

Orta Gelir Tuzağından Çıkışa Odaklanma: Ürün Tuzağı (Ürün Boşluğu) ve Demiryolu Taşımacılık Sektörü

Eren ÇAŞKURLU*
Cem Barlas ARSLAN**

Öz

Son dönemde iktisadi yazında bahsedilen en temel sorunlardan biri orta gelir tuzağı ve tuzaktan çıkış önlemleridir. Tuzağın aşılması nitelikli ve kalıcı büyüme ile söz konusu olmaktadır. Tuzak, dolar cinsinden bir ölçüm sorunu olmayıp daha ziyade teknolojik atılım, vasıflı işgücü ve sağlam yapısal politikalarla aşılabilen bir olgudur. Büyümeye bu anlamda katkısı olan en temel faaliyetlerden biri imalat sanayi faaliyetleridir. Ancak imal edilen ürünlerdeki değer yaratımı ve çeşitlilik önemlidir. Çalışmada bu konuda örnek teşkil edebilecek bir sektör olan demiryolu taşımacılığı -gerek sunulan hizmet gerekse teknoloji katkısıyla üretilecek makine, donanım ve yan sanayi ürünleri- çerçevesinde orta gelir tuzağından çıkış ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Orta Gelir Tuzağı, Ürün Tuzağı, Ürün Boşluğu, Demiryolu Sektörü, Devlet Politikaları

Focus on the Escaping Middle Income Trap: Product Traps (Product Space) and Railroad Transport Sector

Abstract

One of the main issues mentioned recently in economic literature is the concept of middle-income trap. Overcoming the trap is possible with quality and sustainable growth. Rather than a measurement problem in terms of dollars, trap is a phenomenon that can be overcome with a technological breakthrough, skilled workforce and strong structural policies. One of the main activities is the

*Doç.Dr., Gazi Üniversitesi, İİBF, Maliye Bölümü, erencas@gmail.com

**Yrd.Doç.Dr., Kırıkkale Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, barlasarslan@gmail.com

manufacturing activity, which contribute to the growth in this regard. However, the valuation and diversity of manufactured products are important. In this study, the railroad transport sector that sets an example for this subject and the escape the middle income trap are covered within the scope of the machinery, hardware and sub-industry products to be manufactured with the support of the service provided and the technology.

Keywords: *Middle-Income Trap, Product Trap, Product Space, Railway Sector, Government Policies*

JEL Classification Codes: *E2, Q4, R4*

Giriş

Dünya Bankasının tanımlaması uyarınca kişi başı milli geliri 1.006 dolar ile 12.275 dolar arasında olan ülkeler orta düzeyde gelire sahip olan ekonomiler olarak ifade edilmektedir. Bu milli gelir düzeyi ise gelişmekte olan ekonomileri kapsamaktadır. Her ekonomi için büyüme ve kalkınma temel hedef olmakla birlikte bazı ekonomiler, kişi başına düşen milli gelir seviyesini bir eşikten daha yukarıya taşıyamamakta ve adeta belli bir kişi başı milli gelir seviyesinde hareketsiz kalmaktadır.

Orta gelir tuzağı, son dönemlerde iktisat yazınında olduğu gibi Türkiye’de de geniş tartışma alanı bulan bir olgudur. Bugün için Türkiye’nin orta gelir tuzağına sıkıştığı kabul edilmekte ve tuzaktan çıkışa yönelik politikalar üretilmeye çalışılmaktadır.

Orta gelir tuzağının aşılması kalıcı, nitelikli ve dinamik bir büyüme ile mümkün olmaktadır. Orta gelir tuzağı her ne kadar rakamsal açıdan kişi başına düşen milli gelir ile ifade edilse de ortaya çıkan durum, dolar cinsinden bir ölçüm sorunu olmayıp daha ziyade teknolojik atılım ve buna mukabil ileri teknoloji ihracı, vasıflı işgücü ve sağlam yapısal politikalarla aşılabilen bir durumdur.

Büyüme dinamiklerini hareket ettirecek ve ekonomiyi durağanlıktan kurtararak sağlam temellere oturtacak politikaların temel faaliyet alanlarından birisi imalat sanayidir. Bu noktada ise imal edilecek ürünlerin yaratacağı katma değer ve ürün niteliği ve çeşitliliği önem kazanmaktadır. Özellikle yüksek teknolojiye dayalı ürün ve hizmetler büyüme kapasitesini artıracak gibi potansiyele erişmede de etkin bir rol üstlenecektir. Bu minvalde, ulaştırma sektörüne yönelik yatırımlar, özellikle son yıllarda önemi ve rolü daha da artan demiryolları, yarattığı ve yaratacağı katma değer ve büyüme dinamiklerini harekete geçirme potansiyeli açısından dikkate haiz bir öneme sahiptir. Demiryolu ile yük ve yolcu taşımacılığı, sunulan hizmetin yanısıra teknolojik alt yapı ile üretilen makine, donanım ve yan sanayi ürünleri çerçevesinde orta gelir tuzağından çıkış için katkı sağlayacak bir sistemdir.

Gerek ekonomik gerekse sosyal ve siyasal açıdan demiryolları Türkiye için önemli bir alandır. Özellikle 1950 sonrasında tercih edilirliliği azalan ve bir anlamda atıl bir potansiyele sahip olan demiryolları, orta gelir tuzağından çıkış sürecinde büyümeye katkı sağlayacak aynı zamanda da Türkiye’nin ulaşım ve taşımacılık açısından konumunu güçlendirmesini tesis edecektir.

1. Büyüme Olgusu-Orta Gelir Tuzağı ve Ürün Tuzağı: Demiryolu Sektörü İleri ve Geri Bağlantılar

1.1. Büyüme Olgusu ve Orta Gelir Tuzağı

Kişi başı gelir düzeyinde belli bir aşamada kalınması ve/veya belli bir düzeydeki gelirden durgunluk hali orta gelir tuzağı olarak tanımlanabilmektedir (Eğilmez, 2012). Teknoloji, vasıflı işgücü ve imalat sanayi ürün çeşitliliği ile ihracatın niteliğini artırmak suretiyle aşılabilecek söz konusu olumsuzluğun ele alınmasında ülkeler açısından sanayileşmenin aşamaları önemlidir.

Başta Doğu Asya ülkelerinde olmak üzere 1990'lerden günümüze büyüme, büyük miktarda yabancı gelir akımlarına ek olarak yeni ticaret fırsatları tarafından desteklenmiştir. Özellikle imalata dayalı ihracattan oluşan sanayi faaliyetleri yabancı firmalar tarafından ağırlıklı olarak gerçekleştirilmekte, yerli firmaların ve işgücünün değer yaratma durumu sınırlı kalmakta ve ileri düzeyde büyüme için nitelik ile teknoloji gerekmektedir (Ohno, 2009: 26).

Sanayileşme aşamaları ve sonucunda oluşan orta gelir tuzağı süreci, Ohno'da (2009) ifade edildiği üzere beş aşamadan oluşmaktadır (Ohno, 2009: 26-28):

Sıfır Aşaması: Savaşlar, politik sıkıntılar, sosyalist planlama ve kötü yönetilen ekonomi koşulları altında bulunan düşük gelirli bir ülke kırılğan ekonomik yapıya sahip ülke olarak adlandırılır. Bu ülkeler; doğal kaynaklar, tek tip ihracat, geçimlik tarım ya da dış yardıma dayalıdır. Madencilik ve tarım gibi geleneksel endüstriler yoluyla iç ekonomik değerlerin yaratılması azdır, ancak canlı imalat faaliyetlerinin olmaması büyük çaplı üretim ve ticaret paylarından bu ülkeleri uzaklaştırmaktadır.

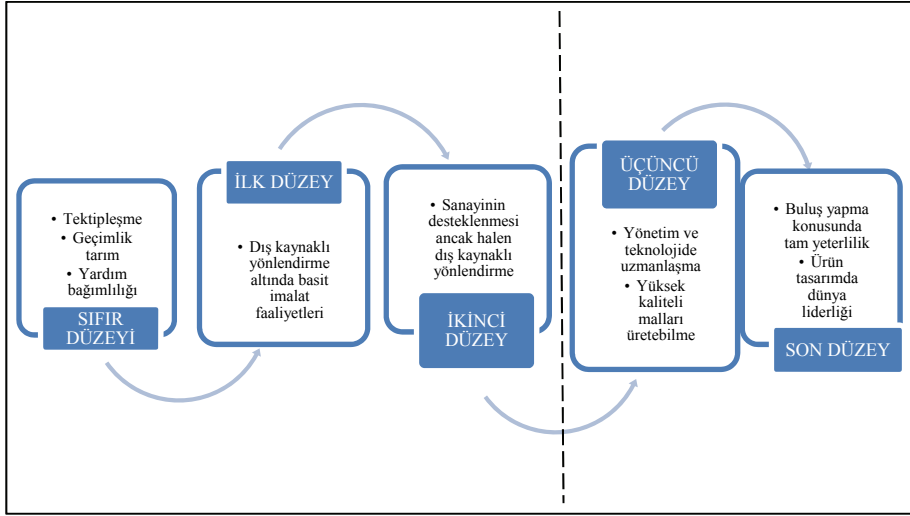
Birinci Aşama: Tasarım, teknoloji, üretim ve pazarlama yabancılar tarafından yönetilir, temel gereçler ve parçalar ithal edilir ve bu aşamadaki ülke vasıfsız işgücü ve sanayi alanı teminini sağlar. Bu durum fakirler için iş ve gelir sağlarken yerli kaynaklarla değer yaratımı yurt dışı menşeli olanlara göre düşük kalmaktadır.

İkinci Aşama: DYY (doğrudan yabancı yatırım) akışı ve üretim arttığından dolayı parça ve yan ürünlerin yerli arzı artmaya başlar. Bu ise kısmen DYY arzcularının ve kısmen de yerli arzcuların ortaya çıkması yoluyla söz konusu olur. Bu durum yaşandığında montaj firmaları çok daha rekabetçi olurken montajcılar ve arz edenler arasındaki bağlantı kurulmuş olur. Sanayi, fiziksel girdilerin içsel arzı yoluyla niceliksel olarak büyür. İçsel değer yaratımı artar ancak üretim temel olarak yabancı yönetimi ve kılavuzluğunda kalır. Yerel ücret ve gelir artışı yaşanmaz.

Üçüncü Aşama: Endüstriyel beşeri sermaye artışı yoluyla bilginin ve niteliğin içselleştirilmesidir. Üretimin her aşamasında yerel birimler yabancıların yerini almalıdır. Bu yolla içsel değer yaratımında önemli artışlar görülebilecektir. Bu ülkeler çok daha gelişmiş rakipleriyle rekabet edebilecek yüksek kaliteli imalat ürünlerinin aktif ihracatçıları haline dönüşecektir.

Dördüncü Aşama: Son aşamada ise ülkeler yeni ürünler yaratma kapasitesine ve küresel pazarın yönlendirilmesi gücüne kavuşacaktır. Bununla beraber ilerleme tüm ülkeler açısından aynı şekilde gerçekleşmez. Çok büyük sayıda imalata yönelik çok düşük miktarda DYY elde ettiği için (ilerleme) sıfır seviyesinde kalır. İlk aşamaya ulaştıktan sonra dahi merdivenin basamaklarına tırmanmak oldukça zorlaşır. Diğer bir grup ülke de beşeri sermaye yenilemesi yapmak konusunda başarısız olduğundan ikinci aşamada takılıp kalır. Buna orta gelir tuzağı adı verilmektedir.

Şekil 1: Sanayileşmenin Aşamaları ve Orta Gelir Tuzağı



Kaynak: Ohno, 2009: 28.

Belirli düzeyde bir büyümeye takılmamanın önlenmesi; teknolojinin yanısıra çalışanların bilgi ve beceri düzeyini (insan sermayesini) artırmaktan ve ekonomik işleyişin etkinliğini sürekli olarak geliştirmekten geçmektedir (Gürsel ve Soybilgen, 2013: 2). Verimli büyümeyi etkileyen pek çok faktör bulunur. Bunlar; bireylerin vasıflı olma kararları, kamusal altyapının farklı biçimlerine ulaşabilme ve bilgi ağı dışsallıklarıdır. Sonucunu ileri düzeyde eğitim almış işgücü sayısındaki artış olasılığıdır. Söz konusu eğitim, işgücü performansı üzerinde olumlu etkiler yaratmaktadır (Agenor vd., 2012: 3).

Uzmanlaşma, orta gelirli Asya ülkelerinin ölçek ekonomilerini yakalamalarına ve yüksek ücretlerle bağlantılı olumsuzlukların maliyetini azaltmalarına imkân vermektedir. Aynı zamanda firmaların sahip oldukları imkânlarla dayalı faaliyetlerini ve yeni ürünlerin üretimine geçişle bir buluş ortaya çıkarmalarını desteklemektedir (Kharas ve Kohli, 2011: 286). Bu politikanın zorluğu kamu sektörünün söz konusu faaliyetleri nasıl olanaklı hale getirebileceğidir. Doğu Asya'da kamusal politikalarla oluşturulmuş ihracat alanlarına yönelik üretilen elektronik ürünlerde çok önemli uzmanlıklar söz konusudur (Kharas ve Kohli, 2011: 286). Sınırlı devlet kaynaklarının Ar-Ge faaliyetlerini doğrudan sübvans etmek yerine gelişmiş altyapı sunumunda kullanılmak üzere yeniden dağıtım, sınai ürün tasarım faaliyetlerinin desteklenmesi ve iktisadi büyüme üzerinde çok etkili olabilir (Agenor vd., 2012: 5).

Orta gelir tuzağının ölçümü açısından temelde iki yöntem kullanılmaktadır. Bunlardan ilki; ABD GSYH'sinin %20'sinde kalınıp kalınmadığının ölçülmesidir (Eğilmez, 2012).

Tablo 1: GSYH Hesaplamasına Dayalı Orta Gelir Tuzağı Ölçümü (Türkiye)

Yıllar	Türkiye KBGSYH (USD)	ABD KBGSYH (USD)	TR / ABD x 100 %
2008	10.272	46.901	21,90
2009	8.528	45.461	18,76
2010	10.017	46.811	21,40
2011	10.363	48.328	21,44
2012	10.457	49.802	21,00

Kaynak: Eğilmez, 2012.

Tablo 1'e göre ilgili dönemde, Türkiye için kişi başı GSYİH oranının %20-21 oranında kaldığı ve tuzağa düşme olasılığının yüksek olduğu görülmektedir.

Orta gelir tuzağının algılanmasında kullanılan diğer yöntemde ise bir ülkenin orta gelir grubunda bulunduğu en düşük yıl sayısı belirlenmeye çalışılır. Bu eşğin ötesinde orta gelir tuzağının söz konusu olduğu yorumu yapılır. Ülke düşük orta gelir tuzağında ise bu seviyede 28 yıl ya da daha fazla kalması gerekir. Eğer yüksek ortalama gelir tuzağında ise de yüksek ortalama gelirden 14 yıl ya da daha fazla kalması gerekir (Felipe, 2012: 20).

Tablo 2: 2010 Yılında Tuzağ İçinde Olmayan Yüksek Ortalama Gelirli Ülkeler

Ülke	2010 KBGSYH (1990 PPP\$)	Düşük Gelirli Kaldığı Yıl Sayısı	2010 Yılına Kadar Yüksek Ortalama Gelirde Kaldığı Yıl Sayısı	Yüksek Ortalama Gelir Tuzağına Düşmeden Önceki Yıl Sayısı*	Ortalama Büyüme Oranı (%) 2000-2010	11.750 \$'a Ulaşmak İçin Ortalama Büyüme Oranı**
Çin	8.019	17	2	12	8,9	3,2
Tayland	9.143	28	7	7	3,6	3,6
Bulgaristan	8.497	53	5	9	4,7	3,7
Macaristan	9.000	51	10	4	2,4	6,9
Polonya	10.731	50	11	3	3,9	3,1
TÜRKİYE	8.123	51	6	8	2,3	4,7
Kosta Rika	8.207	54	5	9	2,9	4,1
Meksika	7.763	53	8	6	0,7	7,2
Umman	8.202	33	10	4	1,4	9,4

Not: (*) 14 yıl (2010 yılına kadar yüksek ortalama gelirden kaldığı yıl sayısı).

(**) Yüksek ortalama gelir tuzağına düşülen yıllar boyunca 2010 yılındaki gelir düzeyinden 11.750\$'a ulaşmaya kadar ihtiyaç duyulan ortalama büyüme oranı.

Kaynak: Felipe, 2012: 25.

Türkiye açısından düşük gelirli kaldığı yıl sayısı eşik değer olan 28 yılın çok üzerindedir. Bunun yanı sıra üst orta gelir tuzağında kalma yıl sayısı açısından 14 yıllık eşik değere yaklaşılmıştır ve önemli politika değişikliği ve önlemler alınmadığı ölçüde tuzağa düşme ihtimalinin oldukça fazla olduğu söylenebilir.

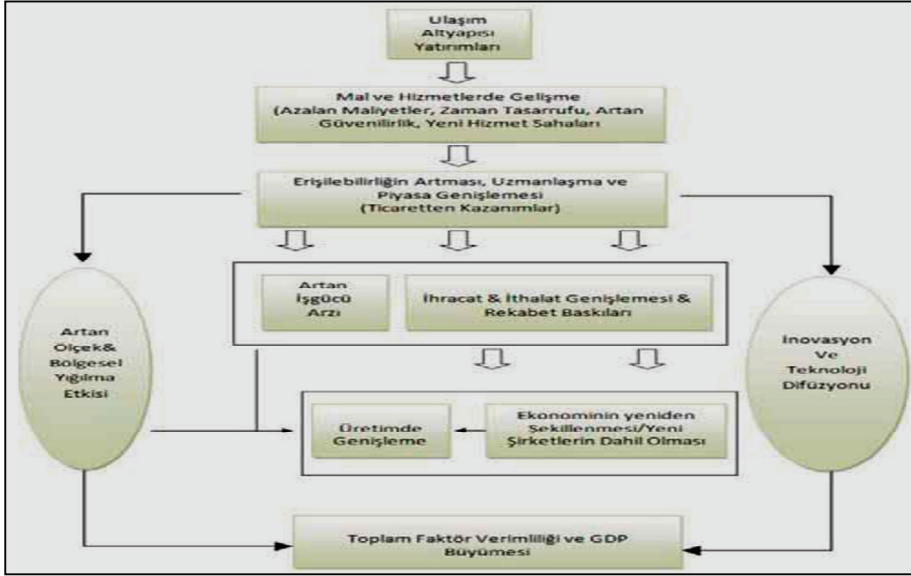
1.2. Ürün Tuzağı (Ürün Boşluğu) Olgusu: Demiryolu Sektörü İleri ve Geri Bağlantılar

Orta gelir tuzağının belirlenmesi/ölçümünde rakamsal ifadelerin yanısıra içerikte dikkat edilmesi gereken temel noktalardan birisi üretilerek ihracat avantajı kazandıran ürünlerin niteliği ve çeşitliliğidir. Bu açıdan orta gelir tuzağına daha özelden ürün tuzağı ya da ürün boşluğu perspektifinden bakmak daha rasyonel olacaktır. Ürün tuzağı/ürün boşluğu perspektifi sorunun aşılması, aseptörel hedef ve yönlendirmeler açısından da çok fonksiyoneldir.

Kurumsal ve göreceli faktör yapılanması dışında ülkelerin ihracat yapılarındaki farklılık ürün boşluklarına (product space) bağlıdır (Jankowska vd., 2012: 28). Ürün tuzağı ya da ürün boşluğu kavramı; bir ülkenin halihazırda ürettiği, mevcut standart teknoloji düzeyini aşmamış ve ancak maliyet düşüklüğü açısından rekabet edilebilirliği sağlayan aynı ürün grubunda ilerlemeyi sürdürerek nitelikli büyüme için gereken ve daha sofistike ürünlerin üretimini sağlayacak yapısal dönüşümü gerçekleştirememesi durumudur (Abdon ve Felipe, 2011: 6-7; Yeldan vd., 2012: 51). Üretimin, ürün boşluğunun ötesinde üretim gerçekleştirebilmek üzere düzenlenmesi oldukça zordur. Bununla birlikte büyük oranlı sıçramaları desteklemek de güçtür. Ancak söz konusu sıçramalar yapısal dönüşümleri, yakınsamayı ve büyümeyi sağlamaktadır (Hidalgo vd., 2007: 487). Orta gelirli ülkelerin geleneksel yüksek oranlı büyüme seviyelerini teknolojik olarak daha sofistike malların üretimini sağlayacak biçimde sürdürmeleri güç bir uğraştır (Eichengreen vd., 2013: 11). Bunun için algı değişikliği, temel kaynak yönlendirmesi ve yapısal politikaların kamusal politikalar çerçevesinde yerleştirilmesi önemlidir.

Söz konusu politikaların en temel hedeflerinden biri de nitelikli büyüme ve orta gelir tuzağının aşılmasında çok önemli faktörlerden biri olan imalat sanayi sektörünün bazı alt dallarıdır. İçerisinde kimyasallar, otomobiller, diğer taşıma araçları ve makine donanım gereçlerinin bulunduğu sanayiler yerli piyasalar için küresel yenilikleri içinde barındırmaktadır. Bu sanayiler 2010 yılında küresel imalat katma değerinin %34'ünü oluşturmaktadır. Bu endüstriler de yüksek oranda Ar-Ge yoğunudur (Manyika vd., 2012: 5). Woo'da (2011) ifade edildiği üzere Malezya hammadde ihracatçısı olma konumundan sanayi ürünleri ihracatçılığına yükselmiştir, yani artık muz dilimlemek yerine bilgisayar çipleri üretmektedir (Woo, 2011: 10).

İmalat sanayi sektörünün içerisinde önemli katma değerleri barındıran ve ülkeleri küresel değer zincirlerine daha kolay eklemlendiren temel alan ulaştırma alanıdır. Alan içerisinde ileri ve geri bağlantılarıyla etkin bir sektör demiryolu ulaştırma sektörüdür.

Şekil 2: Ulaşım Altyapısı ve Ekonomik Etkileri

Kaynak: Yeldan vd., 2012: 145'den aynen aktarılmıştır.

Ulaştırma altyapısına yönelik yatırım ve iyileştirmeler neticesinde sağlanan düşük maliyetler ve erişilebilirlikte ortaya çıkan artış; ulaşım sektörünün üretim kısmında olan işletmelerin marjinal maliyetlerinde, hanehalklarının ve istihdamın mobilitesinde, mal ve hizmet talep miktarlarında olumlu katkılar sağlarken (Yeldan vd., 2012: 145) arz olanaklarının gelişmesine ve üretim kapasitesinin artmasına imkân sağlamaktadır. Kısa dönemde ortaya çıkan/çıkacak değişim ve gelişim; üretimi, istihdamı, girdi ve çıktı miktarlarını olumlu olarak etkilerken süreç içinde piyasa işleyişinden kaynaklı dinamik büyüme etkisi ile de pek çok iktisadi süreci kendiliğinden harekete geçirmekte ve verimliliği artırmaktadır (Yeldan vd., 2012: 145).

Demiryolu taşımacılığının en önemli yeniliği zaman değişkenidir, çünkü yolculuk süresi önemli derecede kısalmıştır ve güvenilir ve tutarlı zaman çizelgeleriyle üretim-dağıtım faaliyetleri planlama anlamında kolaylaşmıştır (Yeldan vd., 2012: 146). Demiryolu ulaşımına yönelik yatırımlar ile erişilebilirlik, hizmet sektöründeki gelişmeler ve nakliye ağını kullanan şirketlerin daha geniş pazarlara ulaşımı kolaylaşacak, piyasalardaki bu genişleme ise farklı özelliklere sahip ekonomik birim ve bölgeler arasındaki etkileşimi artırarak ticaret ve üretim düzeyini yükselteceği gibi uzmanlaşmayı da tetikleyecektir (Yeldan vd., 2012: 146). Nitekim ekonomide uzmanlaşma seviyesinin yükselmesi ve ticaret hacminin genişlemesi sonucunda büyüme ortaya çıkacak, dış ticarete yönelik fırsatlar çoğalacaktır (Yeldan vd., 2012: 146). Diğer bir açıdan da demiryolu hatları için ihtiyaç duyulan ray ve traversler için demir çelik sanayisi ile çimento ve beton sanayisine destek verilmekte, bu gibi bağlantılı sektörler olan talep ise üretimi ve dolayısıyla da ekonomik aktiviteyi artırmaktadır. Öte yandan son yıllarda yedek parça ve vagon sanayisinde ortaya çıkan üretim artışı makroekonomik katkıyı ortaya çıkarmaktadır.

Avrupa Birliği ulaştırma politikalarının bir göstergesi ve uygulaması olan büyük projelerin ağırlıklı olarak demiryolu ve de özellikle vasıflı hızlı tren yatırımları yönünde olduğu dikkat çekmektedir (Özer ve Kişi, 2011: 86). Yüksek hızlı tren hatlarına yönelik olarak günümüzdeki yaklaşım yolcu taşımacılığı olup, ilerleyen dönemlerde bu hatlarda özellikle yüksek hızlı kargo taşımacılığının kullanılma olasılığı vardır ve bunun sonucu olarak da demiryolu taşımacılığı ile yükte hafif pahada ağır mallar taşınmaya başlanacak ve demiryolları, karayolları ve havayolları ile yük taşımacılığı konusunda rekabet edebilir hale gelecektir (Karaşahin, 2013: 15). Son dönemde yaygınlaşan konteyner vagonlar da demiryollarının yük taşıma kapasitesini artırmaktadır.

Demiryolu ile yolcu ve yük taşımacılığı denizyolundan sonra en az maliyetli ulaşım sistemi olarak karşımıza çıkar. Yapılan çalışmalar sonucunda, demiryollarının yolcu taşımacılığında %40 ila %50, yük taşımacılığında da yaklaşık %70 oranında daha ucuz olduğu belirlenmiştir (Kabasakal ve Solak: 2010: 134). Denizyolunun kullanım alanının kısıtlılığı ve hız gibi faktörler dikkate alındığında, demiryolu ulaşımının cazibesi daha da artmaktadır. Tablo 3’de görüleceği üzere demiryolu ile taşımacılık, karayolu ile taşımacılığa göre önemli boyutlarda daha düşük maliyetlidir.

Tablo 3: Yük ve Yolcu Taşımacılığında Maliyetler

		Yolcu Taşımacılığı (kcal/kişi-km)	Yük Taşımacılığı (kcal/ton-km)
Karayolu	Otomobil	567	-
	Otobüs	155	-
	Kamyon	-	921
Demiryolu		48	61
Denizyolu		20	25
Havayolu		100	-

Kaynak: TMMOB, 2014: 70.

Demiryolları güvenlik olarak karayolu ile taşımacılıktan daha üstündür. Demiryollarının kara ve deniz taşımacılığına göre; arazi ve su kirlenmesindeki ve arazi kullanımındaki payı daha düşük olup, platform genişliği 13,7 m olan çift hatlı ve elektrikli bir demiryolu hattı kapasite açısından 37,5 m genişliğinde altı şeritli bir otobana eş değerdir ve aynı zamanda karayolları demiryollarına göre 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir (TMMOB, 2014: 71-72). Diğer taraftan yatırım açısından da demiryolları ile taşımacılığın maliyeti karayollarına göre daha azdır. 1 km otobanın yapım maliyeti; tek hatlı, sinyalizasyonlu ve elektrifikasyonlu bir demiryoluna göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha pahalı olup bu nedenle oluşan ulaşım hizmetlerinin yetersizliğinin yıllık faturası 10 milyar TL’yi aşmakta, gereksiz hızlanmaların getirdiği ek yakıt giderleri de 1,4 milyar TL’ye ulaşmaktadır (TMMOB, 2014: 71-72).

Enerji açısından bir başka nokta ise demiryolu ulaşımında lokomotiflerin akaryakıt kullanımınıdır. Elektrik enerjisinden faydalanarak ulaşım yapılabilecek tek sistem hâlihazırda demiryolu sistemidir (her ne kadar elektrikli otomobiller kullanılmaya başlasa da yaygınlaşarak demiryolları ile rekabet edebilmeleri uzun yıllar alacaktır). Ne var ki, Türkiye’de demiryolu ulaşım sistemi 1970’li yıllarda

dizelizasyona geçirilmiş, oysa buharlı çekimden doğrudan elektrikli çekime geçiş mümkün iken Türkiye, elektrifikasyona harcayacağı kaynağın daha fazlasını dizelizasyon özelliği nedeniyle akaryakıt, yedek parça, tamir ve bakım giderleri ile eğitim ve atölye giderleri için harcamıştır (TMMOB, 2014: 70). Dizel motorlu araçların yakıt ve yedek parça giderlerinin de ithalat kanalıyla sağlandığı dikkate alındığında elektrikli trenler, ekonomik açıdan düşük maliyetli ve verimli olacaktır.

2. Türkiye’de Devlet Politikaları ve Orta Gelir Tuzağından Çıkış: Demiryolu Taşımacılığı Sektörü

2.1. Demiryolu Taşımacılığının Türkiye’deki Durumu ve Önemi

Türkiye’de demiryolu tarihi Osmanlı İmparatorluğu döneminde, 1851 yılında 211 km’lik Kahire-İskenderiye demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle başlarken bugünkü millî sınırlar içinde demiryollarının tarihi ise 1856 yılında 130 km’lik İzmir-Aydın demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle başlamaktadır (TCDD, 2014: 18).

Osmanlı İmparatorluğu’nda genel olarak ulaşım ve iletişime yönelik politikalar üretilmemiş, 19. yüzyılla birlikte ortaya çıkan gelişmeler yabancı devletler ve onların istek ve hedefleri doğrultusunda yönlendirilmiştir. Cumhuriyet ise Osmanlı İmparatorluğu’ndan yaklaşık olarak 3.800 km uzunluğunda ve modernizasyondan uzak kalmış bir demiryolu hattı devralmıştır. 1923 sonrası dönemde ulaşım politikalarına önem verilmeye başlanmış, bu kapsamda demiryollarına yönelik önemli yatırımlar gerçekleştirilmiştir. Mevcut hatlar modernize edilmiş, yeni hatlar eklenmiş ve 1932 yılına gelindiğinde demiryolu uzunluğu 8.500 km’ye çıkarılmıştır. Ne var ki, 1950 sonrası izlenen politikalar ile üretiminde yerli kaynakların etkin olduğu demiryolları ve demiryolu sanayisi terk edilerek gelişmiş batı ekonomilerinin yararına işleyen karayolu ulaşımına ağırlık verilmeye başlanmıştır (Kayra, 2012: 165-166).

Tablo 4: Türkiye’de Demiryollarının Genel Görünümü

	2006	2012	2013	2018
Konvansiyonel Ana Hat Uzunluğu (km)	8.697	8.770	8.961	10.556
Hızlı Tren Hat Uzunluğu (km)	0	888	1.376	2.496
Elektrikli Hat Yüzdesi	21	26	29	70
Sinyalli Hat Yüzdesi	28	33	35	80
Yük Taşıma (milyar net ton-km)	9,6	10,9	12,4	22,5
Karasal Yük Taşımacılığında Demiryolunun Payı (%)	5,1	4,8	5,1	7,1

Kaynak: 10. Kalkınma Planı, 2013: 125.

Not: Yük taşımacılığı yurt içi ve uluslararası taşımaların toplamıdır. 2012 ve 2013 yıllarında Ankara-İstanbul hızlı tren çalışmaları ve yol yenilemeleri nedeniyle şebekede hat kapatmaları yaşanmış, bu nedenle taşımacılık olumsuz yönde etkilenmiştir.

Tablo 4’de, Türkiye’de demiryollarının mevcut durumu ve 2018 hedeflerine yönelik görünümü yer almaktadır. Görüleceği üzere hızlı tren hat uzunluğunun ve karasal yük taşımada demiryollarının kapasitesinin artırılması öngörülmektedir. Keza Türkiye’de demiryolu yolcu taşıma payı %1,6’dır (Hazine Müsteşarlığı, 2013: 78). Bu payın artırılması elzemdir. Nitekim 10. Kalkınma Planı’nda da yük ve yolcu ulaştırma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli

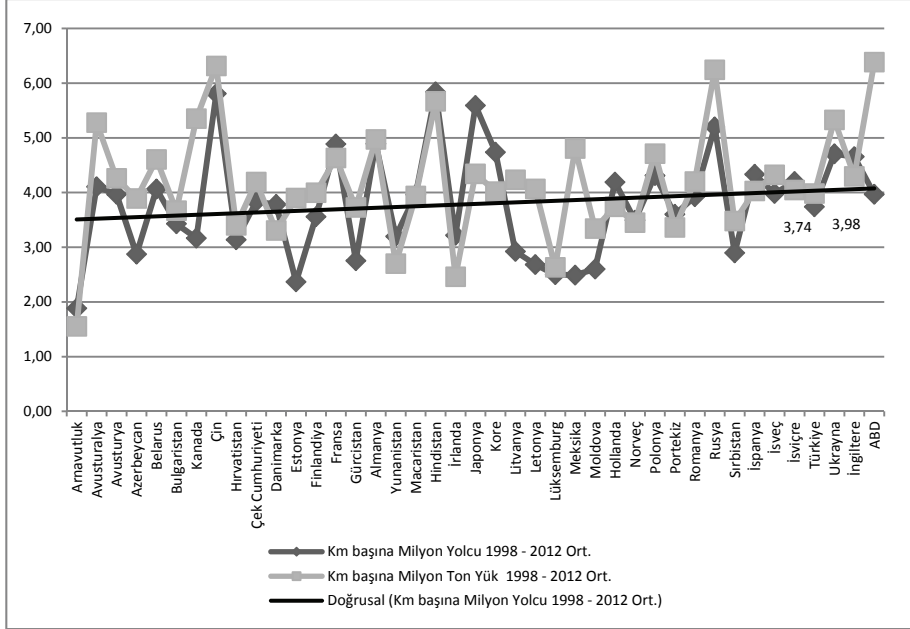
bir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolunun paylarının artırılması, kalitenin ve güvenliğin yükseltilmesi ve ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesinin esas olacağı ifade edilmiştir (10. Kalkınma Planı, 2013: 123). Vurgulanan bir diğer husus ise Avrupa ile kesintisiz ve uyumlu demiryolu ulaşımının sağlanmasına yönelik teknik ve idari karşılıklı işletilebilirlik düzenlemelerinin yapılacağıdır (10. Kalkınma Planı, 2013: 127).

Tarihi sürece tekrar dönecek olursak Cumhuriyet'in ilk yıllarında demiryollarına yönelik olarak önemli sayılabilecek atılım TCDD'nin 1927 yılında kurulmasıdır. TCDD katma bütçeli bir kamu idaresi olarak faaliyet gösterirken, 1953 yılında, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi adı altında ayrı bir iktisadi devlet teşekkülü haline getirilmiş, 1984 yılından itibaren 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile de kamu iktisadi kuruluşuna dönüştürülmüş ve 24.04.2013 tarih ve 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun ile yeniden iktisadi devlet teşekkülü statüsü kazanmıştır (Hazine Müsteşarlığı, 2014: 53).

TCDD'nin mali yapısı da dikkate değer bir görünümündedir. Öyle ki TCDD, Hazineden en fazla kaynak aktarımı yapılan KİT durumundadır. 2013 yılında TCDD, esas faaliyet alanı olan yolcu, yük ve liman faaliyetlerinden 1,18 milyar TL ve faaliyet dışı işlemlerden ise (faiz, kur farkı, kıdem tazminatı vb.) 102,2 milyon TL olmak üzere toplam 1,28 milyar TL zarar etmiş olup, ortaya çıkan zarar sübvansiyon ve liman faaliyetlerinden elde edilen kâr ile karşılanmaya çalışılmaktadır (Hazine Müsteşarlığı, 2014: 54). TCDD'nin bağlı ortaklıklarından Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii AŞ (TÜDEMSAŞ) 2013 yılını cüz'i bir kârla kapatırken Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii AŞ (TÜLOMSAŞ) 8 milyon TL, Türkiye Vagon Sanayii AŞ (TÜVASAŞ) ise 21,4 milyon TL zararla kapatmıştır (Hazine Müsteşarlığı, 2014: 89-93). TCDD ve bağlı kuruluşların zarar etmelerindeki esas nedenler arasında ihale süreçlerindeki yanlışlıklar gelmektedir (Bu husus Sayıştay raporlarında ve TBMM KİT Komisyonunda özellikle vurgulanmıştır). Öte yandan yolcu sayısındaki azalma ve elde edilen gelirin harcamaların büyük bir kısmını karşılayamaması da zararın boyutlarını büyütülmektedir. 10. Kalkınma Planı'nda da TCDD ve bağlı ortaklıkların mali durumuna vurgu yapılarak serbestleştirilmenin tamamlanacağı TCDD'nin kamu üzerindeki mali yükünün sürdürülebilir bir seviyeye çekileceği belirtilmiştir.

Daha önce de ifade edildiği üzere Türkiye'de demiryollarına gereken önem verilmemiştir. Yolcu ve yük taşımacılığında demiryollarının enerji maliyetlerinin, dış ticaret açıklarının ve insan sermayesi kaybının azaltılmasında yaratacağı katkı göz ardı edilmiştir. Nitekim yılda ortalama %1,2 oranında artan nüfusa paralel olarak sürekli yükselen ulaşım talebinin karşılanabilmesi için özellikle demiryolu ağlarının geliştirilmesi icap etmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 10). Şekil 3'de görüldüğü üzere demiryolu ile kilometre başına yolcu ve yük taşımacılığında Türkiye istenen düzeye gelememiştir. Potansiyeli tam kullanarak gelişim yolunda adım atmak ve katma değeri yakalamak önemlidir.

Şekil 3: Kilometre Başına Yolcu ve Yük Taşıma Durumu (OECD Ülkeleri)



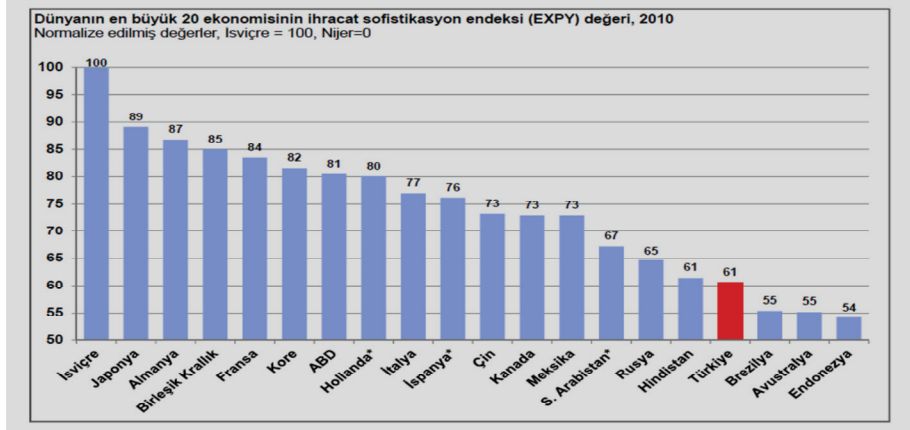
Kaynak: OECD, Data Statistics 2014, <http://data.oecd.org/transport/passenger-transport.htm#indicator-chart>.

Özellikle uzak mesafelere hızlı yolcu ve yük taşımacılığında demiryoluna duyulan ihtiyaç her geçen gün artmaktadır (Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 15). Ayrıca Türkiye'ye bu güne kadar biçilen koridor ülkesi kavramı, üç kıtanın birleştiği dünyanın en kritik kavşağı olarak değiştirilmiş, bu anlayış ise Türkiye'nin ulaşım altyapısının doğu-batı, kuzey-güney eksenlerine göre yeniden ele alınma imkânını doğurmuştur ve önemini artırmıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 34).

2.2. Türkiye Açısından Orta Gelir Tuzağından Çıkışta Demiryolu Taşımacılığına Yönelik Bakış Açısı ve Devlet Politikaları

Türkiye'de yaygın eğilimde olduğu gibi orta gelir tuzağında ölçüm sadece doların fiyatı dikkate alınarak gerçekleştirildiğinde fiyat değişimleri yanıltıcı olmakta, teknolojik gelişme ve vasıflı işgücüne dayalı verimli ve nitelikli büyümenin dikkate alınması gerekmektedir (Yeldan, 2014). Bilim ve teknoloji yatırımlarının nitelikli büyüme ve orta gelir tuzağından çıkışın önemli bir etkeni olduğu ve Türkiye açısından yurt dışından bilgisi ithal edilmeden bir üretim faaliyetinin gerçekleştirilmesinin önemi ifade edilmektedir (Önsal, 2012). Bu anlamda Bayar ve Tokpunar'da ifade edildiği üzere; verimlilik, katma değer, teknolojik içerik gibi unsurları sanayi üretimlerinde artırabilen ülkeler gelişme göstererek rekabet güçlerini artırabilmektedir (Bayar ve Tokpunar, 2014: 68). İmalat sanayinin büyümedeki katkısı önemli boyuttadır. 2000–2010 döneminde imalat sanayi katkısı üst-orta gelirli ülkeler için %18,5, orta gelirli ülkeler için %18, Türkiye için ise sadece %6,3'dür (Bayar ve Tokpunar, 2014: 81).

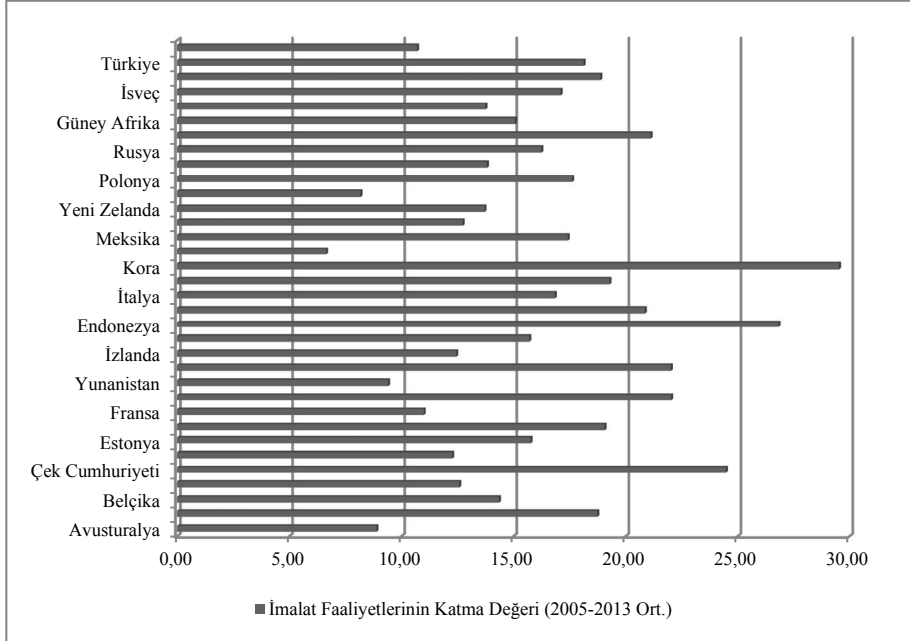
Şekil 4: İhracat Sofistikasyon Endeksi



Kaynak: Acar, 2012'den aynen aktarılmıştır.

1990 ve 2000 yılları arasında imalat sanayi üretimi en büyük 15 ülke arasında Türkiye de yer alırken 2010 yılında aynı düzeyde dahi kalamamış, ileri teknoloji ürünlerinin toplam ihracat içindeki payı %3,3'lük düşük bir düzeyde gerçekleşmiştir (Bayar ve Tokpunar, 2014: 81). Şekil 4'de görüldüğü üzere 2010 yılı için düzeyleri yukarıdan aşağıya sıralanan G-20 ülkeleri içinde üst düzey teknolojik ürün ihracat yapısı açısından Türkiye 17. sırada yer almıştır.

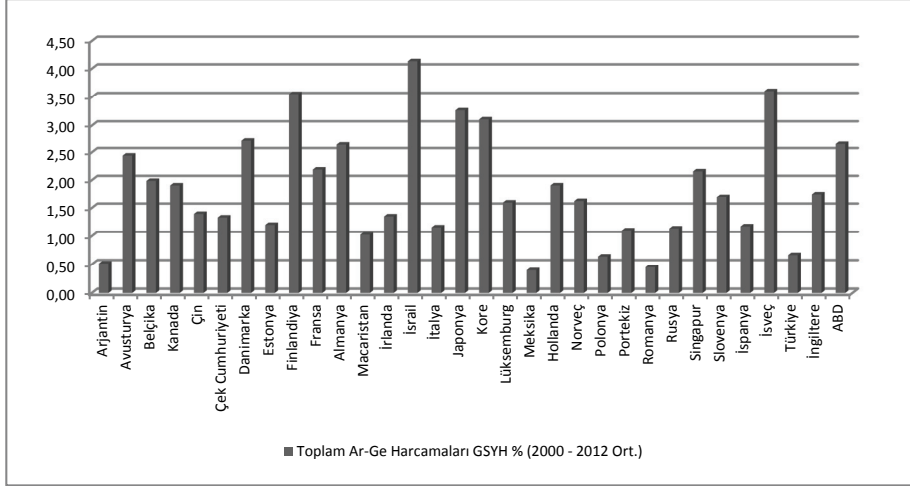
Şekil 5: İmalat Faaliyetlerinin Katma Değeri (OECD Ülkeleri)



Kaynak: OECD, Data Statistics 2014, <http://data.oecd.org/industry/value-added-by-activity.htm>

OECD ülkeleri çerçevesinde imalat sanayi ürünlerinin katma değer yaratma gücü görülmektedir. Ortalamanın biraz üzerinde de olsa özellikle Türkiye açısından yapılması gereken önemli düzenlemeler bulunmaktadır. Bu önemli düzenlemelerden birisi de Ar-Ge harcamalarının artırılmasıdır ki bu imal edilecek ürünlerin katma değerini de yükseltecektir.

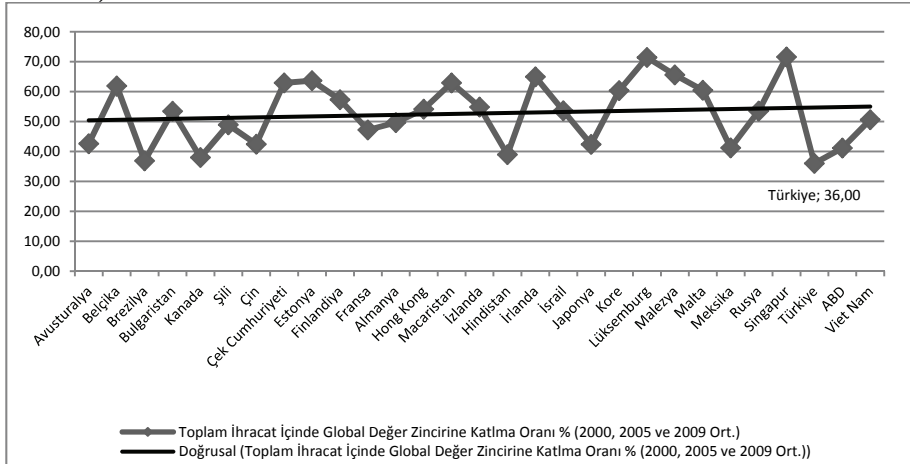
Şekil 6: Ar-Ge Harcamalarının Durumu (OECD Ülkeleri)



Kaynak: OECD, Data Statistics 2014, <http://data.oecd.org/rd/gross-domestic-spending-on-r-d.htm>.

Teknoloji uzantısını da sağlayan Ar-Ge harcamalarının gerçekleştirilmesi imalat sanayi üretimi üzerinden küresel değer zincirlerine de eklenmeyi ortaya çıkaracaktır.

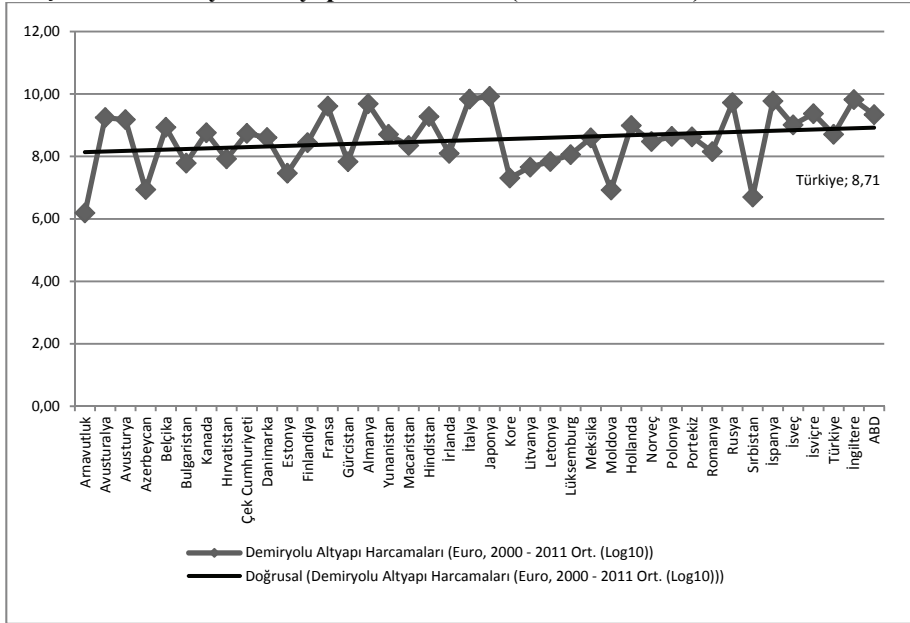
Şekil 7: İhracat İçerisinde Küresel Değer Zincirine Katılma Becerisi (OECD Ülkeleri)



Kaynak: OECD, Data Statistics 2014, <http://data.oecd.org/trade/participation-in-global-value-chains-gvc.htm#indicator-chart>

Demiryollarına yapılan yatırım miktarı çok önemli bir faktördür. Ancak Türkiye’de mevcut demiryolu ağı 81 il merkezinin 37’sinden geçmemekte, yük taşımacılığının %2’sine yakını bu nedenle demiryolu ile yapılamamakta ve bağlı olunan limanlardan yük taşıma trafiği ancak %5 düzeyinde kalmaktadır (Çekerol ve Nalçakan, 2011: 340). Demiryolu yatırımlarının özellikle sanayi bölgelerine ulaşımı sağlayacak birleşme (iltisak) hatlarının¹ oluşturulmasına yönelik olması birim taşıma maliyetlerini azaltacak yönde düzenlemelerin yapılması gerekmektedir (Çekerol ve Nalçakan, 2011: 341).

Şekil 8: Demiryolu Altyapı Harcamaları (OECD Ülkeleri)



Kaynak: OECD, Data Statistics 2014, <http://data.oecd.org/transport/infrastructure-investment.htm>

Türkiye’de altyapı yatırımları OECD ortalamasının oldukça altındadır. Yatırım azlığı demiryolu sektörünün katma değerinden yeterince yararlanılamamasını beraberinde getirmektedir.

Ulaştırma politikalarında karayolu ulaşımının artırılması, alternatif ulaşım sistemlerine yatırımın düşük kalması, ekonomi açısından ciddi bir maliyet unsuru yaratıp bir anlamda büyüme dinamiklerini erozyona uğratmaktadır. Bu minvalde, 10. Kalkınma Planı bünyesinde; “...ulaştırma koridorlarında uygun hacim ve mesafelerde en avantajlı ulaşım türü belirlenerek, bu kapsamda denizyolu ve demiryolu taşımacılığı özendirilecek ve kombine taşımacılık imkânları geliştirilecektir. Enerji verimliliğini, temiz yakıt ve çevre dostu araç kullanımını

¹Fabrika -dağıtım hattı ya da liman- ana hat bağlantısı sağlayan bağlantı (iltisak) hatları, adrese teslim mal taşımacılığını mümkün hale getirmekte, demiryolları limanların en gerekli parçası haline dönüşmektedir (Zeybek, 2007: 81).

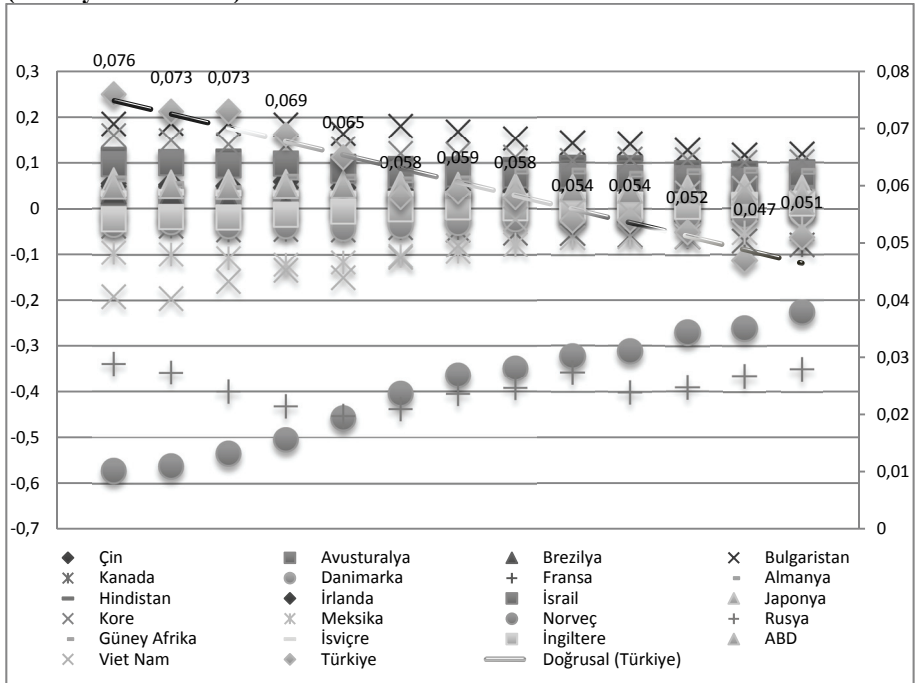
sağlayan ulaşım sistemlerine öncelik verilecektir” denilerek konunun önemine vurgu yapılmıştır (10. Kalkınma Planı, 2013: 126).

Yük taşımacılığında demiryollarının yaygınlaşmamış olması ulaştırmada etkinliği azaltmakta, buna karşılık liman bölgelerinin alan genişletmeye uygun olmamaları, dağıtım merkezlerinin bölgesel ve ulusal ölçekte kurulmasını ve söz konusu merkezlerin demiryolu hattı ile limanlara bağlanmasını gerektirmektedir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014). Organize sanayi bölgelerinin demiryolu bağlantısının bulunmaması, ticari merkezler ve limanlara erişim noktasında dezavantajlar oluşturmaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014). Türkiye’de 278 tane organize sanayi bölgesi (OSB) bulunmaktadır. Ayrıca son dönemlerde ihtisas OSB’ler (sadece belirli bir ürün ya da sektör üzerine üretim yapan) kurulmaya başlanmıştır. Halihazırda OSB’lerin; ikmal, ulaşım, lojistik ve altyapı gibi temel sorunları bulunmakla birlikte özellikle ulaşım sorunları, OSB’lerin gelişmesini sektöre uğratmakta ve ekonomiye olan katkılarını sınırlamaktadır. Bu doğrultuda, OSB’lerin mümkün olduğunca ulaşım, ikmal ve lojistik altyapılarının güçlendirilmesi gerekmektedir. Özellikle maliyetleri azaltma ve dış ticarete yönelik atılımlara katkıda bulunulması açısından OSB’lere ulaşan raylı taşıma ve tedarik sistemleri üretim kapasitesini yükselteceği gibi istihdamı ve ürün çeşitliliğini de artıracaktır.

Demiryolları ve taşıma araçlarının eski olması ise diğer ulaşım araçlarıyla organik bağlantıları zayıflatmaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2014). Bu açıdan demiryoluna ait taşıtların üretimi konusunda faaliyet gösteren kuruluşlarda, sektördeki hızla gelişen teknolojiye ayak uydurabilen, kalite ve maliyet rekabetine girebilecek bir yapının oluşturulması ve araç üretimi yanında tamamlayıcı parça (component) ve sistem (tekerlek, cer motoru, jeneratör, ATS cihazı, hız duyucular, elektronik kartlar, similatör vb.) imalatçısı konumuna ulaşılmasının gerekliliği belirtilmektedir (2007-2013 9. Beş Yıllık Kalkınma Planı, ÖİK, 2007: 101 - 102).

Türkiye gibi petrol ithalatçısı konumunda olan bir ülkede, son 10 yıllık dönemde yıllık olarak ortalama 7,5 milyar dolara yakın bir petrol ve türev ürünlerin ekonomiye maliyeti söz konusudur. Her ne kadar petrol ürünleri ihracat gelirleri artsa da bu ürünlerin ham maddesinin ham petrol olduğu ve ham petrol ihtiyacının da %90 civarında ithalatla karşılandığı dikkate alındığında, petrol ürünleri ihracatının petrol ithalat maliyetlerinin azalmasında önemli bir katkısının olmadığı ifade edilebilir. Nitekim Türkiye’de enerji bağımlılığı, beraberinde dış ticaret açığı ile cari açığı da getirmekte, ödemeler dengesi enerji baskısıyla olumsuz etkilenmektedir. Türkiye demiryollarında kullanılacak elektrik enerjisini kendisi üretip satabilecek potansiyeli haizdir.

Şekil 9: Net Akaryakıt İthalatı/GSYH (2000 - 2012) (bin tep 2005 USD) (Türkiye İkinci Seri)



Kaynak: OECD, Data Statistics 2014, <http://data.oecd.org/transport/netoilimports.htm>

Not: Rakamlar Türkiye'nin göstergelerine aittir. Ölçü birimi tep = ton eşdeğer petrol anlamına gelmektedir.

Şekil 9'da akaryakıt ithalatındaki potansiyel görülmektedir. Yıllar itibarıyla azalan seyir cari açığın azaltılması açısından da önemli bir görev üstlenecektir.

Türkiye'nin dış ticaretinde, deniz ve karayolu önemli bir yer tutarken demiryolu ile taşımacılık geri planda kalmıştır. Tablo 5'de de görüleceği üzere demiryolları ile dış ticaretin nakli, son yıllarda düşme eğilimi göstermiştir. Ne var ki 10 yıllık periyotta demiryollarının payı ihracatta ortalama %0,86, ithalatta ise ortalama %1,2 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 5: Demiryolları ile Dış Ticaret (Bin USD)

Yıllar	İhracat	Pay (%)	İthalat	Pay (%)
2004	577.822	0,91	1.254.518	1,28
2005	756.935	1,03	1.816.522	1,55
2006	911.760	1,06	2.196.112	1,57
2007	1.081.911	1,01	2.540.385	1,49
2008	1.260.202	0,95	2.573.376	1,27
2009	906.923	0,89	1.723.345	1,22
2010	990.802	0,87	2.454.604	1,32
2011	1.242.610	0,92	3.185.525	1,32
2012	1.017.753	0,67	2.346.113	0,99
2013	956.521	0,63	1.773.400	0,70
2014/9	660.025	0,55	876.335	0,49

Kaynak: TÜİK dış ticaret verilerinden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Demiryollarının dış ticarete ulaştırma payının, son dönemlerde azalmasında; yatırımların yük taşımadan ziyade yolcu taşımaya yöneltilmesi, hızlı tren projeleri neticesinde zorunlu olarak hatlarda yaşanan kesintiler ile özellikle Ortadoğu’da yaşanan siyasi gerilimler önemli yer tutmaktadır. Oysa Türkiye, Asya ile Avrupa arasında bir köprü ülke olma özelliğine sahiptir. Demiryollarının ekonomik, sosyal ve siyasal olarak özellikle karayolları ulaşımından daha etkin ve verimli olduğu dikkate alındığında, dış ticarete yönelik olarak gerçekleştirilecek atılımlar maliyetleri düşürecek ve gerek firma gerekse ülke ekonomisine olumlu katkı sağlayacaktır. Dış ticarete konu 99 fasıldan yaklaşık 90’ı nakliye aşamasında demiryollarının kullanımını mümkün kılmaktadır. Ayrıca Türkiye’nin Ermenistan (1993’den beri kapalı), Gürcistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Yunanistan, İran, Suriye ve Irak (Suriye üzerinden) ile demiryolu bağlantıları mevcut olup bu durum Avrupa, Asya ve Ortadoğu’ya ulaşımın çıkış kapılarını oluşturmaktadır.

Lojistikte demiryolu taşımacılığının önemi Türkiye’deki şirketler açısından da görülmektedir. Ancak bu yapıda olumlu gelişmelerin yanısıra yeniden düşünülmesi gereken durumlar da bulunmaktadır. Demiryolu yük taşımacılığını kullanan şirket yapılanmaları şu şekilde özetlenebilir (Railturkey, 2013a):

Tüpraş: 2012 yılında demiryolu ile 700 bin ton taşıma yapan firma, Legios firması ile 100 tank vagon için anlaşmıştır. Teknolojik, beşeri ve yapısal yeterlilikler sağlanarak ve varsa sorunlar giderilerek vagon siparişinin yerli firma üzerinden verilebilmesi bu durum açısından önemlidir.

Ford: Mal sağlama zincirini on yıldır demiryolu üzerine kurmuş olan firma 2013 yılının başında ise RoRo + tren sistemini başlatmıştır.

Arçelik: Çok büyük çaplı lojistik harekete sahip olan firmanın yurt içi taşıma sistemi çok büyük ağırlıkta karayolu ile yapılmaktadır. Avrupa’da gerçekleştirilen taşımacılıkta demiryolunun kullanıldığı bilinmektedir. Buradaki durumda da iç taşımacılıkta demiryollarının ağırlığının artırılması dış taşımacılıkta da yerli sermaye ile oluşturulacak uluslararası nitelikte faaliyet gösterebilecek yerli bir taşıma filosunun kullanılması önemlidir.

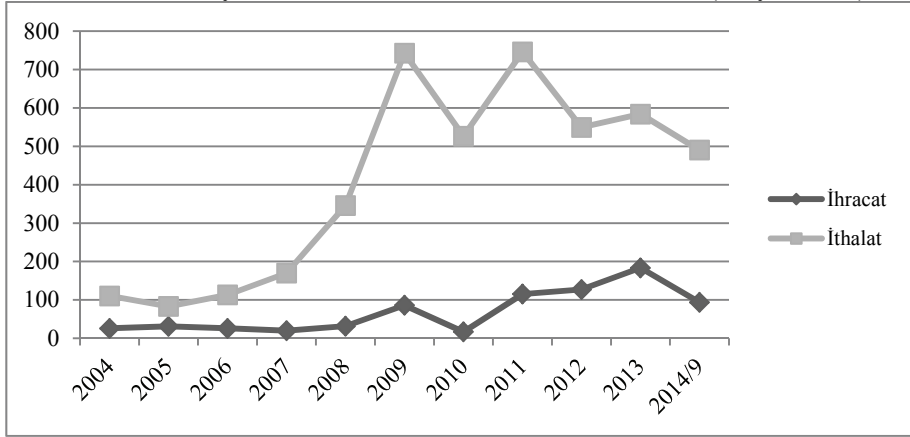
İskenderun Demir Çelik (İsdemir): İşletmenin demiryolu bağlantısı vardır. Bu özelliğe sahip az sayıda işletmeden biridir. 2012 yılında 2,9 milyon ton demir cevheri demiryolu ile taşınmıştır. Bu; Türkiye’de demiryolu ile taşınan toplam mal miktarının %10’undan fazladır.

İçdaş: Yüzün üzerinde kendine ait vagonu bulunan işletme 2012’de 250 bin ton yükü demiryolu ile taşımıştır.

Aygaz: Avrupa menşeli kiraladığı vagonlarla Irak’a LGP taşımıştır. Buradaki durumda da yerli filo taşımacılığının önemi ortaya çıkmaktadır.

Yük taşımada yerli teknoloji ve uzmanlaşma ile filo oluşturulması ve dünya pazarında etkili olmak için uğraşılması gerekmektedir. Bu anlamda yurt dışında ismini duyurmuş olan firmalarla rekabet edebilecek yerli firmaların yapılanması için gerekli adımlar atılmalıdır. Örneğin, 2012 yılı için TCDD ile çalışan firmalar içinde (Avrupa ile Türkiye arasında yük taşımacılığı yapan) vagon sayısı ve taşıdığı yük ağırlığı açısından üst sıralarda yabancı şirketler bulunmakta (tüm ulaşım ağı içinde demiryolu ile taşımacılık yapan 20. sırada Inter Ferry Boats (7073 vagon/266.201 ton), 21. sırada Expres Interfracht (7218 vagon/261.695 ton)) ancak daha arka sıralarda Türk menşeli (30. sırada Eksper Tren (3302 vagon/167.505 ton) ve Omsan (3262 vagon/126.014 ton) firmalar yer almaktadır (Railturkey, 2013b).

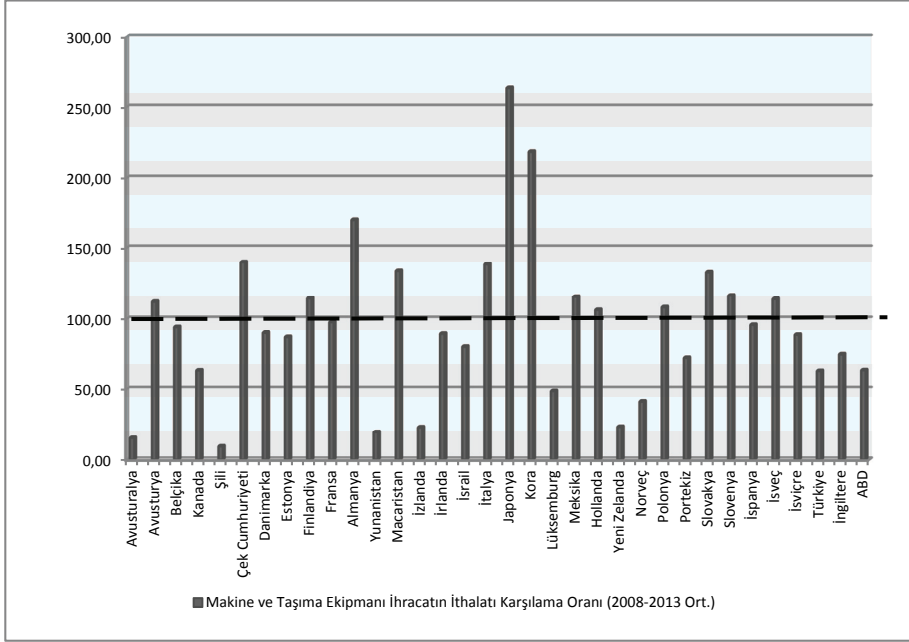
Şekil 10: Demiryollarına Ait Ürünlerin İthalat ve İhracatı (Milyon USD)



Kaynak: TÜİK dış ticaret verilerinden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Son yıllarda dış ticaret açısından dikkate değer bir diğer husus ise demiryolu vb. hatlara ait taşıtlar ve malzemeler, bunların aksam-parçaları, mekanik trafik sinyalizasyon cihazlarının ithalatındaki artıştır. Şekilde yer aldığı üzere demiryollarına yapılan yatırımların artışına paralel olarak ithalat da artmaktadır. Oysa demiryoluna ilişkin ana ve ara malların büyük bir kısmının yerli olanaklar ile üretilmesi mümkündür.

Şekil 11'de de görüleceği üzere makine ve taşıma ekipmanı ihracatının ithalatı karşılama oranı açısından Türkiye %100'ün altında kalan ülkeler arasında yer almaktadır. Bu durum hem söz konusu kalem açısından yerli ağırlıklı üretim yapılarak ihracat yapılamaması hem de ithalatın artmasından dolayı cari açık baskısının artmasından dolayı olumsuzdur. Türkiye'de bu yapıyı tersine döndürmek mümkündür.

Şekil 11: Makine ve Taşıma Ekipmanı İhracatın İthalatı Karşılama Oranı

Kaynak: OECD, Data Statistics 2014, http://data.oecd.org/transport/machinery_transportequipment.htm

Demiryollarına ilişkin olarak bahsedilmesi gereken bir diğer husus ise turizmdir. Çalışmanın genelinde, demiryollarının ekonomiye olası katkıları yük taşımacılığı ön planda tutularak ele alınmakla birlikte demiryollarının yolcu taşımacılığında ve özellikle de turizm açısından yaratacağı potansiyel bakımından önemli bir yeri bulunmaktadır. Turizm Türkiye'nin önemli gelir kaynakları arasındadır. Bir turist, yabancı bir ülkeyi ziyaret etme tercihleri arasında ulaşım imkânları önem taşımaktadır. Bu açıdan özellikle yabancı turist potansiyelinin yükseltilmesi için yurt içi ulaşım imkânlarının ve kalitesinin artırılması, turizm gelirlerinin artışına doğrudan etki edecektir. Demiryollarının zaman ve emniyet açısından karayolu ulaşımına göre daha verimli olması yabancı turist sayısını artırabilecektir. Ayrıca iller arasında modern demiryolu hatlarının olması, yabancı turistleri sahil kesimlerinden iç kesimlere çekecektir. Dolayısıyla Türkiye'nin turizm kapasitesi, deniz turizminden kültür ve sağlık turizmine kayabilecektir. Genel ekonomiye katkı sağlayan turizm iller bazında da katkısını artıracaktır.

Değerlendirme

Orta gelir tuzağından çıkış için geliştirilecek stratejilerden en önemlisi temel sektör seçimidir. Söz konusu tercihte küresel değer zincirlerine eklenme hedef olmalıdır. Bu hedefe ulaşılmasında çalışmanın da konusunu oluşturan sektör seçimi ileri ve geri bağlantılara sahip olmasından dolayı demiryolu taşıma sektörü çerçevesinde yapılmıştır.

Demiryolu sektöründeki teknoloji bağlantısı katma değer yaratılmasında çok önemli bir işlevi yerine getirecektir. İhracat kompozisyonlarında çeşitlenmeyi

sağlayarak nitelikli büyüme hedefinde olan ülkeler açısından görülen, demiryollarında gerek altyapının oluşturulması gerekse hizmetin sunumunda atılım yapma isteğidir. Teknolojik atılımın yapılarak dış bağımlılığın azaltılması ve teknoloji ihracatının yapılması temel hedef haline gelmiştir. Örneğin, hızlı tren teknolojisi ile ilgili Çin’de çok önemli deneyimler kazanılması, planlama, yapılanma ve işletmede de uzmanlaşmaya sahip olunmasına rağmen ana teknoloji yapılanmasında halen Batı’daki şirketlere göre eksiklik ve gecikmelerin bulunduğu ifade edilmektedir. Çin şirketlerinin mermi trenlerin hemen tüm parçalarını üretebildiği ancak kilit teknolojilerde lisansların halen yabancı ortaklarda olduğu ve çok büyük miktarda telif ödemelerinin yapılmak zorunluluğunun olduğu ifade edilmektedir (China Daily, 2014b). Aynı şekilde Çin dünyanın hemen her bölgesinde hızlı tren ihalelerine girmekte ve önemli gelir elde etmektedir. Buradan çıkarılacak ders eklenmesinin Türkiye açısından bir an önce gerçekleştirilmesidir. Yine örneğin Meksika’nın Çin Demiryolu Yapım Şirketine (China Railway Construction Corporation) ihale ettiği 3,7 milyar dolarlık hızlı tren yolu projesini ihaleye tek katılım olması nedeniyle iptal etmesi ilginç ve düşünülmesi gereken bir durumdur. Söz konusu proje, başkent ile sanayi üssü arasında hızlı tren hattının kurulmasını içermektedir (China Daily, 2014a). Türkiye’nin bakış açısı değişikliğinin gerçekleşmemesi, ilerleyen süreçte kısa ve uzun dönem hedeflerini bu amaç için kurgulamaması ve kararlılıkla söz konusu ihalelere girmemesi için hiçbir neden yoktur.

Son söz olarak Boratav’ın ifade ettiği üzere Türkiye’yi orta gelir tuzağından çıkarabilmek için uzun dönemli ve içeriğinde; sermaye birikim oranı artışının olduğu, sektörler arasında yatırım dağılımının etkin şekilde belirlendiği, işgücü içinde olmayan nüfusun üretime yöneldiği ve tüm işgücü açısından nitelikliliğin artırıldığı bir perspektif ve planlamanın olması gerekmektedir (Boratav, 2014). Nitelikli büyümenin sağlanmasında; üretim yapısı, ürünlerin nitelikleri ve beşeri sermaye çok önemlidir. Türkiye’de sofistike ürün üretimi konusunda dünya ticaretine eklenilebilir potansiyeli fazlasıyla bulunmakta ancak bu hedefe ulaşmak açısından kararlılık gerekmektedir. Türkiye’de dünya ürün zincirine eklenilmeyi sağlayacak alanlardan biri de var olan potansiyeli dikkate alındığında demiryolu sektörüdür. Gerek araç ve yan sanayi ürün üretimi gerekse ulaşım hizmetini daha nitelikli verebilme konularında Türkiye işletilmeyi bekleyen altyapıya sahiptir. Nitelikli büyümeye ulaştıracak perspektif ve planlamanın bir parçası da demiryollarına yönelik olmalı ve Türkiye’nin üretim, dış ticaret ve enerjiye yönelik politikalarının işlerlik kazanmasında ulaştırma ayağı daha fazla demiryolları üzerine kurgulanmalıdır.

Kaynakça

- Abdon, A. ve Felipe, J. (2011), *The Product Space: What Does It Say About the Opportunities for Growth and Structural Transformation of Sub-Saharan Africa?*, The Levy Economics Institute Working Paper, Working Paper No. 670, May, 1- 34.
- Acar, O. (2012), *Tuzaktan Çıkmak İçin Sanayisizleşmeyi Durdurmak Gerekmiştir*, 14 Aralık 2012, Orta Gelir Tuzağından Çıkış: Bölgesel Gelişme ve Sürdürülebilir Kalkınma Seçenekleri Başlıklı Panel Sunuşu, <http://www.tepav.org.tr/tr/haberler/s/3318> (Erişim Tarihi: 24.11.2014)

- Agénor, P.R. Canuto, O. ve Jelenic, M. (2012), Avoiding Middle-Income Growth Traps, The World Bank Poverty Reduction and Economic Management Network (PREM), Economic Premise, November 2012, Number 98, www.worldbank.org/economicpremise
- Bayar, G. ve Tokpunar, S. (2014), “Türkiye İmalat Sanayi Alt Sektörleri Üretimine Belirleyicileri-Panel Veri Analizi”, *Business and Economics Research Journal*, 5(1) 67-85.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2014), *Raylı Yük Taşıma Sistemlerinin İktisadi Avantajları ve Türkiye İçin Bir Değerlendirme*, III. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, 15-17 Mayıs, Trabzon, <http://akademikpersonel.kocaeli.edu.tr/mehmet.ozbilgin/index.php?y=Yayinlar&bilgi=bildiri> (Erişim Tarihi: 17.11.2014)
- Boratav, K. (2014), *Orta Gelir Tuzağı ve Türkiye*, <http://www.sendika.org/2014/10/orta-gelir-tuzagi-ve-turkiye-korkut-boratav/> (Erişim Tarihi: 02.11.2014)
- China Daily (2014a), *Mexico Cancels Chinese Bullet Train Deal*, <http://topic.chinadaily.com.cn/index/Mexico+cancels+Chinese+bullet+train/> (Erişim Tarihi: 21.11.2014)
- China Daily (2014b), *High-Speed Rail Special: Experts Note Need For More Domestic Train Technologies*, <http://topic.chinadaily.com.cn/index/Highspeed+Rail+Special%3A+Experts+note+need+for/> (Erişim Tarihi: 21.11.2014)
- Çekerol, G.S. ve Nalçakan, M. (2011), “Lojistik Sektörü İçerisinde Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Ridge Regresyonla Analizi”, *Marmara Üniversitesi İİBF Dergisi*, XXXI(II), 321-344.
9. Beş Yıllık Kalkınma Planı, 2007-2013 (2007), *Özel İhtisas Komisyon Raporu: Demiryolu Araçları Sanayi*, Yayın No. DPT: 2738 – ÖİK: 689, Ankara.
- Eğilmez, M. (2012), *Orta Gelir Tuzağı ve Türkiye*, <http://www.mahfiegilmez.com/2012/12/orta-gelir-tuzag-ve-turkiye.html> (Erişim Tarihi: 24.11.2014)
- Eichengreen, B., Park, D. ve Shin, K. (2013), *Growth Slowdowns Redux: New Evidence On The Middle-Income Trap*, NBER Working Paper Series, Working Paper 18673, <http://www.nber.org/papers/w18673> (Erişim Tarihi: 24.11.2014)
- Felipe, J. (2012), *Tracking the Middle-Income Trap: What is It, Who is in It, and Why?* ADB Economics Working Paper Series No. 306, March.
- Gürsel, S. ve Soybilgen, B. (2013), *Türkiye Orta Gelir Tuzağının Eşiğinde*, BETAM Araştırma Notu 13/154.
- Hazine Müsteşarlığı (2013), *Kamu İşletmeleri Raporu 2012*, Kasım, Ankara.
- Hazine Müsteşarlığı (2014), *Kamu İşletmeleri Raporu 2013*, Kasım, Ankara.
- Hidalgo, C.A., Klinger, B., Barabási, A.L. ve Hausmann, R. (2007), "The Product Space Conditions the Development of Nations", *Science*, 317, 482-487.
- Jankowska, A., Nagengast, A. ve Perea, J.R. (2012), *The Product Space and The Middle-Income Trap: Comparing Asian and Latin American Experiences*, OECD Development Centre, Working Paper No. 311, April.
- Kabasakal, A. ve Solak, A.O. (2010), “Demiryolu ve Karayolu Ulaştırma Sistemlerinin Ekonomik Etkinlik Analizi”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(1), 123-136.

- Karavaşin, M. (2013), "Türkiye'de Demiryolu Sektörünün Geleceği", *Demiryolu Bülteni*, Ocak-Şubat, 25, 12-15.
- Kharas, H. ve Kohli, H. (2011), "What Is the Middle Income Trap, Why do Countries Fall into It, and How Can It Be Avoided?", *Global Journal of Emerging Market Economies*, 3(3), 281-289.
- Kayra, C. (2012), *Cumhuriyet Ekonomisinin Öyküsü (1923-1950 Devletçilik Altın Yıllar)*, Cilt 1, Tarihçi Kitabevi.
- Manyika, J. vd. (2012), *Manufacturing the Future: The Next Era of Global Growth and Innovation*, McKinsey Global Institute, November.
- OECD (2014), Data Statistics 2014, <http://data.oecd.org/>
- Ohno, K. (2009), *Avoiding the Middle-Income Trap: Renovating Industrial Policy Formulation in Vietnam*, ASEAN Economic Bulletin 26(1), 25-43.
- Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018), Haziran 2013, Ankara.
- Önsal, N. (2012), "Orta Gelir Tuzağı", *Türk Metal Dergisi*, Sayı: 153, Ekim, http://www.turkmetaldergi.com/Orta-gelir-tuzagi_makale_47.html (Erişim Tarihi: 02.11.2014)
- Özer, D. ve Kişi, H. (2011), "Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 3(2), 79-100.
- Railturkey (2013a), *Türkiye'nin Lider Sanayi Kuruluşları Demiryoluyla Büyüyor*, <http://tr.railturkey.org/2013/07/26/iso-500-demiryolu/> (Erişim Tarihi: 21.11.2014)
- Railturkey (2013b), *Türkiye'nin Lider Demiryolu Şirketleri-Avrupa Trafiği 2012*, <http://tr.railturkey.org/2013/07/16/turkiyenin-demiryolu-sirketleri-2012/> (Erişim Tarihi: 21.11.2014)
- TMMOB (2014), *Ulaşımında Demiryolu Gerçeği*, 4. Baskı, Nisan, Yayın No: MMO/619.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (2014), *2013 Faaliyet Raporu*, Ankara.
- Ulaştırma Bakanlığı (2011), *Türkiye'de Ulaşım ve İletişim Stratejisi*, Hedef 2023, Ankara.
- Yeldan, E. (2014), *Orta Gelir Tuzağı Meselesi*, 16 Nisan 2014 Cumhuriyet Gazetesi, http://www.cumhuriyet.com.tr/koseyazisi/61139/Orta_Gelir_Tuzagi_Meselesi.html# (Erişim Tarihi: 15.11.2014)
- Yeldan, E., Taşçı, K., Voyvoda, E. ve Özsan, M.E. (2012), *Orta Gelir Tuzağı'ndan Çıkış: Hangi Türkiye?* Cilt: 1, Makro/Bölgesel/Sektörel Analiz, TÜRKONFED, Sis Matbaacılık Ltd. Şti., İstanbul.
- Woo, W.T. (2011), *Understanding the Middle-Income Trap in Economic Development: The Case of Malaysia*, The 2011 World Economy Asia Lecture, University of Nottingham, Globalization and Economic Policy (GEP) Conference, Globalization Trends and Cycles: The Asian Experiences, Semenyih, Selangor, Malaysia, 13 January.
- Zeybek, H. (2007), *Ulaşım Sektöründe İntermodalite ve Lojistik Alanındaki Gelişmeler ve Türkiye'ye Yansımaları*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara.