

UMUR-U NAFİA PROGRAMI'NDAN GÜNÜMÜZE CUMHURİYET'İN ULAŞIM POLİTİKALARI

Fevzi ÇAKMAK
Öğretim Elemanı
Dokuz Eylül Üniversitesi
İzmir/ Türkiye
fevzi.cakmak@deu.edu.tr

GİRİŞ

Türkiye'nin yeniden inşası, Genç Cumhuriyet idaresinin en önemli hedeflerinden birini teşkil etmekteydi. Bu inşa sürecinde ulaşım sektörü önemli bir faaliyet alanıydı. Gerek geçmiş idareden geri kalan zayıf ulaşım ağı mirası ve gerekse uzun savaşlardan sonra birçok bölgede işlevsiz hale gelen ulaşım sistemleri, bu durumu zorunluluk haline getirmekteydi.

Ulaşım bir ülkenin sosyal, ekonomik, politik ve kültürel gelişimi açısından önem arz eden bir sektördür. Ulusal Kurtuluş Savaşı'nın bitmesinin hemen akabinde toplanan ve Türk tarihinin ilk ekonomik kongresi olan İzmir İktisat Kongresi'nde, yeni idarenin ulaşımına verdiği önem ve bu alana yönelik aldığı kararda şu ifadeler yer verilmekteydi; “Yalnız millet ve memleket hakkında tatbiki daha faydalı olacak olan tarzın bir an önce belirlemek, derhal tatbikine girişilmesi ve mümkün olan en kısa sürede memleketin her tarafını örümcek ağı gibi zamana uygun nakliye vasıtalarıyla donatmak”¹.

Cumhuriyet'in ilanından önce, 1923 yılında yayınlanan “Umur-u Nafia Programı”, yeni idarenin ulaşımına yönelik politikasının ilk önemli belgesini teşkil etmekteydi. Bu programdan önce, 1880 ve 1908 tarihlerinde yayınlanan nafia (bayındırlık) programı bulunmaktadır. Bu programlar genelde karayolu, demiryolu, limanların yapımı, bataklıkların kurutulması ve ovalarda sulama yapılması gibi işleri kapsamaktadır². 1923 tarihli program bütüncül bir şekilde, ülkenin tümünü kapsayacak bir altyapı kalkınması şeklinde hazırlanmıştır. Program tüm mühendislik alanlarını kapsayacak şekilde hazırlanarak, farklılaşmaya imkan sağlanmamıştır. Bu durumun en önemli nedenlerinden biri, Türkiye'deki inşaat mühendisliği alanının gelişip, çeşitlenmemesi gösterilebilir³.

1923 Nafia programının temelinde ulaşımın geliştirilmesi önceliği almış ve özellikle demiryolu ulaşımı ön plana alınmıştır. Fakat programın kabul edilmiş tarihinin Ankara'nın başkent oluşundan önce olması nedeniyle, sonra uygulanacak olan demiryolu ağından çok büyük farklılıklar göstermektedir. Bu programda Ankara, demiryolu ağının odağı konumunda değil, sadece bir uç noktası konumunda yer almıştır. Program, biri İstanbul'dan Avrupa'ya uzanan Şark Demiryolu, diğeri Bağdat Demiryollarını esas alan bir ağı temel almaktadır. Ayrıca programda var olan hatların millileştirilmesi düşünülmeyip, sadece var olan fiyat tarifelerinde gerekli düzenlemelerin yapılmasının esas alındığı gözlenmektedir. Demiryolu yapımının da çeşitli imtiyazlarla gerçekleştirilmesi düşünülmektedir⁴. Programda ayrıca karayolu ağının gelişimi de programlanmış ve kısa mesafeli ulaşımında karayolu ulaşımı

¹Afet İnan, İzmir İktisat Kongresi, TTK, Ankara, 1989, s.25.

² İlhan Tekeli, Selim İlkin, Cumhuriyet'in Harcı, III, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay., İstanbul, 2004, s.218.

³ A.g.e., s.219.

⁴ A.g.e., s.s.223-225.

öngörülmüştür. Özellikle şehirlerle köylerin irtibatının sağlanması hedef teşkil etmektedir. Yol yapımında masrafların, eskiden beri gelen yol vergisinden sağlamak ve “her fert istifade derecesi oranında yol masrafına iştirak etmelidir” ilkesini hayata geçirmek temel amaç olmuştur⁵. 1923 yılı içerisinde uygulanan program, Ankara’nın başkent oluşu ve millileştirme politikaları sonrası uygulanmayacak, programın öngördüğü ulaşım ağı, kısa süre sonra işlerliğini yitirecektir.

1923–1950 YILLARI ARASINDA ULAŞIM POLİTİKALARI

Demiryolu Ulaşımı

Bu yıllarda ulaşımdaki politikanın en önemli ayağını, demiryolu ulaşımının kısa sürede gelişimi oluşturmaktadır. “Bir karış fazla şimendifer” sloganıyla yola çıkan Cumhuriyet idaresi 1923 yılında 3756 km olarak devraldığı demiryolu ağını, yirmi yedi yıllık bir sürenin sonunda iki katından daha fazla oranda geliştirerek 1950 yılında 7671 km’ye ulaştırmıştır. Bu gelişim sürecinde, yabancıların elinde bulunan demiryolu hatları bizzat devlet tarafından satın alınmış⁶, aynı zamanda devlet yeni hatlar inşa etmiş ve bu hatları işletmiştir. Bu süreçte Ege bölgesinde, İzmir-Kasaba hattı 1934, Aydın Demiryolu ise 1935 yılında devlet tarafından satın alınmıştır.

Yeni inşa edilen demiryolu hatları, eskilerinin aksine tamamen ülke menfaatleri çerçevesinde, ülkenin gelişimine yardımcı olmak amacıyla inşa edilmiştir. Ülke içerisinde yeni inşa edilen hatlar hem ülke içinde bölgeler arasındaki bağlantıları sağlamış hem de eski hatların daha işlevsel hale getirilmesini öngörmüştür. Eski idareden “Ağaç Dalları” şeklinde ve belli bir gücün kendi çıkar alanını denetlemenin aracı olarak devralınan hatlar, ulus-devlet parolasıyla yola çıkan yeni idare tarafından “Ağ (Network)” biçimine ve birbirlerine bağlantılı hale dönüştürülmüştür⁷. Özellikle ilk on yılda demiryolu inşasında çok muazzam bir artış kendini gösterirken, sonraki süreçte bir yavaşlama görülür. İlk zamanlar yabancılardan alınan kredilerle gerçekleştirilen demiryolu inşası, özellikle 1933’de Ergani-Diyarbakır hattı ve 1934’de Sivas-Erzurum hattı için hazine tahvilleri çıkarılarak iç borçlanmaya gidilmiş ve ilk defa yaklaşık 690 km.lik Sivas-Erzurum ve Malatya-Çetinkaya hatlarının ihalesini bir Türk şirketi kazanmıştır. Bu ihale demiryolu yapımlarında bir dönüm noktası olmuştur. Cumhuriyet idaresi bu tarihten sonra “bir karış daha şimendifer” sloganı yerine “Türk bilgisi, Türk sermayesi, Türk müteahhidi ve Türk işçisi ile demiryolu” sloganını kullanmaya başlayacaktır. Böyle bir değişimin yaşanmasında Türk mühendisliğinin ve müteahhitlerinin sayı ve beceri düzeylerinin artması yanında, yabancı şirketlerin kredi sağlama imkânlarının buhran sebebiyle azalmasının da etkisi bulunmaktadır⁸.

Karayolu Ulaşımı

Cumhuriyet’in ilk yıllarında karayolu ulaşımı, demiryolu ulaşımına nazaran büyük bir gelişim göstermemiştir. Ancak, ülkenin ana taşıma sistemini oluşturacak olan demiryolu ağı gerçekleştirildikten sonra, demiryolunun tek başına yeterli olmadığı yerlerde, karayolu ulaşımına da önem verilmeye çalışılmıştır. Karayolu, demiryolu ulaşımının tamamlayıcısı rolünü bu dönemde üstlenmiştir. Karayollarının gelişimine yönelik olarak atılan en önemli

⁵ A.g.e., s.228.

⁶ Bu dönemde yabancılardan satın alınarak millileştirilen şirketlerin listesi için bkz: Doğan Avcıoğlu, Türkiye’nin Düzeni, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1969, s.296-297.

⁷ Tekeli, İlkın, a.g.e., s.314.

⁸ İsmail Yıldırım, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, <http://www.atam.gov.tr/index.php?Page=DergiIcerik&IcerikNo=720>, Güncelleme, 20.10.2009.

adım 1929 yılında Nafia Vekâleti içinde Şose ve Köprüler Reisliğinin kurulması ve eski idare zamanında alınmaya başlanan Yol Vergisi⁹ ile birlikte Yol Kanunu'nun çıkarılmasıdır. Bu kanunda da görüleceği üzere, karayolu inşası daha çok vatandaşın üzerine vazifelendirilmiş ve el işçiliğine bırakılmıştır. Devlet yol yapımını bizzat üstlenmek yerine, bu görevi il özel idarelerine bırakmıştır.

Denizyolu Ulaşımı

8333 kilometrelik kıyı uzunluğu ile Avrupa'daki en uzun kıyıya sahip ülkeler içersinde yer alan Cumhuriyet idaresi, demiryollarına olduğu gibi deniz ulaşımına da büyük bir önem vermiş ve bu alanda önemli ilerlemeler sağlamıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında demiryollarında olduğu gibi yabancıların ellerinde olan bu ulaşım sektörü için, Türk deniz sularında Türk denizcilerinin hâkim olması anlayışından yola çıkılarak, 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj kanunuyla birlikte, hızlı bir millileştirme politikası uygulanmıştır. Böylece kendi kıyılarında deniz ticareti, yük ve insan taşımacılığı yapma ayrıcalığı tamamen Türklere bırakılmıştır.

Tablo:1

(Cumhuriyetin Kurulduğu Dönemde Toplam Gemi Sayı ve Tonajları) ¹⁰		
Kuruluş	Araç sayısı	Toplam gros tonajı
Türkiye Seyrisefain İdaresi	32	23.370
Şirket-i Hayriye	27	4215
Haliç Şirketi (yabancı sermaye)	16	1397
Diğer kişiler ve şirketler	24	15201
Limandaki küçük tekneler	17	2150
İstibot ve Römorkörler	60	600
Motorlu deniz araçları	95	1152
TOPLAM	271	48085

İlk yıllarda daha çok özel sektörü destekleyen devlet, 1933 yılında Devlet Denizyollarının kurulmasıyla bizzat sektörün gelişmesine doğrudan katkıda bulunmaya başlamıştır. Sanayi planlarında bu sektörün gelişimine önem verilmiş, eldeki deniz filosu alınan gemilerle modernleştirilmeye çalışılmıştır. 1938 yılında denizyolu ulaşımında köklü bir reforma gidilerek, deniz ulaştırma ve taşıma sektörleri ile liman işletmecilik hizmetleri birleştirilmiş ve İktisat Vekilliği'ne bağlı Denizbank kurulmuştur. Bankanın kuruluş amacı ise şöyle açıklanmaktadır; "Bugünkü vaziyet bu şekilde olduğuna göre, deniz teşkilatımızın plânlı ve şuurlu çalışabilmesi için bütün işlerin bir elde toplanmasına ihtiyaç olduğu kanaatine varılmış ve böyle bir teşekküle ise ancak uhdesine verilecek hizmetlerin aynı zamanda mühim olan finansman ve kredi işlerini tanzim ve idare edebilecek kabiliyette olması düşünülerek kendisine hakiki bir banka mahiyeti verilmesi zarurî görülmüş ve bu maksatla da Denizbank Kanunu projesi hazırlanmıştır"¹¹. Fakat kısa bir süre sonra banka kapatılarak yerine Devlet Limanları İşletmeleri Umum Müdürlüğü ve Devlet Denizyolları İşletmeler Umum Müdürlüğü adlarında iki ayrı idare kurulmuş, daha sonra kurumların tek çatı altında birleştirilmesinin

⁹ Yol vergisi, 18 ile 60 yaşları arasındaki her erkek vatandaşın ödemek zorunda olduğu bir vergidir. Nakdi ödeme yapamayanlar, bunun karşılığı belli gün karşılığı çalışarak vergisini ödemiştir. İlk yıllarda bedeni ödeyen sayısı fazla iken zamanla bu sayı azalmış ve nakdi ödeyen sayısı artmıştır.

¹⁰ Erdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2006, s.176.

¹¹ A.g.t., s.198.

faıdası ön plana alınarak, 1944 yılında bu kurumlar Devlet Denizyolları İşletmeler Umum Müdürlüğü çatısı altında birleştirilmiştir.

Cumhuriyet idaresi devraldığı filoyu, 1939 yılında 260.170 tona, 1945 yılında ise 318.907 tona çıkarmıştır. Liman yapımına özen gösterilmiş, yabancıların elinde var olan limanlar devletleştirilmiştir. İstanbul ve İzmir Limanı 1925, Haydarpaşa 1927 tarihinde Türklerin yönetimine geçmiştir¹².

Havayolu Ulaşımı

Türk Hava Kurumu 16 Şubat 1925 tarihinde Mustafa Kemal Atatürk'ün emriyle "Türk Tayyare Cemiyeti" adıyla kurulmuştur. Kuruluş amacı, Türkiye'de havacılık sanayisini kurmak, havacılığın askeri, ekonomik, sosyal ve siyasal önemini anlatmak; askeri, sivil, sportif ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak; bütün bunlar için gerekli araç ve gereci hazırlamak; personeli yetiştirmektir. Bu amaç etrafında 1926 yılında "Tayyare Makinist Mektebi" açıldı ve Alman Junkers firmasıyla işbirliğine gidilerek Kayseri'de "Tayyare Otomobil ve Motor A.Ş." kuruldu. Devlet ve halk bütünleşmesi sağlanarak, büyük bir özveri sonucunda, Cumhuriyet'in ilk on yılında 351 tane uçak satın alınarak Türk Silahlı Kuvvetlerine bağışlandı¹³. 1925 yılında Ankara Akköprü'de planör fabrikası kuruldu ve zamanla bu kurum yılda yüz elli planör üretecek konuma geldi. 1933 yılında Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi kurularak, ülkemizde sivil havacılığın gelişimine yönelik önemli bir adım atıldı. 1935 yılında İstanbul'da Nuri Demirağ tarafından her şeyi yerli olan ilk uçak fabrikası kurularak, uçak yapımına başlandı. Aynı yıl Atatürk tarafından, pilot yetiştirmek amacıyla "Türkkuşu" kurumu kuruldu. Gençlerin eğitimi amacıyla, 1936 yılında İnönü'de planör kampı, 1937 yılında Ankara ve İzmir'de birer paraşüt kulesi açıldı. 1937 yılında Etimesgut Uçak fabrikası, 1948 yılında da Gazi Motor Fabrikasının kurulması ile Türk havacılığı çok önemli bir gelişim gösterdi¹⁴. Tüm bu gelişimin sonucu Türkiye, bölgesinin en önemli hava gücüne sahip ülkesi konumuna yükseldi.

1950 VE SONRASI ULAŞIM POLİTİKALARI

Karayolu Ulaşımı

1950 yılı ve sonrası Türkiye'de Ulaşım sektörünün, bütçeden aldığı pay oranı her geçen sene artarak devam etmiştir. Bu süreçte ulaşım yatırımlarından altın payı alan sektör karayolu ulaşımı olmuştur. 1950 yılında kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü ile karayollarına yönelik başlayan hızlı inşaa sürecine "Tekerlek Dönsün" sloganı damga vurmuştur. Bu slogan etrafında, tekerleklerin dönmediği toprak yollarda, otomobil tekerleğinin dönmesini sağlayacak tedbirler bütün yurt genelinde hızla alınmıştır. Özellikle ülke içersindeki motorlu araç sayısı İkinci Dünya Savaşı sonrası çok hızlı bir şekilde artış gösterecektir. Önce tekerleğin döneceği yollar yapılacak, sonra ortaya çıkacak trafik talebine göre aşamalı olarak yolların kalitesi arttırılacaktı. Bu dönemde yol yapım politikasında sosyal niteliği ağır basan, her yere ulaşabilmeyi sağlayacak yol tiplerine ağırlık verilmiştir. Özellikle sağlık ve eğitim gibi temel hizmetlerin ülkenin her yerine götürülmesi, yaz ve kış ulaşımın sağlıklı bir şekilde sağlanması ilk ve önde gelen amaç olmuştur¹⁵. Türkiye'nin girmiş olduğu bu yoğun karayolu

¹² Tekeli, İlkin, *a.g.e.*, s.441.

¹³ <http://www.thk.org.tr/anasayfa.htm>, Güncelleme, 19.10.2009.

¹⁴ Saime Yüceer, "Atatürk'ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti-Bursa Örgütü", *Atatürkçü Bakış*, II/ 3 (Bahar 2003), s.14-15.

¹⁵ Asım Çavuşoğlu, "Karayolu Altyapısının Gelişmesi ve Geleceği", II. Türkiye İktisat Kongresi(2-7 Kasım 1981), Altyapı, Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliği, IV, Devlet Planlama Teşkilatı, s. 163.

inşa projesine en büyük destek ise Amerika Birleşik Devletlerinden gelecektir. Amerikalı heyetlerin hazırlamış olduğu raporlar doğrultusunda, özellikle Sovyetlere yönelik askeri yardım faaliyetlerinin sağlıklı gelişimi için karayoluna geniş bir yatırım payı ayrılacaktır¹⁶. Türkiye, 1950'li yıllarda uygulamış olduğu program sonucu, karayolu ulaşımı konusunda önemli deneyimlere sahip olmuş ve karayolu ağını çok hızlı bir şekilde geliştirmiştir.

Ülkemizde 1970'li yıllarla beraber, motorlu taşıt sanayisinin kurulmasıyla beraber, karayoluna yönelik planlamalar çeşitlenmeye başlamış ve yollardaki artan trafiğe yönelik çeşitli çözüm yolları ortaya konulmaya başlanmıştır. Karayollarında mevcut yollarının niteliklerinin artırılması önemli bir öncelik haline gelecektir. Ayrıca otoyol tarzı geniş çok şeritli yolların yapılması, Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet köprülerinin inşaatları önemli yatırımlar arasında yer almıştır. 1980'li yıllarla beraber transit taşımacılığında büyük bir gelişme sağlanacaktır. 1980'lerden sonra özellikle otoyol yatırımlarında görünen artış, diğer karayolu yatırımlarını olumsuz yönde etkileyecek ve il ve köy yollarının yapımına yeteri kadar önem verilmeyecek, ayrıca mevcut yolların onarımı da aksayacaktır.

Tablo:2

Karayolları Yol Ağı ¹⁷					
Yıllar	Devlet ve İl Yolları		Köy Yolları		Genel Toplam
	Asfalt	Toplam	Asfalt	Toplam	
1950	1624	47080	0	41735	88815
1960	7049	61542	0	47500	109042
1970	19226	59453	0	162055	221508
1980	35810	60761	0	172103	232864
1992	49480	60080	24500	308579	368677

Demiryolu Ulaşımı

1950'lili yıllarla birlikte karayolu ulaşımı için söylediklerimizi, demiryolu ulaşımı için söyleyemiyoruz. Cumhuriyet'in ilk yıllarında yoğun bir şekilde başlanan demiryolu inşa süreci, 1950 yılı sonrası tam bir duraklama sürecine girmiştir. Karayolu ile demiryolu arasındaki denge bozulmuş ve 1959 yılından itibaren demiryolları zarar eder hale gelmiştir. 1950 yılında toplam taşımalarda karayollarının payı, yolcu ve yük taşıma sırasıyla yüzde 46 ve yüzde 17 iken bu oranlar 1960 da yüzde 67 ve yüzde 37 ye yükselmiştir¹⁸. 1960 yıllardan sonra geçilen planlı ekonomik dönemde, ulaşım sektöründeki yatırımların %63 karayoluna giderken, demiryollarına yapılan yatırım miktarı %20'de kalmıştır. Yukarıda da belirtildiği üzere ilk yirmi yılda uygulanan demiryolu politikası sonucu %100'ü geçen demiryolu ağı, sonraki yıllarda giderek azalmış, hatta durma noktasına gelmiştir. 1950 yılından 1977 yılına kadarki geçen sürede mevcut hatlarda meydana gelen artış miktarı %6 olarak kalmıştır. Bu süreçte Doğu Anadolu'daki demiryolu hattının İran'a uzatılması dışında çok büyük bir girişim görülmez. Bunun yanında şehir içi ulaşımı kolaylaştırmak adına, Sirkeci-Halkalı, Haydarpaşa-Pendik, Pendik-Gebze, Ankara-Sincan, Ankara-Kayaş banliyö hatları çift elektrikli hale getirilmiştir¹⁹. Nicelik olarak ortaya konan bu tablonun yanında, nitelik olarak da çok büyük

¹⁶ Tekeli, İlkin, *a.g.e.*, s.404.

¹⁷ *Ekonomik ve Sosyal Göstergeler 1950-1992*, Devlet Planlama Teşkilatı, Mayıs 1993, s.76.

¹⁸ Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967), DPT, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan1.pdf>, s.387.

¹⁹ Tekeli, İlkin, *a.g.e.*, s.444.

bir gelişme gözlenmemektedir²⁰. 1980’li yıllarda daha çok yeni hatların yapılması yerine, mevcut hatların yenilenmesi, bakımı, sinyalizasyon ve elektrifikasyonlarına önem verilmiştir. Buharlı lokomotifler yerine dizel ve elektrikli lokomotiflerin ön plana alındığı görülmektedir²¹. Bugünlere geldiğimizde, ülkemizin demiryolu ağının %19’u 0-10, %11’i 10-20, %16’sı 20-30 ve %54’ü 30 ve daha üstü yaşlarda bulunmaktadır. Başka bir deyişle, ülkemiz demiryollarının %70’inin ekonomik ömrünü tamamladığı anlaşılmaktadır²².

Tablo:3

Demiryollarındaki Gelişim ²³			
Yıllar	Hat Uzunluğu (Km)	Yolcu Sayısı (Bin Adet)	Yük Taşıma (Bin Ton)
1923	3756		
1930	5632		
1940	7381		
1950	7671	53130	8681
1960	7895	96798	14268
1970	7985	104041	14898
1980	8397	112937	11025
1991	8429	133243	14880

Son olarak, ülkemizde demiryolu ulaşımının istenilen seviyede olmamasının nedenleri arasında, ülkemizin yeryüzü şartlarının elverişsizliği; köprü, tünel açmak ve hat döşemede yaşanan güçlükler; maliyetlerin yüksekliği; ülke sermayesinin kıt oluşu; köy, ilçe ve illerin dağınık oluşu gibi nedenler sayılabilir²⁴.

Denizyolu Ulaşımında Yaşanan Gelişmeler

İkinci Dünya Savaşı sonrası Deniz ulaşımında da yeterli bir gelişimin olmadığı görülmektedir. 1950’lilerden sonra özellikle yük taşımaya yönelik girişimler ön plana alınırken, yolcu taşınması arka plana itilecektir. Özellikle 1980’lerden sonra çok hızlı bir şekilde yük taşımacılığında bir artış olduğu görülmektedir (Bkz: Tablo 3). 1980’li yıllara gelindiğinde, tüm yük talebinin %25’ini karşılayabilen bir sektör haline gelebilmiştir²⁵. Fakat alınan önlemlere karşın, Türkiye’nin en önemli giderlerinin başında denizlerdeki mal taşımacılığına ödediği navlun ücretleri oluşturmaktadır. Buda Türkiye’nin denizlerden yararlanmaktaki acizliğini göstermektedir. Bu dönemde liman yapımının devam ettiği görülür. Ülkedeki en önemli limanlar Haydarpaşa, Derince, Mersin, İskenderun, Samsun, İstanbul, İzmir, Trabzon limanlarıdır ve bunlar ülkedeki yükleme-boşaltma hacminin %62,6’sını gerçekleştirmektedirler. Yıllık kapasiteleri bakımında İzmir limanı dördüncü sırada yer almaktadır²⁶.

²⁰ Yücel Candemir, “Türkiye Ekonomisinde Ulaştırma Kesimi ve Demiryolu Ulaştırması”, II. Türkiye İktisat Kongresi(2-7 Kasım 1981), Altyapı, Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliğleri, IV, Devlet Planlama Teşkilatı, s.143.

²¹ A.g.e., s.450.

²² Koray Başol, Türkiye Ekonomisi, Anadolu Matbaası, İzmir, 2001, s.224.

²³ Ekonomik ve Sosyal Göstergeler 1950-1992, Devlet Planlama Teşkilatı, Mayıs 1993, s.77.

²⁴ Başol, a.g.e., s.225.

²⁵ Tekeli, İlkin, a.g.e., s.446.

²⁶ Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967), DPT, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan1.pdf>, s.395.

Tablo:4

Deniz Ticaret Filosu(18 ve Yukarı Gros Tonluk Deniz Taşıtları) ²⁷								
Yıllar	Yük Gemisi		Yolcu Gemisi		Tanker		Toplam	
	Adet	Gros Ton	Adet	Gros Ton	Adet	Gros Ton	Adet	Gros Ton
1950	2055	348738	129	178689	13	7499	2197	534926
1960	2541	559544	150	213431	31	64181	2722	837156
1970	2275	530498	163	111790	82	145353	2520	787641
1980	2613	1163029	234	119773	137	439463	2984	1722265
1992	1698	2664914	254	80147	205	967277	2161	3774937

Havayolu Ulaşımı

1933 yılında kurulan Hava Yolları Devlet İşletmesi İdaresi, 1955 yılında Türk Hava Yolları adı altında her türlü hava nakliyatı yapmak üzere yeniden teşkilatlandırılmıştır. Türk Hava Yolları'nın İkinci Dünya Savaşı sonrası filosuna katmış olduğu uçaklarla birlikte, Ortadoğu'nun en büyük hava yolu haline gelmiş, 1967 yılından itibaren jetleştirme politikası sonucu, 1972 yılında on dördü jet yedisi pervaneli olmak üzere yirmi bir uçaklık bir filo oluşturmuş, sonrasında ilave edilen uçaklarla birlikte tamamen jetleştirilmiştir²⁸. Zamanla da uçak filosu yenilenerek, geliştirilecektir. 1983 yılı ile birlikte ülke içine on beş, Avrupa'da on sekiz, Asya ve Afrika'da dokuz merkeze düzenli uçuşlar yapılmaya başlanmıştır²⁹.

Bu dönemde hızlı bir şekilde havaalanı yapımına girilmiş, öncelikli olarak Yeşilköy, Esenboğa, Adana, Trabzon ve Van meydanları işletmeye açılmıştır. Ayrıca NATO'ya üyelikle birlikte inşa edilen havaalanlarıyla birlikte, 1962 yılında ülke genelinde var olan havaalanı sayısı, askeri de dâhil olmak üzere yirmi altıdır ve bunların ikisi uluslararası havaalanıdır. Bu meydanların işletilmesi amacıyla da 1956 yılında Devlet Hava Meydanları İşletmesi kurulmuştur. Son zamanlarda havacılık sektöründe devletin yanında özel sektöründe yer aldığı görülmektedir.

Tablo:5

Havayolu Taşımacılığı ³⁰		
Yıllar	Uçak Sayısı	Taşınan Yolcu Sayısı
1940	8	739
1950	33	86331
1960	31	305963
1970	17	1095191
1980	21	1590416
1992	40	4638350

²⁷ Ekonomik ve Sosyal Göstergeler 1950-1992, Devlet Planlama Teşkilatı, Mayıs 1993, s.78.

²⁸ Cavit Fırat, "Türkiye ve Dünya Sivil Havacılığında Hava Yolu Ulaştırması", II. Türkiye İktisat Kongresi(2-7 Kasım 1981), Altyapı, Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliğleri, IV, Devlet Planlama Teşkilatı, s.323.

²⁹ Tekeli, İlkin, *a.g.e.*, s.450.

³⁰ Ekonomik ve Sosyal Göstergeler 1950-1992, Devlet Planlama Teşkilatı, Mayıs 1993, s.79.

SONUÇ

Cumhuriyet Türkiye'sinde ulaşım sektörünün gelişim çizgisine baktığımızda, ilk yıllarda demiryolu ulaşımının ön plana çıktığını görmekteyiz. Bunda ülkenin hızlı bir kalkınma sürecine girmesi ve bu yolda demiryolu ulaşımının en elverişli ulaşım aracı olması baş etken olmuştur. Ülke içersinde ana ulaşım yolları demiryoluyla sağlanmış ve bunu devlet kendine vazife edinmiştir. Bölgeler arasındaki ana bağlantılar demiryolu ile sağlanırken, iller içindeki ulaşım ve demiryolunun ulaşamadığı bölgelerde karayolu inşası ön plana alınmıştır. Fakat karayolu sektörüne yatırımın ikinci planda kaldığını görürüz.

İkinci Dünya savaşı sonrası ulaşım sektöründeki durum tersine dönerken, karayolu ulaşımının ön plana geldiği görülmektedir. Özellikle Amerika'nın yardım ve desteğiyle karayolu yapımına girişilecek ve kısa sürede ülke içinde ulaşılamayan yerlere ulaşım sağlanacaktır. "Tekerlek Dönsün" parolasıyla girişilen bu eylemden en büyük zararı demiryolları alacaktır. Karayollarında öncelik nicelik olarak büyümeye verilirken, sonraki dönemde var olan yolların nitelik olarak iyileştirilmesi ön plana alınacaktır.

Denizyolları ulaşımında ise en önemli gelişme 1926 yılında Kabotaj kanunun yürürlüğe girmesiyle başlar. İlk başlarda yük ve insan taşımayla başlanan gelişim sürecinde, zamanla yük taşıma daha ön plana gelecektir. Fakat bugünlerde deniz ulaşımında gelinen nokta ülkemizin ümit verici değildir. Sonuçta Türkiye'nin en önemli giderlerinin başında navlun ücretleri gelmektedir.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında havayolu ulaşımında gerek sivil gerekse askeri alanda önemli gelişimler yaşanmış, bu sektörün temelleri bu dönemde atılmıştır. Toplumsal bir seferberlikle başlanan bu süreçte, devlet her zaman için ön planda olmuştur. Son zamanlarda özel sektörün bu alanda gelişim gösterdiği görülmektedir.

Genel anlamda baktığımızda ulaşım bir ülkenin sosyal, ekonomik, politik ve kültürel gelişimi açısından önem arz eden bir sektör olmasına karşın Türkiye'de bu sektörün her alanında tutarlı bir gelişmenin görüldüğü söylenemez. Her dönem ulaşımın belli bir ayağı ön plana alınırken, diğer alanlarda gelişim yavaş gerçekleşmiş, hatta bazen durma noktasına gelmiştir. Özellikle Türkiye gibi petrol zengini olmayan ve ekonomisi gelişmekte olan bir ülkede karayolu ulaşımının diğer ulaşım alanlarından daha ileride bir gelişim göstermesi ve bunun devlet tarafından da bu şekilde sürdürülmesi çok sağlıklı bir politika değildir. Ulaşım bir bütündür ve bütün bir halde gelişim sağlanırsa ülkede sağlıklı bir gelişim gerçekleşir.

KAYNAKLAR

As, Erdal, Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960), Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2006

Avcıoğlu, Doğan, Türkiye'nin Düzeni, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1969

Başol, Koray, Türkiye Ekonomisi, Anadolu Matbaası, İzmir, 2001

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967), DPT, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan1.pdf>

Candemir, Yücel, "Türkiye Ekonomisinde Ulaştırma Kesimi ve Demiryolu Ulaştırması", II. Türkiye İktisat Kongresi(2-7 Kasım 1981), Altyapı, Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliğleri, IV, Devlet Planlama Teşkilatı.

Çavuşoğlu, Asım, "Karayolu Altyapısının Gelişmesi ve Geleceği", II. Türkiye İktisat Kongresi(2-7 Kasım 1981), Altyapı, Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliğleri, IV, Devlet Planlama Teşkilatı.

Ekonomik ve Sosyal Göstergeler 1950-1992, Devlet Planlama Teşkilatı, Mayıs 1993.

Fırat, Cavit, “Türkiye ve Dünya Sivil Havacılığında Hava Yolu Ulaştırması”, II. Türkiye İktisat Kongresi(2-7 Kasım 1981), Altyapı, Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliğleri, IV, Devlet Planlama Teşkilatı <http://www.thk.org.tr/anasayfa.htm>, Güncelleme, 19.10.2009

İnan, Afet, İzmir İktisat Kongresi, TTK, Ankara, 1989

Tekeli, İlhan, İlkin, Selim, Cumhuriyet’in Harcı, III, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay., İstanbul, 2004 yıldırım, İsmail, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, <http://www.atam.gov.tr/index.php?Page=DergiIcerik&IcerikNo=720>, Güncelleme, 20.10.2009

Yücer, Saime, “Atatürk’ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti-Bursa Örgütü”, Atatürkçü Bakış, II/ 3 (Bahar 2003)