Yolcu Profilini Belirlemeye Yönelik Bir Araştırma*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Arıkan, İ. ve Ahipaşaoğlu, H.S. ve Yüksek, G. (2008). Turizmde Taşımacılık, Ulaştırma ve Seyahat İşletmeleri Yönetimi. Bulu, M. ve Eraslan, H. (Editörler), *Sürdürülebilir Rekabet Avantajı Elde Etmede Turizm Sektörü: Sektörel Stratejiler ve Uygulamalar* içinde (s. 292-302).
- Bakırcı, M. (2013). Türkiye'nin Uluslararası Ulaşımında Demir Yolu Sınır Kapılarının Yeri Ve Etkinliği. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 28, 370-407.
- BAYRAM, G.Ö. (1998). Atıf Verisi (Citation Data) Ve Enformatik Yasalar: Türk Kütüphanecilik Literatüründeki Doktora Tezleri Üzerinde Bir Uygulama. *Türk Kütüphaneciliği*, 12(1): 21-32.
- Bekem, B.R. (2016). *Demir Yolu Ulaştırma Sektöründe Serbestleşmenin Demir Yolu Ulaştırmasının Gelişimine Etkisi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Türk Hava Kurumu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Besimoğlu, C. (2015). *Türkiye'deki Ziraat Fakültelerinin Tarımsal Araştırma*

Eğilimleri: 1996-2011 Yıllarının Bibliyometrik Analizi. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara: Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Bonnet, C.F. (2013), *Raylı Sistemlerin Temelleri.* (Çev: Erkaya, H.H.). İstanbul: Nobel Yayın Dağıtım.

Burton, R. (2000). *Travel Geography*, 2. edition, Essex: Longman.

Butler, R. W. (1980). The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources. *Canadian Geographer*, 24, (1), 5-12.

Chen, Z. and Haynes, K.E.. (2012). Tourism Industry and High Speed Rail, Is There a Linkage: Evidence From China's High Speed Rail Development. ASRDLF2012 conference special session on High Speed Rail Tourism and Territories, Belfort, France.2012.

Çubuk, M. ve Koçak, İ. H. (2012). Deniz Yolu Ulaştırması. M. Cavcar (Editör), *Turizm Ulaştırması* içinde (s. 78-111). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Yayınları.

Doğaner, S. (1996) Türkiye’de turizm ulaştırması. *Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, 1996 (4), 19-45.

Doğaner S. (1998). Türkiye Ulaşım Sistemleri Turizm Ve Çevre İlişkileri. *Coğrafya Dergisi*, 1-25.

DPT. (1963). Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963 – 1967. Ankara: T. C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı. www.kalkinma.gov.tr/Pages/KalkinmaPlanlari.aspx. (Erişim tarihi: 22.04.2018)

DPT. (1968). İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968–1972. Ankara: T. C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı. www.kalkinma.gov.tr/Pages/KalkinmaPlanlari.aspx. (Erişim tarihi: 22.04.2018)

DPT. (1973). Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1973–1977. Ankara: T. C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı. www.kalkinma.gov.tr/Pages/KalkinmaPlanlari.aspx. (Erişim tarihi: 22.04.2018)

DPT. (1979). Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-1983 Ankara: T. C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı. www.kalkinma.gov.tr/Pages/KalkinmaPlanlari.aspx. (Erişim tarihi: 22.04.2018)

DPT. (1984). Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1985–1989 Ankara: T. C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı. www.kalkinma.gov.tr/Pages/KalkinmaPlanlari.aspx. (Erişim tarihi: 22.04.2018)

DPT. (1989). Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı 1990-1995. Ankara: T. C. Başbakanlık

Devlet Planlama Teşkilatı. www.kalkinma.gov.tr/Pages/KalkinmaPlanlari.aspx. (Erişim tarihi: 22.04.2018)

DPT. (1995). Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1996–2000. Ankara: T. C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı. www.kalkinma.gov.tr/Pages/KalkinmaPlanlari.aspx. (Erişim tarihi: 22.04.2018)

DPT. (2000). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı. 2001–2005. Ankara: T. C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı. www.kalkinma.gov.tr/Pages/KalkinmaPlanlari.aspx. (Erişim tarihi: 22.04.2018)

DPT. (2001) Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu

DPT. (2006). Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı 2007-2013. Ankara: T. C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı. www.kalkinma.gov.tr/Pages/KalkinmaPlanlari.aspx. (Erişim tarihi: 22.04.2018)

DPT. (2013). Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı 2014-2018. Ankara: T. C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı. www.kalkinma.gov.tr/Pages/KalkinmaPlanlari.aspx. (Erişim tarihi: 22.04.2018)

Graham, A. (2006). *Transport and Transit: air, land sea. Tourism Business Frontiers Consumers, Products and Industry*. Oxford: Elsevier Butterworth-Heinemann.

Gün, D.,(2013),”Gunumuzde Değişen Low Cost Carrier ve Network Taşıyıcı Konsepti Sefainan, <http://www.sefainan.com/>,<http://www.sefainan.com/gunumuzde-degis-en-low-cost-carrier-ve-network-tasiyici-konsepti.html>. (Erişim tarihi: 28.12.2017)

Gürdal, M. (1990). *Turizm Ulaştırması*. Ankara: Adım Yayıncılık.

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

Hall, C.M. and Page, S.J. (2002) *The Geography of Tourism and Recreation: Environment, Place and Space*, 2. Edition, London: Routledge.

<http-1:https1://www.turkaramamotoru.com/tubitak-ulakbim-71388.html> (Erişim tarihi: 10.08.2017)

<http2:http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/StratejikPlan/IMEAK DTO Str Plan 2017.pdf> (Erişim tarihi: 23.08.2017)

<http-3:https://www.internationalairportreview.com/article/1704/asias-emerging-airport-cities/>.(Erişim tarihi: 29.08.2017)

<http-4:http://www.tcdttasimacilik.gov.tr/interrail> (Erişim tarihi: 01.09.2017)

[http-5:http://www.milliyet.com.tr/Dogu-Ekspresi-nedir--Dogu-Ekspresi-nin-rotasi-ve-bilet-fiyatlari-molatik-1450/](http://www.milliyet.com.tr/Dogu-Ekspresi-nedir--Dogu-Ekspresi-nin-rotasi-ve-bilet-fiyatlari-molatik-1450/) (Erişim tarihi: 03.09.2017)

Ishida, Y. (2011). Avrupa Birliği Dışında: Japonya. Drew, J., Ludewig, J. (editörleri), *Demiryolları Reformu Tecrübeden Öğrenmek içinde* (s. 24-329. Brüksel: Avrupa Demiryolları ve Altyapı Şirketleri Topluluğu.

İncekara, A. ve Yılmaz, S. (2002). Dünya'da ve Türkiye'de Kurvaziyer turizmi, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.

İncekara, B.,Dördüncü, H. ve Özer, K.O. (2015) Turizm Ulaştırmasının Deniz Yolu Ulaştırmacılığı Yönünden Gelişimi. İktisat Politikası Araştırmaları Dergisi Journal of Economic Policy Researches, 2 (1), 1-16.

Jing, S., Qinghua, Z., ve Landström, H. (2015). Entrepreneurship research in China: internationalization or contextualization? *Entrepreneurship & Regional Development*. 27 (1-2), 50-79

Kaya, E. (2013). Ulaştırma Kavramı ve Önemi. N. Aras ve E. Gerede (Editörler), *Ulaştırma Sistemleri içinde* (s. 02-25). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Yayınları.

Kaynak, M. (2002). Yeni Demir Yolu Çağı Yüksek Hızlı Trenler ve Türkiye. *Ekonomik Yaklaşım*, Cem Alpar Özel Sayısı 13(42-43), 23-52.

Kazda, A. (2000). Passenger Terminals. A. Kazda and R.E. Caves (Editörler), *Airport Design and Operation içinde* (s.2 45- 263). UK: Pergamon Elsevier Science.

Khan, S. A. R., Qianli, D., SongBo, W., Zaman, K., Zhang, Y. (2017). Travel and tourism competitiveness index: The impact of air transportation, railways transportation, travel and transport services on international inbound and outbound tourism. *Journal of Air Transport Management*, 58, 125-134.

Kılıçlar, A., Sarı, Y., ve Seçilmiş, C. (2010). Yolcuların Ulaşım Aracı Olarak Yüksek Hızlı Treni Tercih Nedenleri Üzerine Bir Araştırma. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*,11(2), 195 -216.

Kırgız, A. ve Arıkan, İ. (2015). Hava Yolu Ulaştırması. İ. Arıkan, (Editör.), *Turizm Ulaştırması içinde* (s. 123- 156) Ankara Detay Yayıncılık.

Kozak, N., Kozak, M, ve Kozak, M. (2015). Genel Turizm İlkeler ve Kavramlar. Ankara: Detay Yayıncılık.

Kumar V.and Komaraiah, J.B. (2014). Role of Indian railways in promotion of tourism in India: A case study of foreign tourists. *IOSR Journal of Humanities and Social*

Science 19 (1), 22–32.

Kurt, C. (2010). *Türkiye’de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri ve Önemi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Küçükaltan, D. ve Özer, S.U. (2015). Turizm Ulaştırması ve Pazarlama. İ. Arıkan (Ediört.), *Turizm Ulaştırması* içinde (s. 213- 237). Ankara Detay Yayıncılık.

Lundberg, E. D. (1990). *The tourist business* (6. edition.). NewYork: Van Nostrand Reinhold.

Lumsdon, L. (2000). Transport and Tourism: Cycle Tourism A model For Sustainable development?. *Journal Of Sustainable. Tourism*, 8 (5), 361-377.

Lumsdon, L. and Page, S.J. (2004) Progress In Transport and Tourism Research: Reformulating the Transport–Tourism Interface and Future Research Agendas, L. Lumsdon and S.J. Page (editörler), *Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium*, Oxford: Elsevier, 1–28.

McBurney, M. K. and Novak, P. L. (2002). What is bibliometrics and why should you care? *Proceedings of the Professional Communication Conference*. 108– 114.

Olipra, L. (2012). The Impact Of Low-Cost Carriers On Tourism Development In Less Famous Destinations. www.academia.edu/22921563/The_impact_of_low-cost_carriers_on_tourism_development_in_less_famous_destinations. (Erişim tarihi: 28.12.2017)

Öter, Z. (2007) Turizmde Ulaştırma. O. İçöz (Editör.), *Genel Turizm Turizmde Temel Kavramlar ve İlkeler* (s. 53- 75). Ankara: Turhan Kitapevi.

Özenen, C.G.(2003). *Havaalanı Yatırımlarında Özelleştirme Dünyadaki Uygulamalar Ve Türkiye İçin Öneriler*. .Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı.

Page, S.J. (2009). *Tourism Management third Edition*. Slovenia: Elsevier.

Papliara, F., Andrea, L., Juan, G. and Jose, M.V.(2015). High Speed Rail and the tourism market: Evidence from the Madrid case study. *Transport Policy*, Volume 37, 187- 194.

Peköz, A. ve Arıkan, İ. (2015). Turizmde Deniz Yolu ve İç Suyolları Ulaştırması. İ. Arıkan (Edit.), *Turizm Ulaştırması* içinde (s. 75- 122). Ankara: Detay Yayıncılık.

Prideaux, B. (2000). The Role of The Transport System In Destination Development. *Tourism Management*, 21(1), 53-63.

Resmi Gazete (2011). Ulaştırma denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve

Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (KHK 655), 1.11.2011 tarihli ve 28102 sayılı R:G. www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/11/20111101M1-1.htm. (Erişim tarihi: 28.10.2017)

Rota, Y. (2012). Demir Yolu Ulaştırması. M. Cavcar (Editör), *Turizm Ulaştırması* içinde (s. 52-77). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Yayınları.

Satan, A. (2012). Osmanlı Devri Demir Yolu Kronolojisi. E.V. Uçar ve A. Doğan (Editörler), *Osmanlıda Ulaşım* içinde İstanbul: Çamlıca Yayınevi.

Satan, A. (2012). Osmanlı'nın Demir Yolu Çağına Girişi. E.V. Uçar ve A. Doğan (Editörler), *Osmanlıda Ulaşım* içinde İstanbul: Çamlıca Yayınevi.

Saatçioğlu, C. (2016). *Ulaştırma Ekonomisi Sistemler- Politikalar- Uygulamalar*. İstanbul: Sümer Kitapevi.

Sarılgan A.E., (2016). Impact of Low Cost Carriers on Turkish Tourism Industry. *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 6 (4), 176-188.

Sezgin, E. (2016). Endüstriyel Turizm ve Seyahat. E. Sezgin (Editör.), *Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü* içinde (s. 02-18). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Yayınları.

Sharpley, R. (2006). *The Travel and Tourism Industry*. London: Sage Publication.

Suvacı, B. (2016). Sosyal Bilimler Veri Tabanında Yayımlanan Lojistik Ve Tedarik Zinciri Makalelerinin Bibliyometrik Profili. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3 (25), 263-281.

Tan H. (2008) *Havaalanlarının Turizmdeki Etkinliği Ve Verimliliği: Veri Zarflama Analizi(Dea) Kullanılarak Türkiye Cumhuriyeti Havalimanlarında Ölçümü*. Uzmanlık Alan Tezi. Ankara: T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı Dış İlişkiler Ve AB Koordinasyon Dairesi Başkanlığı.

Tang, C., Weaver, D. and Lawton, L. (2017). Can stopovers be induced to revisit transit hubs as stayovers? A new perspective on the relationship between air transportation and tourism. *Journal of Air Transport Management*. (62), 54-64.

TCDD (2008). 2008 Demir Yolu Sektör Raporu. Ankara: T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü. www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/stratejik.pdf. (Erişim tarihi: 28.02.2018)

TCDD (2014). 2014 Demir Yolu Sektör Raporu. Ankara: T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü. www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/stratejik.pdf. (Erişim tarihi:

28.02.2018)

TCDD (2016). Türkiye Ulusal Ajansı 2016. E- rail Demir Yolu Yol Yapım Bakım ve Onarımcısı Öğretim Modülleri. Hayat Boyu Öğrenme Programı Ankara.

TCDD (2018). Demir yolu Sektör Yapısı. Ankara: T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, İnsan Kaynakları Dairesi Başkanlığı Yayınları.

TCDDa (2016). 2016 Demir yolu Sektör Raporu. Ankara: T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü. www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/stratejik.pdf. (Erişim tarihi: 28.02.2018)

TCDDb (2016). 2016 TCDD Faaliyet Raporu. Ankara: T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü. www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/stratejik.pdf. (Erişim tarihi: 28.02.2018)

TCDDSP (2009). TCDD Stratejik Planı 2010-2014. Ankara: T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü. www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/stratejik.pdf. (Erişim tarihi: 28.04.2018)

TCDDSP (2014). TCDD Stratejik Planı 2015-2019. Ankara: T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü. www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/stratejik2015.pdf. (Erişim tarihi: 28.04.2018)

Tozar, B ve Diğerleri. (2011). *Yine Yeni Yeniden İpekyolu*. Ankara: Arkadaş Basım San. Tic. Ltd. Şti.

Tuncer, B., ve Gavcar, E .(2014). Havalimanı Terminal Hizmet Kalitesini Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi. Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, 2 (6), 183-211.

Tunçsiper, B. (1993). *Türk Turizminde Ulaştırma Sorunları*. Balıkesir. Balıkesir Valiliği İl Kültür Müdürlüğü.

TS. (2007). 2023 Turizm stratejisi. www.kultur.gov.tr/Eklenti/906,ttstratejisi2023pdf.pdf?0.

(Erişim tarihi: 28.04.2018)

Tücel, S. Ve Taşar, M. (2016). Demir yolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demir yolu Siyaseti. VAKANÜVİS- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi/ International Journal of Historical Researches, 1(1), 293-342.

UBSP. (2008) 2009- 2013 Ulaştırma Stratejik Planı. Ankara: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/b6bb5bb0a6edebf.pdf. (Erişim tarihi: 28.04.2018)

UBSP. (2013) 2014- 2018 Ulaştırma Stratejik Planı Ankara: T.C. Ulaştırma Denizcilik

- ve Haberleşme Bakanlığı. www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/b6bb5bb0a6edebf.pdf. (Erişim tarihi: 28.04.2018)
- UBSP. (2016) 20147- 2021 Ulaştırma Stratejik Planı Ankara: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/b6bb5bb0a6edebf.pdf. (Erişim tarihi: 28.04.2018)
- Uçev E.S. ve Mahdum N. (2015). *Dünyada ve Türkiye’de Hızlı Tren İşletmeciliği*. Ankara: T. C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Çalışma Raporları.
- UNWTO (2012). Methodological Notes to the Tourism Statistic Database, Madrid: World Tourism Organization.
- Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Panel Raporu. (2003). <https://docplayer.biz.tr/139818-Vizyon-2023-ulasirma-ve-turizm-paneli-vizyon-2023-teknoloji-ongorusu-projesi-rapor-ulasirma-ve-turizm-paneli-temmuz.html>. (Erişim tarihi: 22.09.2017)
- Westlake, J. Ve Robbins, D. (2005). *Tranportation*. Cooper. C ve diğerleri (Editörler), *Tourism: Principles and Practices*, 3. Edition, Essex: Pearson Education Ltd.
- Yılmaz, H. ve Arıkan, İ. (2015). Turizm ve Ulaştırma. İ. Arıkan, (Editö), *Turizm Ulaştırması* içinde (s. 01- 10). Ankara Detay Yayıncılık.
- Yüksek, G. (2012). Turizm ve Ulaştırması. M. Cavcar (Editör), *Turizm Ulaştırması* içinde (s. 02-25). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Yayınları.
- Yüksek, G. ve Arıkan, İ. (2015). Turizm ve Demir Yolu Ulaştırması. İ. Arıkan (Editör). *Turizm Ulaştırması* içinde (s. 49- 74). Ankara Detay Yayıncılık.
- Yüksek, G., Akkoç, İ.T., ve Bayer, R.U. (2016). The Effects of Public Transport Performance on Destination Satisfaction. *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure* 5 (4), 1-12.
- Zan, B.U. (2012). *Türkiye’ de Bilim Dallarında Karşılaştırmalı Bibliyometrik Analiz Çalışması*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi, sosyal bilimler Enstitüsü.

ÖZGEÇMİŞ

Nevin YAVUZ

Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Yüksek Lisans

Eğitim

Lisans: Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksekokulu, Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği (1994-1998)

Lise: Gazi Lisesi (1985-1988)

İş

Anadolu Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi Havacılık Yönetimi Bölümü, Öğretim Görevlisi (2007'den beri)

Kişisel Bilgiler

Doğum yeri/yılı: RAZGRAT/04.01.1971

Cinsiyet: Kadın

Yabancı Dil: İngilizce