Türkiye’de uluslararası yolcu ulaşımının sınır kapılarına göre yoğunluk analizi

The density analysis of international passenger transportation according to border gates in Turkey

Muzaffer BAKIRCI¹ , Müjde AYDOĞDU²

¹İstanbul Üniversitesi, Coğrafya Bölümü, İstanbul, Türkiye

²İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, Türkiye

ORCID: M.B. 0000-0002-4848-3086; M.A. 0000-0002-1452-7730

ÖZ

Çalışmanın temel amacı Türkiye’de sınır kapılarının uluslararası yolcu taşımadaki etkinliğini ve yoğunluğunu analiz etmektir. Bu çerçevede uluslararası yolcu trafiğinin sınır kapılarına göre dağılımını ve değişimini ortaya koymak çalışmanın temel hedefinin oluşturmuş, uluslararası yük taşımacılığı kapsam dışı bırakılmıştır. Hâlihazırda tamamında aktif olarak uluslararası yolcu ulaştırması gerçekleştirilmemekle birlikte, Türkiye ortak sınıra sahip olduğu 7 ülkeyle 30 karayolu ve 6 ülkeyle de 8 demiryolu sınır kapısına sahip bulunmaktadır. Yine sahip olduğu 55 havaalanıyla uluslararası havayolu ulaşımı, 88 liman veya iskelesiyle de uluslararası denizyolu ulaşımına hizmet etme potansiyeli bulunmaktadır. Çalışmanın temel verilerini Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) istatistikleri oluşturmaktadır. Adı geçen kurumdan elde edilen 1990, 2000, 2010 ve 2017 yıllarına ait uluslararası yolcu verileri, bir bütün olarak ve ulaşım sistemlerine göre ayrı ayrı değerlendirilmiş ve belirtilen dönemler arasında dağılışı ve farklılaşmaları ortaya koymak amacıyla da sayısal veriler Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) yardımıyla haritalandırılmıştır. 2017 yılı verilerine göre Türkiye sınır kapılarından toplam 93.082.443 yolcu giriş-çıkış yapmıştır. Bu miktarda en büyük payı havayolu ulaşım sistemi alırken (%70,7) bunu %26,9’luk payla karayolu ulaşımı, %2,3’le denizyolu ve %1’in altında bir payla demiryolu ulaşımı takip etmiştir.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Yolcu, Sınır Kapısı, Yoğunluk Analizi, Türkiye.

ABSTRACT

The main objective of the study is to analyse the efficiency and density of the international passengers transport crossing the border gates in Turkey. Within this framework, the main target of the study was to reveal the distribution and change of international passenger traffic according to the border gates, international freight transport is excluded. Although there is no active international passenger transportation in all, currently Turkey has 30 road border gates with 7 countries and 8 railway border gates with 6 countries. It also has the potential to serve international air transportation with its 55 airports and 88 international sea ports. The basic data of this study constitute the Turkish Statistical Institute (TUIK). International passenger data for the years 1990, 2000, 2010 and 2017 obtained from the mentioned institution were evaluated in separate tables according to the transportation systems and the data were also mapped with Geographical Information Systems (GIS) in order to reveal the distribution and differentiation between the 1990-2017 periods. According to data from 2017, 93,082,443 passengers passing through Turkish border gates. Air transportation system (70.7%) had the largest share in this amount, followed by road transport (26.9%), maritime transport (2.3%) and rail transport (less than 1%).

Keywords: International Passenger, Border Gates, Density Analysis, Turkey.

Başvuru/Submitted: 25.03.2019 **Kabul/Accepted:** 08.05.2019

Sorumlu yazar/Corresponding author: Muzaffer BAKIRCI / mubak@istanbul.edu.tr

Atıf/Citation: Bakirci, M., Aydogdu, M. (2019). Türkiye’de uluslararası yolcu ulaşımının sınır kapılarına göre yoğunluk analizi. B. Gonencgil, T. A. Ertek, I. Akova ve E. Elbasi (Ed.), 1st Istanbul International Geography Congress Proceedings Book (s. 790-811) içinde. İstanbul, Türkiye: Istanbul University Press.
<https://doi.org/10.26650/PB/PS12.2019.002.078>

1. GİRİŞ

Uluslararası ulaşım işleyiş mekanizması gereği farklı bir nitelik taşımaktadır. Bu mekanizmanın en önemli elemanlarından birini ise sınır kapıları oluşturmaktadır. Kontrol, düzenleme veya sınırlama gibi ulaşımın bir çok işlemin gerçekleştirildiği sınır kapıları, her bir ulaşım sistemi için ülkelerin giriş ve çıkış noktaları durumundadır. Geçişlerin yapıldığı sınır kapılarının bağlantı sağladığı ülkelerle olan ilişkilerin boyutu, özellikle karayolu ve demiryolu ulaşımının daha sık veya seyrek olmasını beraberinde getirmektedir. Siyasal ilişkilerin kopuk olduğu ülkelerle ve güvenlik sorunları yaşanan sahalarda ise sınır kapısı mevcut olsa bile geçiş imkânı sürekli veya geçici olarak bulunmayabilmektedir.

Yük ve yolcu taşımanın gerçekleştirildiği sistemlere bağlı olarak şekillenen sınır kapıları, karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hatları sınır kapıları olarak belirmektedir. Boru hatları sınır kapıları hariç olmak üzere diğer sınır kapılarında hem yük ve hem de yolcu taşımacılığı gerçekleştirebilmektedir. Ancak burada dikkat çekilmesi gereken husus, bu sınır kapılarının uluslararası ulaşımın açık olup olmaması durumudur. Fiziki olarak bir sınır kapısının bulunması onun uluslararası geçiş konusunu olduğu anlamına gelmemekte, idari olarak da bunun belirlenmiş olması gerekmektedir.

Türkiye coğrafi konumu itibarıyla bütün ulaştırma sistemleri bakımından son derece stratejik bir öneme sahip bulunmaktadır. Genel olarak Asya ile Avrupa arasında, özelde ise, Ortadoğu, Kafkaslar ve Kuzey Afrika ile Avrupa arasında son derece elverişli bir konuma sahip olan Türkiye, uluslararası ulaşımın açık çok sayıda sınır kapısı vasıtasıyla hem yolcu ve hem de yük taşımacılığında etkin bir role sahip durumdadır. Üç tarafının denizlerle çevrili olması, bir iç denize sahip olması ve boğazlarıyla su yolu ulaşımını bakımından büyük potansiyeller barındırırken, farklı ekonomik, kültürel ve siyasi bölgeler arasındaki yeri ise ona havayolu ulaşımını bakımından belirgin bir avantaj sağlamaktadır.

Sınır kapılarının bu önemi onların coğrafya bilimine mensup araştırmacılar tarafından çeşitli yönleriyle sıkça bilimsel çalışmalara konu olmasına zemin hazırlamıştır. Bu çalışmalar karayolu sınır kapılarının tümünü analiz etmeyi hedefleyen çalışmalar olduğu gibi (Bakırcı, 2012), belirli bir il'in sınırları dâhilinde yer alan sınır kapıları şeklinde de gerçekleştirilmektedir (Koday, Z. 2005). Ayrıca münferit olarak Gürcistan sınırında yer alan Sarp sınır kapısı (Koday, Z. 1994; Hacısalıhoğlu, 1997), İran arasında bulunan Gürbulak sınır kapısı (Arıncı, 1999), Nahçıvan sınırında konumlanmış bulunan Dilucu sınır kapısı (Güner ve Bekdemir, 1999) ile Suriye sınırında bulunan Cilvegözü sınır kapısı (Soylu, 2003) ayrı ayrı inceleme konusu yapılarak, bu sınır kapılarının uluslararası ulaşım ve yöre ticaretine etkisi ortaya konulmuştur.

Demiryolu sınır kapıları ise coğrafi çalışmalarda, kimi zaman mevcut hatların uluslararası ulaşımındaki yeri ve etkinliği şeklinde yerini alırken (Bakırcı, 2013), bazen de geleceğe yönelik planlamalardaki durumu kapsamında inceleme konusu yapılmış bulunmaktadır (Akbulut, 2016).

Havayolu sınır kapıları durumunda olan havaalanları da farklı yönleriyle bilimsel çalışmalara konu olmuştur. Belirtilen çalışmalardan birini “Türkiye’nin Havaalanları” başlığını taşıyan çalışma oluşturmaktadır (Taşlıgil, 1996). Yine aynı müellif tarafından gerçekleştirilen diğer bir çalışmada ise, bu kez Türkiye’de havayolu ulaşımının gelişimi inceleme konusu yapılmıştır (Taşlıgil, 1997). Benzer bir yaklaşımla oluşturulan başka bir çalışmada ise, Türkiye’de havayolu ulaşımının tarihsel gelişimi ve mevcut yapısı değerlendirilmiştir (Bakırcı, 2012). Bir bütün olarak Türkiye’de havayolu ulaşımını veya tüm havaalanlarını kapsayan çalışmaların yanı sıra, sadece bir havaalanının incelenmesine ayrılan çalışmaların da varlığı gözlenmektedir. “Trabzon Havaalanına Coğrafi bir Yaklaşım” başlığını taşıyan yayın bu kapsamda değerlendirilebilir (Kadioğlu, 2007).

Türkiye’deki limanları bir bütün olarak ele alan çalışmalardan biri “Türkiye’nin Limanları” başlığıyla yayınlanan ve yayınlandığı tarih itibarıyla ülkemizde yer alan limanları, yükleme-boşaltma, harekete konu olan yüklerin niteliğine ve genel fonksiyonlarına göre sınıflandırarak inceleyen çalışmadır (Özgür, 1999). Yine benzer bir alanda gerçekleştirilen bir diğer yayında ise (Kadioğlu ve Şahin, 2001), Türkiye limanlarında ihraç taşımaları inceleme konusu yapılmıştır. 1944 yılında yayınlanan Samsun limanı ve hinterlandını konu alan çalışmada ise (Tanoğlu, 1944), Samsun limanının kıyı ile iç kesimler arasında ulaşım elverişli konumu itibarıyla, Karadeniz kıyısındaki diğer limanlardan farklılaştığına ve avantajlı duruma geçtiğine dikkat çekilmektedir. Uzun süre sonra aynı liman bir kez daha bir bilimsel çalışmaya konu olmuştur. 2006 yılında Samsun Limanı (Yılmaz, 2006) başlığıyla yayınlanan çalışmada limanın uluslararası ulaşım etkisi ve katkısına öne çıkarılmış, özellikle Balkanlar, Orta Avrupa ve Rusya ile Ortadoğu ve Orta Asya ülkeleri arasında denizyolu,

demiryolu ve karayolu sistemleri arasında kombine taşımacılık bakımından merkezi bir konumda olduğuna dikkat çekilmiştir. Tarihsel süreç boyunca hemen her dönem denizyolu ulaşımı için stratejik noktalardan biri olan İstanbul, bu önemini sahip olduğu limanlar yoluyla sürdürmektedir. İstanbul limanının kuruluş, gelişim ve işlevlerini incelemeyi hedefleyen çalışmada (Doğaner, 1991) limanın konumuna, genel fiziki özelliklerine ve taşıma istatistiklerine yer verildikten sonra, limanın şehirle ilişkisi irdelenmiştir. İstanbul'un liman özelliğinin sonraki dönemlerde kruvaziyer turizmi açısından incelemeye konu olduğu görülmektedir (Sertkaya Doğan, 2011). Bu çalışmada İstanbul'un kruvaziyer turizmine ilişkin potansiyeli vurgulanmıştır. Limanların geleneksel işlevlerinin yanı sıra, özel amaçlı oluşturulan limanların arttığı görülmektedir. Bu durum belirtilen alana yönelik coğrafi çalışmaları da beraberinde getirmektedir. "Türkiye'nin yat limanları" başlıklı çalışma bu kapsamda gerçekleştirilmiş bir yayın niteliğindedir (Doğaner, 1992). Türkiye'de coğrafi çalışmalara en fazla konu olan liman Trabzon limanıdır. Tarihsel süreç boyunca önemli bir liman özelliğinde olan Trabzon limanı günümüzde de bu işlevini sürdürmekte, dolayısıyla dönemsel olarak meydana gelen değişimler bilimsel çalışmalara konu olabilmektedir. 1999 yılında "Trabzon Limanı" (Koday, S. 1999) başlığıyla gerçekleştirilen yayını, 2001 yılında "Trabzon Limanı'ndan İran'a Yapılan Transit Ticaretin Gelişmesi, Sorunları ve Geleceği" (Bekdemir, Şahin ve Kadioğlu, 2001) başlığıyla ikincisi takip etmiş, 2014 yılında ise "Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: Trabzon Limanı ve Hinterlandı (Doğanay, 2014)" başlığıyla üçüncü kez bir bilimsel incelemeye konu olmuştur. Limanlara ilişkin çalışmalarda; Mersin Limanı (Balcı Akova, 1996), Aliğa Limanı (Eroğlu ve Bozyiğit, 2013), Bandırma Limanı (Üçışık, 1996), İskenderun Limanı (Koday S. 1998), Gemlik Limanları (Koday S., ve Baki, 2014) gibi oldukça sade başlıklar tercih edildiği gibi, limanın kıyı alanları üzerindeki etkisine dikkati çeken (Avcı ve Avcı, 2001), hinterlandıyla ilişkilerini öne çıkaran (Bekdemir ve Güner, 1999), stratejik önemine işaret eden (İbret, Aydınöz ve Bekdaş, 2010), mansap özelliklerine vurgu yapan (Karadeniz, 2010), taşınan ürüne odaklanan (Karadeniz ve Çelikoğlu, 2010), taşıma şeklini ele alan (Özdemir ve Deniz, 2013) ve nihayet çevreyle ilişkilerini öncelikleyen (Yaşar, 2008) başlıklar da dikkati çekmektedir.

Bu çalışmanın temel amacı; sınır kapılarının uluslararası yolcu taşımadaki etkinliğini ve yoğunluğunu analiz etmektir. Çalışmada uluslararası yolcu taşımacılığı ele alınmış, yük taşımacılığı kapsam dışı bırakılmıştır. Çalışmanın temel verilerini Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) istatistikleri oluşturmuştur. 1990, 2000, 2010, 2017 yıllarına ait uluslararası yolcu verileri, ulaşım sistemlerine göre değerlendirilmiştir. Belirtilen yıllar arasında dağılışı ve farklılaşmaları görsel olarak ortaya amacıyla da veriler haritalandırılmıştır.

2. TÜRKİYE'NİN SINIR ÖZELLİKLERİ ve SINIR KAPILARI

785.347 km²'lik yüzölçümüne sahip olan Türkiye'nin toplam sınır uzunluğu 11.236 km'yi bulmaktadır. Bu bakımından hem alansal genişlik ve hem de sınır uzunlukları bakımından büyük sayılabilecek ülkeler arasında yer almaktadır. Belirtilen toplam sınır uzunluğunun büyük bir bölümünü deniz sınırları oluştururken (%75), farklı ülkelerle olmak üzere %25'ini ise kara sınırları teşkil etmektedir (Tablo 1 ve Harita 1). Konu deniz sınırları açısından değerlendirildiğinde Türkiye'nin 4 farklı denizle kıyısının bulunduğu, en fazla kıyı uzunluğunun ise Ege Deniziyle olduğu görülmekte (%38), en kısa deniz sınırının ise Marmara denizinde yer aldığı izlenmektedir (%17).

Tablo 1: Türkiye'nin Kara ve Deniz Sınır Uzulukları.

Kara sınırları		Deniz Sınırları	
Ülke	Sınır Uzunluğu (km)	Deniz	Kıyı Uzunluğu (km)
Gürcistan	276	Karadeniz	1719
Ermenistan	316	Marmara Denizi	1474
Nahcivan	18	Akdeniz	2025
İran	454	Ege Denizi	3265
Irak	331		
Suriye	877		
Yunanistan	212		
Bulgaristan	269		
Toplam	2753	Toplam	8483

Harita 1: Türkiye'nin Kara ve Deniz Sınır Uzunlukları.

Türkiye kara sınırlarını ise 8 farklı ülkeyle paylaşmaktadır. Bu çerçevede 877 km uzunluğa sahip olan Suriye sınırı en uzun kara sınırını oluştururken (%32), en kısa sınırı ise sadece 18 km uzunluğunda olan Nahcivan Özerk Cumhuriyeti sınırı teşkil etmektedir.

Kıyı veya kara sınırı uzunlukları sınır kapılarının teşkilinde veya sayısında belirleyici bir rol oynamakla birlikte tek başına yeterli bir kıstas olmamaktadır. Örneğin 316 km sınır uzunluğuna sahip olduğumuz Ermenistan ile sınır kapıları mevcut olmakla birlikte, iki ülke arasında siyasal ilişkilerin kopuk olması nedeniyle sınır kapıları aktif olarak kullanılmamaktadır. Diğer taraftan en uzun ortak sınıra sahip olduğumuz ve en fazla sınır kapısının oluşturulduğu Suriye sınırında ise son yıllarda bu ülkede yaşanan iç savaş nedeniyle sınır kapıları çok kısıtlı ölçeklerde kullanılabilmektedir.

Türkiye 2019 yılı verilerine göre 4 farklı ulaşım sistemine ait toplam 181 sınır kapısına sahip bulunmaktadır. Bu sınır kapılarının büyük bir bölümünü denizyolu ulaşımına hizmet eden liman ve iskeleler oluşturmaktadır. Toplam sınır kapılarının yaklaşık yarısını teşkil eden (%49) denizyolu sınır kapılarını havayolu sınır kapıları takip etmektedir (%30). Demiryolu sınır kapılarının ise hem sayı olarak ve hem de etkinlik açısından geri planda kaldığı izlenmektedir. Bu ulaşım sistemine ait 6 farklı ülke sınırında konumlanmış olan 8 sınır kapısı bulunmaktadır (Tablo 2).

Sınır kapıları, çalışmamızın konusunu oluşturan uluslararası ulaşımına açık veya kapalı olma durumlarına göre değerlendirildiğinde ise, 144 sınır kapısının fiilen bu görevi yerine getirdiği, 37 sınır kapısının ise geçişe kapalı bir nitelik taşıdığı anlaşılmaktadır (Tablo 2 ve Harita 2).

Burada vurgulamaz gereken bir husus ise, uluslararası ulaşımına açık olan sınır kapılarının yıllar itibarıyla farklılık gösterdiği. Tabloda belirtilen sayılar 1990-2017 tarihleri arasında herhangi bir dönemde istatistiklere yansıyan uluslararası taşımaya konu olan kapıları ifade etmektedir.

Tablo 2: Ulaşım Sistemlerine Göre Türkiye'nin Sınır Kapıları (1990-2017) (Kaynak: Emniyet Genel Müdürlüğü 2019).

Ulaşım Sistemi	Toplam Sınır Kapısı	Uluslararası Ulaşıma Açık (1990-2017)	Uluslararası Ulaşıma Kapalı (1990-2017)
Karayolu	30	20	10
Demiryolu	8	7	1
Havayolu	55	51	4
Denizyolu	88	66	22
TOPLAM	181	144	37

Harita 2: Ulaşım Sistemlerine Göre Türkiye'nin Sınır Kapıları (1990-2017)

2017 yılı verilerine göre 30 karayolu sınır kapısı söz konusudur. Bunlardan 20 tanesi aktif olarak kullanılırken 10 tanesine ait herhangi bir geçiş verisi kayıtlara geçmemiştir. Daha önce de ifade edildiği üzere, Türkiye sınır ortaklığı yaptığı tüm ülkelerle sınır kapılarına sahip olmakla birlikte, bunların sayısı ve kullanım özellikleri farklılıklar göstermektedir. Ermenistan'la herhangi bir aktif sınır kapısı listede yer almazken, Bulgaristan ile tamamı aktif 3, Gürcistan ile üçü aktif 4, Irak ile 6, (bunlardan sadece Habur sınır kapısı aktif olarak kullanmıştır), İran ile tamamı aktif 3, Nahcivan ile aktif 1, Suriye ile altısı aktif 11 ve Yunanistan ile tamamı aktif 2 sınır kapısı resmi kayıtlara geçmiştir.

Sınır aşan demiryolu ağları bakımından Türkiye zayıf bir görüntü sergilemekte, 6 komşu ülke sınırında 8 ayrı sınır kapısında demiryolu geçişi mümkün olabilmektedir. Yunanistan sınırında Uzunköprü, Bulgaristan sınırında Kapıkule, Suriye sınırında İslahiye, Çobanbey ve Nusaybin, Ermenistan sınırında Akyaka, İran sınırında Kapıköy sınır kapılarında demiryolu geçişi söz konusu olmakla birlikte, Ermenistan'la olan sınır kapısı hâlihazırda fiilen kapalı bulunmakta, Gürcistan sınırında yeni açılan Canbaz sınır kapısından ise 2017 yılı itibariyle henüz geçişe ilişkin veriler oluşmamış durumdadır.

Yönetim binaları ve pistlerden oluşan havaalanları bu ulaşım sisteminin kalbi durumundadır. Bu bakımdan havaalanları uçaklar için, iniş-kalkış, bakım-onarım ve park etme gibi işlevleri yerine getirirken, yolcular için ise, biletleme, bekleme kontrol ve binış gibi fonksiyonları yerine getirmektedir. Havaalanlarının bir diğer özelliği ise iç hat, dış hat veya ikisine birden açık olma hususudur. 2017 yılı verilerine göre Türkiye'de toplam 55 havaalanı bulunmaktadır. Bu havaalanlarından 48'inde uluslararası bir geçiş söz konusu olurken, 7'si ise sadece iç hatlara hizmet vermiştir.

Türkiye’de havaalanları konum özellikleri bakımından dengeli bir dağılım göstermekte, hemen her ilde havaalanı oluşturulmuş bulunmaktadır. Diğer taraftan birden fazla havaalanının konumlandığı illerin varlığı da söz konusu olmaktadır. Bu çerçevede Adana, Antalya, Bursa İstanbul, İzmir ve Muğla birden fazla havaalanına sahip iller durumundadır.

Sınırların ortadan kalktığı, uluslararası rekabetin yoğun olarak hissedildiği denizyolu taşımacılığının temel elemanları limanlardır. Yük ve yolcu taşımalarının başlayıp sona erdiği limanlarda, taşımaları yapan gemilerin yurtiçi, yurtdışı ve transit taşımacılık kapsamında ülke ekonomisine katkısı büyüktür. Türkiye’de denizyolu ulaşımına hizmet eden çeşitli ölçekte çok sayıda liman ve iskele bulunmaktadır. 2017 yılı verilerine göre Toplam 88 liman ve iskelenin kayıtlara geçtiği Türkiye’de, bu kapıların 66’sından uluslararası yolcu geçişi sağlanmıştır.

Denize kıyısı olan tüm illerde az veya çok sayıda liman ve iskele denizyolu ulaşımına hizmet etmekle birlikte, uluslararası yolcu ulaşımı bakımından ülkenin turizm bölgeleri olan Ege ve Akdeniz kıyılarında konumlanmış olan liman ve iskelelerin daha aktif bir rol üstlendikleri görülmektedir. Adana 3, Antalya 6, Aydın 3, Balıkesir 3, Bursa 2, Çanakkale 6, Hatay 9, İstanbul 7, İzmir 6, Mersin 7, Muğla 10, Ordu 3, Samsun 3, Tekirdağ 7, Zonguldak 3 olmak üzere birden fazla liman ve iskeleye sahip iller durumundadır.

3. BULGULAR

Çalışmada 1990, 2000, 2010 ve 2017 yıllarına ait veriler değerlendirilmiş ve bu veri tarihlerine göre sınır kapılarındaki değişim ortaya konulmaya çalışılmıştır.

1990-2017 yılları arasında Türkiye’de uluslararası yolcu ulaştırmasının gelişimine baktığımızda oldukça hızlı bir büyümenin sağlandığını görmekteyiz. 1990 yılında 15 milyon olan toplam uluslararası yolcu sayısı, 2000 yılında iki katına çıkarak 31 milyona, 2010 yılında ise 2000 yılına göre %234 artarak 75 milyona ve son olarak 2017 yılında 93 milyona ulaşarak en üst seviyeye çıkmıştır. Böylece 2017 yılında 1990 yılına göre %512’lik bir artış kaydedilmiştir (Tablo 3).

Tablo 3: Türkiye’de Sınır Kapılarından Yolcu Ulaştırmasının 1990-2017 Dönemindeki Dağılımı ve Değişimi

Ulaşım Sistemi	1990		2000		2010		2017	
	Toplam	Pay (%)	Toplam	Pay (%)	Toplam	Pay (%)	Toplam	Pay (%)
Karayolu	6 409 746	42.1	7 296 528	23.5	22 966 178	30.3	2 5047 318	26.9
Demiryolu	346 819	2.3	130 371	0.4	150 025	0.2	31 523	0.03
Denizyolu	760 035	5.0	3 009 327	9.7	1 624 100	2.1	2 151 581	2.3
Havayolu	7 689 017	50.1	20 576 914	66.3	51 060 149	67.4	65 852 021	70.7
Toplam	15 205 617	100	31 013 140	100	75 800 452	100	93 082 443	100

Her dönem için ulaşım sistemlerinin ağırlığı değerlendirildiğinde ise (Grafik 1), 1990 yılında karayolu ve havayolunun birbirine yakın değerler gösterdiği görülmektedir. Belirtilen yıl havayolu sisteminin %50’lik payına karşılık karayolu sistemi toplam taşımanın %42’sini gerçekleştirmiştir. Bu dönemde demiryolu ulaşımı sonraki dönemlere göre en yüksek payına ulaşmış bulunmaktadır (%2).

Grafik 1: Türkiye’de Sınır Kapılarından Yolcu Ulaştırmasının 1990-2017 Dönemindeki Dağılımı ve Değişimi

2000 yılına gelindiğinde havayolu ulaşımının yolcu sayısı açısından son derece önemli bir gelişme kaydettiği, bunun da toplam taşıma payına yansıdığı gözlenmektedir. Toplam taşımadaki payını %66’ya çıkaran havayolu ulaşımını, daha düşük ölçekte de olsa yolcu sayısını arttıran ancak toplam taşımadaki payı büyük miktarda düşen karayolu ulaşımı takip etmiştir (%23). 2000 yılında denizyolu ulaşımında da önemli ölçekte gelişme yaşandığı görülürken, demiryolu sisteminin yolcu ulaşımındaki payı %1’in altına gerilemiştir.

2010 yılında havayolu ulaşımı oransal görünümünü muhafaza ederken (%67), karayolu ulaşımı, 1990 yılı seviyesinde olmasa da oransal payını önemli ölçüde arttırmıştır (%30). Bu dönem denizyolu ulaşımı hem yolcu sayısı ve hem de toplamdaki payı açısından büyük düşüş yaşamıştır (%2). Demiryolu ulaşımındaki gerilemenin ise bu dönem de devam ettiği anlaşılmaktadır (%02)

Son veri yılımız olan 2017 yılında havayolu ulaşımının toplam taşımadaki ağırlığının artarak devam ettiği izlenmektedir. Havayolu ulaşımının payını %70’in üzerine çıkardığı ve kullanılan veri yılları içinde en yüksek düzeyine ulaştığı 2017 yılında, karayolu ulaşımı yolcu sayısı açısından kısmen artış sağlasa da havayolu ulaşımın etkisiyle oransal bir kayıp yaşamıştır (%27). Bu dönemde denizyolu ulaşımı bir önceki döneme göre oranını muhafaza ederken, demiryolu ulaşımında uluslararası yolcu taşıması durma noktasına gelmiştir.

Genel olarak, 2017 yılında 1990 yılına göre havayolu ulaşımı hariç diğer ulaşım sistemlerinde oransal bir gerileme meydana geldiği anlaşılmaktadır. Belirtilen gerileme karayolu ulaşımında %36 olurken, demiryolu ulaşımında %99, denizyolu ulaşımında %54 olarak gerçekleşmiştir. Havayolu ulaşımı ise oransal payını %41 arttırmıştır. Bu durumun oluşmasında havayolu ulaşımının taşıma avantajlarına bağlı olarak daha fazla tercih edilmesi önemli rol oynamakla birlikte, özellikle kara, deniz ve demiryolu ulaşımında sınırdaş olan ülkelerle olan ilişkilerde meydana gelen dalgalanmaların ve çatışmaların da belirgin bir rol oynadığı ifade edilebilir.

Diğer taraftan 2017 yılında toplam uluslararası yolcu taşımasının %98 oranında kara ve havayolu sistemleriyle gerçekleştirilmiş olması bu ulaşım yollarının etkinliğini ortaya koymakla birlikte, bu durum denizyolu ve demiryolu ulaşımının bir potansiyel taşımadığı anlamına gelmemektedir.

Türkiye’de uluslararası yolcuların milliyetlerine göre dağılımında ise, her dönem yabancıların fazla olduğu görülmektedir. Toplam taşımada karşımıza çıkan bu genel ağırlık ulaşım sistemleri açısından değerlendirildiğinde iki istisnai durumun olduğu gözlenmektedir. Bunlardan birincisi 1990 yılında denizyoluyla taşınan toplam uluslararası yolcu sayısında vatandaşların daha fazla olması, yine benzer bir durumun 2017 yılında da gerçekleşmiş olmasıdır (Tablo 4).

Tablo 4: Türkiye’de Sınır Kapılarından Yabancı ve Türkiye Cumhuriyeti Vatandaşı Yolcu Ulaştırmasının Dağılımı ve Değişimi (1990-2017)

Ulaşım Sistemi	1990			2000		
	Yabancı	Vatandaş	Fark	Yabancı	Vatandaş	Fark
Karayolu	3 797 607	2 612 139	1 185 468	3 802 132	3 494 396	307 736
Demiryolu	291 821	54 998	236 823	80 070	50 301	29 769
Denizyolu	365 671	394 364	-28 693	2 276 149	733 178	1 542 971
Havayolu	5 115 558	2 573 459	2 542 099	14 260 806	6 316 108	7 944 698
Toplam	9 570 657	5 634 960	3 935 697	20 419 157	10 593 983	9 825 174

Ulaşım Sistemi	2010			2017		
	Yabancı	Vatandaş	Fark	Yabancı	Vatandaş	Fark
Karayolu	13 827 584	9 138 594	4 688 990	16 408 080	8 639 238	7 768 842
Demiryolu	127 348	22 677	104 671	19 648	11 875	7 773
Denizyolu	874 446	749 654	124 792	826 411	1 325 170	-498 759
Havayolu	39 048 912	12 011 237	27 037 675	46 805 053	19 046 968	27 758 085
Toplam	53 878 290	21 922 162	31 956 128	64 059 192	29 023 251	35 035 941

Milliyetlerine göre uluslararası yolcunun oransal görünümünde yabancılar ağırlıklı bir pay sahibi olmakla birlikte, oransal değer farklı ölçeklerde gerçekleştiği anlaşılmaktadır. 1990 yılında %63 olan yabancı payı, 2000 yılında %66’ya çıkarken, 2010 yılında %71’lik payla en yüksek düzeyine çıkmıştır. 2017 yılında ise kısmî bir kayıpla %69 olarak gerçekleşmiştir (Grafik 2).

1990-2017 arasını kapsayan ve dört veri dönemi olarak incelemeye tabi tuttuğumuz **karayolu ulaşımı** uluslararası yolcu taşımanın kapılara göre dağılımında, bütün veri dönemlerinde taşıma kayıtlarına sahip olan sınır kapılarının varlığı göze çarpmaktadır. Bunun yanında geçmişte geçişlerin yaşandığı ancak sonraki veri dönemlerinde kayıtlarda yer almayan veya geçmiş veri dönemlerinde istatistiklere sahip olmayan ancak sonraki dönemlerde geçişe açılan kapıların da olduğu anlaşılmaktadır. Bu çerçevede 4 veri döneminin herhangi birinde kayıtlara geçen kapıların sayının 20 olduğu anlaşılmaktadır (Tablo 5). Adı geçen kapılardan 12’sinde tüm veri dönemlerinde geçiş gerçekleşmiş, diğer kapıların ise en az bir veri yılında kapalı olduğu anlaşılmıştır.

Grafik 2: Türkiye’de Sınır Kapılarından Milliyetlerine Göre Yolcu Ulaştırmasının Dağılımı ve Değişimi (1990-2017).

Toplam 6,4 milyon yolcunun harekete konu olduğu 1990 yılında en yüksek geçiş Türkiye’nin batıya açılan kapısı olarak adlandırılan Kapıkule sınır kapısından gerçekleşirken (%59,1), bu kapıyı İpsala sınır kapısı (%8,9) ve Dereköy sınır kapısı takip etmiştir (%8,4). Böylece ilk üç sırada yer alan sınır kapıları toplam taşımanın %76,5’ini teşkil etmiştir (Grafik 3 ve Harita 3).

Toplam yolcu hareketinin 7,3 milyona ulaştığı 2000 yılında en yüksek geçiş yine Kapıkule sınır kapısından gerçekleşirken (%34,8), bu kapıyı önceki dönemde oldukça düşük bir pay sahibi olan Habur sınır kapısı izlemiştir (%14,6). Kuşkusuz bu durumun oluşmasında Irak’ta uzun süren bir çatışma döneminden sonra kısmen asayişin sağlanması etkili olmuştur. Önceki dönemde ikinci sırada yer alan İpsala sınır kapısı üçüncü sırada kendine yer bulmuştur (%10,6). Bu dönemde ilk üç sırada yer alan sınır kapılarının toplam payı %60 olarak gerçekleşirken, diğer sınır kapılarında geçişin de nispeten arttığı anlaşılmaktadır.

Tablo 5: Türkiye’de Karayolu Sınır Kapılarında Dağılım ve Değişim (1990-2017)

Sıra	Kapı	1990	Pay (%)	2000	Pay (%)	2010	Pay (%)	2017	Pay (%)
1	Sarp	286 357	4,5	430 653	5,9	3 133 352	13,6	7 166 316	28,6
2	Kapıkule	3 791 499	59,1	2 540 962	34,8	4 097 625	17,8	5 077 437	20,1
3	Habur	188 092	2,9	1 067 933	14,6	3 001 901	13,1	2 521 049	10,1
4	İpsala	571 268	8,9	773 994	10,6	1 766 579	7,7	2 072 381	8,3
5	Gürbulak	382 896	6,0	456 229	6,3	1 983 256	8,6	1 663 460	6,6
6	Hamzabeyli	0	0,0	0	0,0	725 712	3,2	1 273 072	5,1
7	Kapıköy	0	0,0	0	0,0	0	0,0	957 535	3,8
8	Pazarkule	61 121	1,0	17 410	0,2	336 527	1,5	814 762	3,2
9	Dereköy	537 645	8,4	427 987	5,9	678 765	3,0	785 754	3,1
10	Dilucu	0	0,0	406 544	5,6	840 603	3,7	746 989	3,0
11	Esendere	46 006	0,7	168 183	2,3	581 195	2,5	563 757	2,3
12	Türkçözü	0	0,0	52 773	0,7	73 901	0,3	347 972	1,4
13	Öncüpınar	106 085	1,7	430 316	5,9	1 989 318	8,7	341 493	1,4
14	Cilvegözü	342 476	5,3	411 437	5,6	2 043 892	8,9	229 679	0,9
15	Aktaş	0	0,0	0	0,0	0	0,0	214 213	0,9
16	Üzümlü	0	0,0	0	0,0	0	0,0	176 587	0,7
17	Karkamış	3 626	0,1	7 934	0,1	112 225	0,5	93 091	0,4
18	Yayladağı	53 620	0,8	28 902	0,4	537 890	2,3	1 771	0,0
19	Nusaybin	35 024	0,5	64 655	0,9	410 848	1,8	0	0,0
20	Akçakale	4 031	0,1	10 616	0,2	652 589	2,8	0	0,0
	Toplam	6 409 746	100	7 296 528	100	22 966 178	100	25 047 318	100

Grafik 3: Türkiye’de Karayolu Sınır Kapılarında Dağılım ve Değişim (1990-2017)

Toplam uluslararası yolcu taşımada oldukça düşük bir pay sahibi olan Demiryolu ulaşımının yıllara göre genel olarak bir gerileme eğilimi içinde olduğu anlaşılmaktadır. 1990 yılında toplam 346 bin yolcunun geçiş yaptığı demiryolu sınır kapılarında en büyük payı Kapıkule sınır kapısı almıştır. Toplam taşımının neredeyse tamamına yakınına gerçekleştiren (%85,4) bu sınır kapısını Uzunköprü sınır kapısı takip etmiş (%11,0), üçüncü sırada ise Ermenistan sınırında yer alan Akyaka sınır kapısı yer almıştır (%2,7). Belirtilen üç sınır kapısı toplam uluslararası demiryolu yolcu ulaşımının %98,2'sini barındırırken, 1990 yılında Suriye sınırında yer alan iki sınır kapısında herhangi bir veri kaydı gerçekleşmemiştir (Grafik 4 ve Harita 5).

Harita 4: Türkiye’de Karayolu Yolcu Ulaştırmasının Sınır Kapılarına Göre Yoğunluğu (2017)

Tablo 6: Türkiye’de Demiryolu Sınır Kapılarında Dağılım ve Değişim (1990-2017)

Sıra	Kapı	1990	Pay (%)	2000	Pay (%)	2010	Pay (%)	2017	Pay (%)
1	Kapıkule	296 123	85,4	115 549	88,6	51 487	34,3	29 777	94,5
2	Uzunköprü	38 169	11,0	14 281	11,0	23 764	15,8	0	0,0
3	Islahiye	2 957	0,9	541	0,4	17 946	11,9	0	0,0
4	Akyaka	9 372	2,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0
5	Çobanbey	0	0,0	0	0,0	5 029	3,4	1 522	4,8
6	Nusaybin	0	0,0	0	0,0	85	0,1	0	0,0
7	Kapıköy	198	0,1	0	0,0	51 714	34,5	224	0,7
8	Canbaz	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
TOPLAM		346 819	100	130 371	100	150 025	100	31 523	100

2000 yılına gelindiğinde Demiryolu yolcu ulaşımının neredeyse tamamının iki sınır kapısından gerçekleştiği görülmektedir. Toplam 130 bin yolcunun harekete konu olduğu bu dönemde toplam taşımanın %88,6’sının Kapıkule sınır kapısından meydana geldiği anlaşılmaktadır. Uzunköprü sınır kapısının %11’lik bir pay sahibi olduğu Demiryolu yolcu geçişinde Islahiye sınır kapısı çok düşük bir oranla üçüncü sırada yer almış, dolayısıyla toplam taşımaların tümü bu üç sınır kapısından gerçekleşmiş bulunmaktadır.

2010 yılında bir önceki veri dönemine göre sınır kapıları açısından daha hareketli bir görünümün ortaya çıktığı görülmektedir. Bu dönemde 6 sınır kapısından farklı ölçeklerde yolcu geçişi kayıtlara yansımıştır. Sınır kapılarının yoğunluğu açısından da Kapıkule’nin ağırlığını küçük bir farkla İran’la olan Kapıköy sınır kapısına kaptırdığı görülmektedir. Bu dönem gerçekleşen toplam 150 bin yolcunun %34,5’i Kapıköy sınır kapısını kullanırken, yaklaşık bir payla Kapıkule ikinci sırada yer almıştır (%34,3). Belirtilen iki kapı yanında Uzunköprü (%15,8) ve Islahiye sınır kapıları (%11,9) da kayda değer bir yolcu geçişi sağlamış bulunmaktadır. Böylece mevcut sınır kapılarında yolcu geçişi açısından nispeten dengeli bir dağılım yaşandığı anlaşılmaktadır.

Grafik 4: Türkiye’de Demiryolu Sınır Kapılarında Dağılım ve Değişim (1990-2017)

Harita 5: Türkiye’de Demiryolu Sınır Kapılarında Dağılım ve Değişim (1990-2017)

2017 yılı bir önceki döneme göre radikal farklılıklar içermiştir. Belirtilen yıl üç sınır kapısında geçişlere ilişkin kayıtlara rastlanmakla birlikte, neredeyse tüm geçişin Kapıkule sınır kapısından gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Sadece 31 bin uluslararası yolcunun demiryolu ulaşımını tercih ettiği 2017 yılında toplam yolcunun %94,5’i Kapıkule sınır kapısından geçiş yapmıştır. Çobanbey sınır kapısının açık ara farkla (%4,8) ikinci sırada yer aldığı bu dönemde, bir önceki dönemde %34,5’lik payla ilk sırada yer alan Kapıköy sınır kapısının ise sadece %07’lik bir pay sahibi olduğu izlenmektedir. Veri dönemleri bir bütün olarak değerlendirildiğinde ise, Kapıkule sınır kapısının yolcu sayısı her dönem azalsa da, oransal olarak nispeten istikrarlı bir görünüm sergilediği, diğer sınır kapılarında ise bölge güvenlik koşulları ve ülkelerarası siyasal ilişkilerin niteliğine bağlı olarak istikrarsız bir yapının oluştuğu anlaşılmaktadır (Harita 6).

Belirtilen genel görünüm içinde havaalanlarının yoğunluk düzeylerine bakıldığında uluslararası yolcu ulaştırması bakımından bazı havaalanlarının her dönem aktif bir rol üstlendikleri ve taşıma paylarını her dönem yüksek düzeyde tuttukları görülmektedir.

Tablo 7: Türkiye’de Havayolu Sınır Kapılarında Dağılım ve Değişim (1990-2017)

Sıra	Havaalanı	1990	Pay (%)	2000	Pay (%)	2010	Pay (%)	2017	Pay (%)
1	Atatürk	3 658 291	47,6	7 874 331	38,3	17 151 738	33,6	27 257 899	41,4
2	Antalya	1 532 632	19,9	6 724 919	32,9	19 142 277	37,5	19 478 535	29,6
3	Sabiha Gökçen	0	0,0	0	0,0	4 014 214	7,9	8 394 029	12,7
4	Adnan Menderes	1 171 899	15,2	1 548 113	7,5	2 283 022	4,5	2 464 119	3,7
5	Dalaman	572 127	7,4	1 418 690	6,9	3 229 166	6,3	2 304 454	3,5
6	Esenboğa	633 362	8,2	1 357 149	6,6	1 854 657	3,6	2 059 834	3,1
7	Milas-Bodrum	0	0,0	784 086	3,8	1 967 561	3,9	962 173	1,5
8	Şakirpaşa	73 052	1,0	388 165	1,9	446 811	0,9	665 079	1,0
9	Gazipaşa	0	0,0	0	0,0	41	0,0	352 161	0,5
10	Hatay	0	0,0	0	0,0	124 165	0,2	285 776	0,4
11	Erkilet	0	0,0	18 620	0,1	233 225	0,5	279 224	0,4
12	Gaziantep	0	0,0	73 322	0,4	125 823	0,2	264 788	0,4
13	Trabzon	51	0,0	146 190	0,7	85 098	0,2	218 360	0,3
14	Konya	3 664	0,1	1 736	0,0	60 318	0,1	117 324	0,2
15	Süleyman Demirel	0	0,0	3 953	0,0	9 760	0,0	104 666	0,2
16	Çardak	0	0,0	0	0,0	2 399	0,0	97 551	0,2
17	Ordu-Giresun	0	0,0	0	0,0	0	0,0	88 226	0,1
18	Diyarbakır	480	0,0	9 374	0,1	16 636	0,0	83 875	0,1
19	Hasan Polatkan	0	0,0	0	0,0	41 463	0,1	82 992	0,1
20	Çarşamba	0	0,0	84 897	0,4	75 228	0,2	42 867	0,1
21	Elazığ	0	0,0	0	0,0	25 961	0,1	30 975	0,0
22	Hopa Hava Term.	0	0,0	0	0,0	19 556	0,0	29 795	0,0
23	Yenişehir	0	0,0	0	0,0	0	0,0	26 795	0,0
24	Çaycuma	0	0,0	0	0,0	6 972	0,0	25 772	0,0
25	Zafer Bölgesel	0	0,0	0	0,0	0	0,0	22 675	0,0
26	GAP	0	0,0	0	0,0	0	0,0	19 803	0,0
27	Çanakkale	0	0,0	0	0,0	115	0,0	13 314	0,0
28	Erzurum	0	0,0	7 317	0,0	15 514	0,0	11 217	0,0
29	Koca Seyit	0	0,0	325	0,0	0	0,0	10 271	0,0
30	Merzifon	0	0,0	0	0,0	0	0,0	9 935	0,0
31	Erhaç	0	0,0	0	0,0	18 505	0,0	7 715	0,0
32	Nuri Demirağ	0	0,0	0	0,0	4 697	0,0	7 354	0,0
33	Ferit Melen	0	0,0	713	0,0	0	0,0	4 573	0,0
34	Mardin	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3 618	0,0
35	Çorlu	0	0,0	94 585	0,5	16 666	0,0	3 576	0,0
36	Cengiz Topel	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3 279	0,0
37	Kahramanmaraş	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2 929	0,0
38	Batman	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2 852	0,0
39	Kastamonu	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2 346	0,0
40	Adıyaman	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2 151	0,0
41	Sinop	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1 827	0,0
42	Muş	0	0,0	0	0,0	746	0,0	1 433	0,0
43	Erzincan	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1 329	0,0
44	Bingöl	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1 185	0,0
45	Ağrı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	595	0,0
46	Kapadokya	0	0,0	0	0,0	46 709	0,1	583	0,0
47	Harakani	0	0,0	0	0,0	2 967	0,0	164	0,0
48	Uşak	0	0,0	0	0,0	0	0,0	28	0,0
49	İncirlik	33 943	0,4	39 845	0,2	0	0,0	0	0,0
50	Bursa	0	0,0	584	0,0	38 139	0,1	0	0,0
51	Çiğli	9 516	0,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0
TOPLAM		7 689 017	100	20 576 914	100	51 060 149	100	65 852 021	100

2010 yılına gelindiğinde sıralamada belirgin değişiklikler meydana geldiği anlaşılmaktadır. Atatürk havaalanı ve Antalya havaalanı ilk üç sırada konumlanmış olmakla birlikte yeni bir havaalanının bu sıralamada kendine yer bulduğu görülmektedir. Toplam 51 milyon uluslararası yolcunun ulaşımına konu olduğu bu dönemde ilk sırayı Antalya havaalanı almıştır. Toplam taşımının %37,5'ini gerçekleştiren bu havaalanını yakın bir payla Atatürk havaalanı takip etmiştir (%33,6). İstanbul'un ikinci havaalanı olarak açılan Sabiha Gökçen havaalanı ise adı geçen havaalanlarına göre nispeten düşük pay sahibi olsa da kısa bir süre içinde zirvede kendine yer bulmuştur (%7,9). İlk üç sırada yer alan havaalanlarının toplamdaki payı ise bir önceki döneme yakın bir seyir takip etmiştir (%79).

Grafik 5: Türkiye’de Havayolu Sınır Kapılarında Dağılım ve Değişim (1990-2017)

2017 yılı verilerine göre ilk üç sırada yer alan havaalanlarının aynı kaldığı anlaşılmaktadır. Toplam 66 milyon yolcunun harekete konu olduğu bu dönemde Atatürk havaalanı %41,4'lük payla bir önceki dönem kaybettiği ilk sıradaki yerini geri almıştır. Payında bir miktar azalma yaşanan Antalya havaalanı ikinci sırada kendine yer bulurken (%29,6), üçüncü sırada payını arttırmaya devam eden Sabiha Gökçen havaalanı yer almıştır (%12,7). Böylece ilk üçte yer alan havaalanları toplamdaki paylarını da arttırmış ve toplam taşımanın %83,7'sini sağlamışlardır (Harita 8).

Harita 8: Türkiye'de Hava yolu Yolcu Ulaştırmasının Sınır Kapılarına Göre Yoğunluğu (2017)

Türkiye sahip olduğu kıyı uzunluğuna paralel olarak çok sayıda **liman ve iskelenin** varlığıyla dikkati çekmektedir. Bu çerçevede 88 liman ve iskele deniz yolu ulaşımına hizmet edebilecek durumdadır. Ancak sözü edilen tüm liman ve iskeleler uluslararası ulaşımına açık bir nitelikte değildir. Bu çerçevede 1990-2017 döneminde 66 sınır kapısının uluslararası yolcu ulaşımına konu olduğu anlaşılmaktadır. 1990 yılında 29 sınır kapısı belirtilen amaca hizmet ederken, 2000 yılında 38, 2010 yılında 48 ve nihayet 2017 yılında 62 deniz yolu sınır kapısı sınır aşan yolcu geçişlerine imkân sağlamıştır (Tablo 8).

Toplam 760 bin yolcunun harekete konu olduğu 1990 yılında en büyük payı Mersin limanı almıştır. Özellikle Kıbrıs geçişlerinde temel noktalardan biri olan bu liman toplam taşımanın %31'ine ev sahipliği yapmıştır. Kuşadası iskelesi yüksek pay alan geçiş noktalarından bir diğerini teşkil etmiştir. Özellikle Ege Adalarına turistik geçişlerin sıkça gerçekleştiği bu saha toplam taşımaların %12,8'ini oluştururken, Mersin limanı ile benzer niteliklere sahip olan Taşucu iskelesi ise %12,7'lik payla üçüncü sırada yer almıştır. Diğer iskele ve limanlara göre uluslararası yolcu ulaştırmasında oldukça yüksek geçiş paylarına sahip olan bu sınır kapıları 1990 yılı toplam geçişlerin %56,3'ünü sağlamıştır (Grafik 6 ve Harita 9).

2000 yılında 3 milyonu aşan toplam yolcu sayısının, 1990 yılına göre %300'e yakın bir artış kaydettiği görülmektedir. Belirtilen dönemde liman ve iskeleler arasında daha dengeli bir dağılımın ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Belirtilen yıl toplam yolcu geçişinin en büyük bölümü Kuşadası iskelesinden gerçekleştirilmiştir. %28,3'lük payla ilk sırada yer alan Kuşadası sınır kapısını, %18,1'lik payla Karaköy (Galata/Haydarpaşa) ve Bodrum sınır kapısı takip etmiştir (%11,3). İlk üç sıradaki kapıların toplam taşımadaki payı ise bir önceki yıla benzer bir şekilde %57,7 olarak gerçekleşmiştir.

2010 yılına gelindiğinde toplam yolcu sayısında azalış yanında, ilk üç sırada yer alan sınır kapılarında da değişimler meydana geldiği görülmektedir. Bir önceki döneme göre %46'lık bir azalış meydana gelen bu dönemde toplam yolcu sayısı 1,6 milyon olarak gerçekleşmiştir. Uluslararası yolcuların sınır kapılarına göre dağılımında ise Karaköy (Galata/Haydarpaşa) kapısı ilk sırada yer almıştır (%11,3). Bu kapıyı önceki dönemlerde daha az pay sahibi olan Marmaris (%8,4) ve Çeşme (%7,8) sınır kapıları takip etmiştir. Belirtilen kapıların toplam taşımadaki payı ise önceki iki döneme göre oldukça düşük düzeyde gerçekleşmiştir (%27,5). Bu durum diğer sınır kapılarından geçişlerin daha fazla yapılmaya başlandığına işaret etmektedir.

Tablo 8 Türkiye’de Denizyolu Sınır Kapılarında Dağılım ve Değişim (1990-2017)

Sıra	İl Adı	Kapı	1990	Pay (%)	2000	Pay (%)	2010	Pay (%)	2017	Pay (%)
1	İzmir	Çeşme	37 243	4,9	160 613	5,3	126 158	7,8	313 963	14,6
2	Muğla	Bodrum	54 620	7,2	339 279	11,3	38 045	2,3	209 482	9,7
3	Muğla	Marmaris	63 688	8,4	217 821	7,2	135 515	8,4	191 958	8,9
4	Balıkesir	Ayvalık	12 088	1,6	25 252	0,8	35 072	2,2	166 658	7,7
5	Muğla	Bodrum	0	0,0	0	0,0	88 713	5,5	160 204	7,4
6	Mersin	Mersin	235 408	31,0	66 409	2,2	82 691	5,1	127 476	5,9
7	Aydın	Kuşadası	97 129	12,8	849 855	28,3	90 087	5,6	108 878	5,1
8	Mersin	Taşucu-Seka	0	0,0	0	0,0	88 454	5,5	81 274	3,8
9	Mersin	Taşucu	96 734	12,7	298 886	9,9	108 271	6,7	80 777	3,8
10	Muğla	Turgutreis	0	0,0	0	0,0	42 154	2,6	77 827	3,6
11	Kocaeli	Derince	22 669	3,0	43 453	1,5	80 793	5,0	69 062	3,2
12	Antalya	Kaş	10 110	1,3	14 567	0,5	42 652	2,6	52 497	2,4
13	Antalya	Antalya	10 131	1,3	149 578	5,0	124 574	7,7	42 208	2,0
14	İzmir	Seferihisar	0	0,0	0	0,0	0	0,0	34 059	1,6
15	Muğla	Fethiye	6 235	0,8	8 140	0,3	24 972	1,5	33 730	1,6
16	İstanbul	Zeytinburnu	0	0,0	0	0,0	0	0,0	31 836	1,5
17	İstanbul	Tuzla	0	0,0	0	0,0	0	0,0	30 671	1,4
18	İstanbul	Ambarlı Limanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	29 959	1,4
19	İzmir	Aliağa	0	0,0	0	0,0	29 719	1,8	28 205	1,3
20	Muğla	Bozburun	0	0,0	0	0,0	8 559	0,5	26 223	1,2
21	Zonguldak	Zonguldak	2 472	0,3	10 294	0,3	26 816	1,7	26 024	1,2
22	Samsun	Samsun	742	0,1	48 746	1,6	41 433	2,6	25 937	1,2
23	Hatay	İskenderun	10 834	1,4	11 847	0,4	14 396	0,9	25 200	1,2
24	İstanbul	Pendik	0	0,0	0	0,0	24 951	1,5	23 393	1,1
25	İzmir	İzmir	20 424	2,7	28 298	1,0	34 956	2,2	20 314	0,9
26	İstanbul	Galata	51 514	6,8	545 811	18,1	184 042	11,3	16 667	0,8
27	Muğla	Datça	3 504	0,5	6 948	0,2	12 682	0,8	15 301	0,7
28	Muğla	Yalıkavak	0	0,0	0	0,0	1 367	0,1	14 827	0,7
29	İstanbul	Haydarpaşa	0	0,0	0	0,0	0	0,0	11 454	0,5
30	Bursa	Gemlik	0	0,0	8 203	0,3	10 404	0,6	10 842	0,5
31	Tekirdağ	Tekirdağ	225	0,0	28933	1,0	8844	0,5	9469	0,4
32	Balıkesir	Bandırma	1517	0,2	4830	0,2	8118	0,5	6544	0,3
33	Zonguldak	Karadeniz Ereğli Limanı	0	0,0	8043	0,3	7527	0,5	6327	0,3
34	Muğla	Güllük	1190	0,2	3582	0,1	5969	0,4	6180	0,3
35	Adana	Botaş	4500	0,6	4728	0,2	4304	0,3	5240	0,2
36	Trabzon	Trabzon	1962	0,3	42923	1,4	42962	2,6	4462	0,2
37	Çanakkale	İçdaş	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4065	0,2
38	Artvin	Hopa	422	0,1	1742	0,1	7732	0,5	3175	0,1
39	Aydın	Didim Yat Limanı	0	0,0	0	0,0	980	0,1	3085	0,1
40	Yalova	Yalova Ro Ro Terminali	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2150	0,1
41	Bartın	Bartın	0	0,0	2656	0,1	2767	0,2	1748	0,1
42	Samsun	Yeşilyurt Kıyı Tesisi	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1708	0,1
43	Çanakkale	Kepez	0	0,0	0	0,0	8907	0,5	1498	0,1
44	Antalya	Alanya	10005	1,3	11990	0,4	8671	0,5	1047	0,0

45	Çanakkale	Belediye Yat Limanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	950	0,0
46	İzmir	Dikili	381	0,1	25571	0,8	5303	0,3	939	0,0
47	Adana	Toros Tarım Limanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	917	0,0
48	Zonguldak	Eren Limanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	793	0,0
49	Antalya	Finike	676	0,1	1381	0,1	1140	0,1	660	0,0
50	Sakarya	Karasu Limanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	574	0,0
51	Mersin	Yeşilovacık Limanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	508	0,0
52	İzmir	Foça	0	0,0	0	0,0	1685	0,1	472	0,0
53	Rize	Rize	0	0,0	3347	0,1	360	0,0	436	0,0
54	Sinop	Sinop	0	0,0	305	0,0	645	0,0	387	0,0
55	Ordu	Ünye	0	0,0	0	0,0	2200	0,1	361	0,0
56	Kastamonu	İnebolu	0	0,0	169	0,0	351	0,0	284	0,0
57	Ordu	Fatsa	0	0,0	0	0,0	0	0,0	270	0,0
58	Giresun	Giresun	0	0,0	3447	0,1	1516	0,1	231	0,0
59	Antalya	Kemer	0	0,0	300	0,0	383	0,0	105	0,0
60	Çanakkale	Karabiga	0	0,0	0	0,0	0	0,0	37	0,0
61	Çanakkale	Bozcaada Limanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	34	0,0
62	Aydın	Didim	0	0,0	0	0,0	3555	0,2	19	0,0
63	Bursa	Mudanya	0	0,0	327	0,0	574	0,0	0	0,0
64	Çanakkale	Çanakkale	2517	0,3	28071	0,9	0	0,0	0	0,0
65	Mersin	Anamur	425	0,1	672	0,0	0	0,0	0	0,0
66	Ordu	Ordu	670	0,1	2310	0,1	2131	0,1	0	0,0
Toplam			760 035	100	3 009 327	100	1 624 100	100	2 151 581	100

Grafik 6: Türkiye’de Denizyolu Sınır Kapılarında Dağılım ve Değişim (1990-2017)

Harita 9: Türkiye’de Denizyolu Sınır Kapılarında Dağılım ve Değişim (1990-2017)

2017 yılında toplam yolcu geçişi önceki döneme göre kısmen artış kaydetmekle birlikte 2000 yılı seviyelerinin gerisinde kalmıştır. Toplam 2,2 milyon uluslararası yolcunun denizyolu ulaşımını tercih ettiği bu dönemde en büyü payı Çeşme sınır kapısı almıştır (%14,6). Özellikle Yunanistan adalarına vize kolaylıklarıyla birlikte çok sayıda yolcu Çeşme iskelesinin kullanarak sınır aşan bir seyahate konu olmuştur. Keza Bodrum sınır kapısı da yolcu geçişi açısından önemli pay alan diğer bir sınır kapısı olmuştur (%9,7). Bu kapsamda üçüncü sırayı ise Marmaris sınır kapısı almış (%8,9), ilk üç sırada yer alan kapıların toplam taşımadaki payı %33,2 seviyesinde gerçekleşmiştir (Harita 10).

Harita 10: Türkiye’de Denizyolu Yolcu Ulaştırmasının Sınır Kapılarına Göre Yoğunluğu (2017)

4. SONUÇ

Türkiye; Coğrafi Konumu ve fiziki coğrafya özellikler dolayısıyla tüm ulaşım sistemlerini aktif kullanma potansiyeline sahiptir. Ülkemizin 11 bin km²'yi aşan toplam sınırlarının büyük bir bölümünü deniz kıyıları oluşturmaktadır. Belirtilen sınırlar boyunca karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşımına hizmet eden toplam 181 sınır kapısından geçiş yapma imkânı bulunmaktadır. Türkiye'de uluslararası yolcu ulaştırmasında her dönem aktif rol oynayan sınır kapıları olduğu gibi, bu işlevi ortadan kalkan veya yeni işlev kazanan sınır kapıları söz konusudur. Kapıların aktif veya etkin olması bazen iç idari nedenlerle, çoğu kez ise güvenlik sorunları başta olmak üzere uluslararası ilişkilerde meydana gelen sorunlar nedeniyle farklı ölçeklerde gerçekleşmektedir.

Ülke sınırları boyunca konumlanmış olan sınır kapılarından bazıları sınır geçişi açısından istikrarlı bir nitelik taşıırken, zaman zaman pasif duruma geçen sınır kapıları ile sürekli kapılı durumda olan sınır kapılarının varlığı izlenmektedir. 1990-2017 döneminde uluslararası ulaşımına katılan kapı sayısı 144'tür. Bunlardan büyük bir bölümü Denizyolu sınır kapılarından oluşmaktadır (%46). Ancak bu sayısal üstünlük uluslararası yolcu geçişler bakımından aynı seviyede seyretnememektedir. Diğer taraftan demiryolu geçişlerinin de ulaşım bütünlüğü içinde oldukça düşük bir düzeyde kaldığı anlaşılmaktadır.

2017 yılında toplam uluslararası yolcu sayısı 93,1 milyon olmuştur. Belirtilen yıl en fazla uluslararası yolcu hareketine konu olan ulaşım sistemi havayolu ulaşımı olmuştur (%71). Diğer taraftan 2017 yılında toplam uluslararası yolcunun %70'inin ise yabancılardan oluştuğu görülmektedir.

En yüksek taşıma payına sahip olan havayolu ulaşımında, taşımanın sınır kapılarına göre dağılışında, İstanbul, İzmir gibi metropollerde yer alan havaalanları öne çıkmakla birlikte, turizm faaliyetlerinin yoğun olarak gerçekleştirildiği illerde bulunan havaalanlarının da (Antalya havaalanı gibi) yüksek oranda taşıma payına sahip oldukları gözlenmektedir. Havayolu ulaşımıyla birlikte uluslararası yolcu ulaştırmasının büyük bir bölümünü sağlayan karayolu ulaşımından ise sıralamaları değişmekle birlikte Kapıkule, Habur ve Sarp sınır kapılarının her dönem yüksek geçiş hareketlerine sahne olduğu izlenmektedir. Çevrelendiği coğrafi bölgede sıkça yaşanan siyasal veya güvenlik sorunları, Türkiye'nin karayolu sınır kapılarından daha etkin yararlanmasını kısıtlayıcı bir rol oynamaktadır. Belirtilen sorunlar aşıldığında sınır kapılarından geçişlerin ne derece gelişme kaydedebileceği, Sarp ve Habur sınır kapıları özelinde açık olarak görülebilmektedir.

Sayı bakımından en büyük sınır kapısı grubunu teşkil eden denizyolu sınır kapıları ise, daha ziyade yük taşıma bakımından tercih edilen bir ulaşım sistemi olmasının da etkisiyle yolcu hareketliliğinde oldukça düşük bir pay sağlamaktadır. Bu duruma karşın, özellikle Ege ve Akdeniz kıyılarında konumlanmış olan Çeşme, Bodrum ve Mersin gibi sınır kapıları toplam uluslararası denizyolu yolcu geçişlerinin önemli bir bölümünü sağlamış bulunmaktadır.

2017 yılı verilerine göre en fazla taşıma yapılan kapılar değerlendirildiğinde;

- ✓ Karayolu ulaşımında **Kapıkule sınır kapısının** karayolu ulaşımının %28,6'sının, tüm yolcu ulaştırmasının %7,7'sini sağladığı.
- ✓ Demiryolu ulaşımında yine **Kapıkule Sınır kapısının** demiryolu ulaşımının %94,5'ini, tüm yolcu ulaştırmasının %0,03'ünü sağladığı,
- ✓ Havayolu ulaşımında **Atatürk Havaalanının** havayolu ulaşımının %41,4'ünü, tüm yolcu ulaştırmasının %29,3'ünü sağladığı,
- ✓ Denizyolu ulaşımında ise **Çeşme Limanının** denizyolu ulaşımının %14,6'sını, tüm yolcu ulaştırmasının %0,33'ünü sağladığı görülmektedir.

Sonuç olarak; bir ülkenin sınır kapılarında gerek yük ve gerek yolcu hareketliliğinin yoğun olması o ülkenin dış ticaret ve turizmde canlı bir ekonomik ortama sahip olmasını da işaret etmektedir. Belirtilen hareketliliğin bazen fiziki nedenlerle çoğu kez ise siyasal nedenlerle sıkça kesintiye uğraması aynı zamanda ekonomik açıdan büyük kayıpları da beraberinde getirmektedir.

Türkiye ne yazık ki belirtilen nedenlerle sahip olduğu özellikle kara ve demiryolu sınır kapılarından olması gereken düzeyin altında verim elde etmektedir. Bunun çözümü ise (oldukça zor olmakla birlikte) komşu ülkelerle siyasal ilişkilerin olumlu ve istikrarlı bir yapıya kavuşturulması için gereken çabanın gösterilmesinden geçmektedir.

KAYNAKÇA

- Akbulut, G. (2016). *21.Yüzyıl'ın Eko-Politik Ürünü: Demir İpek Yolu*. Uluslararası İpek Yolu'nun Yükselişi ve Türk Dünyası Konferansı Bildiri Kitabı, Türk Yurdu Yayınları. Ankara: cilt 1, 37-56.
- Arıncı, K. (1999). Coğrafi Özellikleri Bakımından Gürbulak Gümrük Kapısı ve Çevresi. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, sayı 25, 125-168.
- Avcı, M. ve Avcı, S. (2001). Limanların Kıyı Alanları Üzerindeki Etkilerine Bir Örnek: Filyos Limanı Projesi. *Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 01 Konferansı Bildiriler Kitabı*, 421-431.
- Bakırcı, M. (2012). Türkiye'de Karayolu Sınır Kapılarının Uluslararası Ulaşımındaki Yeri ve Önemi. M.Bayartan (Ed.), *Prof. Dr. Süha Göney'e Armağan Kitabı* içinde (s.165-193). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayını.
- Bakırcı, M. (2012). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Hava yolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. *Marmara Coğrafya Dergisi*, sayı 25, 340-377.
- Bakırcı, M. (2013). Türkiye'nin Uluslararası Ulaşımında Demiryolu Sınır Kapılarının Yeri ve Etkinliği. *Marmara Coğrafya Dergisi*, sayı 28, 370-407.
- Balcı Akova, S. (1996). Mersin Limanı. *Türk Coğrafya Dergisi*, sayı 31, 219-257.
- Bekdemir, Ü. ve Güner, İ. (1999). Giresun Limanı ve Hinterlandı. *Türk Coğrafya Dergisi*, sayı 34, 597-624.
- Bekdemir, Ü., Şahin, İ.F., ve Kadioğlu, Y. (2001). Trabzon Limanı'ndan İran'a Yapılan Transit Ticaretin Gelişmesi, Sorunları ve Geleceği. *Doğu Coğrafya Dergisi*, sayı 5, 35-57.
- Doğanay, S. (2014). *Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: Trabzon Limanı ve Hinterlandı*, Ankara: Pegem Akademi Yayınevi.
- Doğaner, S. (1991). İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri. *İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, Sayı 8, 115-144.
- Doğaner, S. (1992). Türkiye'nin Yat Limanları. *İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, sayı 9, 183-206.
- EGM, (2019). Hudut Kapıları. Emniyet Genel Müdürlüğü. <https://www.egm.gov.tr/hudutkapilari>. Son erişim: 13.03.2019.
- Eroğlu, İ. ve Bozyiğit, R. (2013). Aliağa Limanı. *Marmara Coğrafya Dergisi*, sayı 28, 81-116.
- Güner, İ. ve Bekdemir, Ü. (1999). Dilucu Gümrük Kapısından Yapılan Sınır Ticareti ve Iğdır'a Etkileri. *Türk Coğrafya Dergisi*, sayı 34, 123-139.
- Hacısalıhoğlu, İ.Y. (1997). Trabzon Şehrinde Sarp Sınır Kapısının Açılışından Sonra Ticaret Fonksiyonundaki Değişmeler. *Türk Coğrafya Dergisi*, sayı 32, 281-299.
- İbret, Ü., Aydınöz, D., ve Bekdaş, F. (2010). Karadeniz Kıyısında Stratejik Bir Liman: İnebolu Limanı. *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi*, Sayı 20, 15-33.
- Kadioğlu, M. ve Şahin, C. (2001). Türkiye Limanlarından İhraç Taşımaları. *Türkiye'nin Deniz ve Kıyı Alanları III. Ulusal Konferansı. Türkiye Kıyıları I Konferansı Bildiriler Kitabı*, 685-694.
- Kadioğlu, Y. (2007). Trabzon Havalimanı'na Coğrafi Bir Yaklaşım. *Marmara Coğrafya Dergisi*, sayı 15, 173-190.
- Karadeniz, V. (2010). Mansap Limanlarına Bir Örnek: Bartın Limanı. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, cilt 3, sayı 12, 291-303.
- Karadeniz, V. ve Çelikoğlu, Ş. (2010). Kömür Üretimine Bağlı Olarak Kurulmuş Bir Liman: Zonguldak Limanı. *Doğu Coğrafya Dergisi*, cilt 15, sayı 24, 157-176.
- Koday, S. (1998). İskenderun Limanı, *Türk Coğrafya Dergisi*, sayı 33, 211-235.
- Koday, S. (1999). Trabzon Limanı. *Türk Coğrafya Dergisi*, sayı 34, 467-488.
- Koday, S. ve Baki, G. (2014). Gemlik Limanları. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 18 (3), 431-454.
- Koday, Z. (1994) Sınır Ticaretimiz Bakımından Sarp Sınır Kapısının Önemi. *Atatürk Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Sayı 1, 123-134.
- Koday, Z. (2000). Türkiye'ye Yolcu Giriş Çıkışlarında Edirne İlindeki Gümrük Kapılarının Yeri ve Önemi. *Geçmişte, Günümüzde ve Gelecekte Trakya. Coğrafya Meslek Haftaları Serisi*, İçinde (s.181-205). İstanbul: Türk Coğrafya Kurumu Yayını.
- Özdemir, Ü. ve Deniz, T. (2013). Zonguldak Limanı'nda Ro-Ro Taşımacılığı. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 18 (30), 103-114.
- Özgür, M. (1999). Türkiye Limanları. *Ankara Üniversitesi Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, sayı 7, 147-158.
- Sertkaya Doğan, Ö. (2001). Importance of The Istanbul Port in Terms of Cruise Tourism. *Medcoast II Conference*, vol 1, 295-303.
- Soylu, H. (2003). Beşeri ve Ekonomik Coğrafya Açısından; Cilvegözü Gümrük Kapısı ve Önemi. *EKEV Akademi Dergisi*, yıl 7, sayı14, 173-194.
- Tanoğlu, A. (1944). Samsun Limanı ve Hinterlandı. *Samsun Üniversite Haftası, İstanbul Üniversitesi Yayını*, 283-296.
- Taşlıgil, N. (1996). Türkiye'nin Havaalanları. *Türk Coğrafya Dergisi*, sayı 31, 259-281.
- Taşlıgil, N. (1997). Türkiye'de Hava Ulaşımının Gelişimi, *Marmara Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü Öneri Dergisi*, cilt.2, sayı 7, 89-97.
- TÜİK, (2019). Turizm İstatistikleri, Giriş-Çıkış Yapan Ziyaretçiler. Türkiye İstatistik Kurumu. <https://biruni.tuik.gov.tr/turizmapp/sinir.zul?> Son erişim: 13.03.2019.
- Üçışık, S. (1996). Ulaşım Coğrafyası Bakımından Bir İnceleme: Bandırma Limanı. *Marmara Üniversitesi, Atatürk Eğitim Fakültesi, II. Ulusal Eğitim Sempozyumu Bildirileri*.
- Yaşar, O. (2008). Çanakkale Boğazı Doğu Kıyılarında Çevre Dostu Bir Liman: Çanakkale Kepez Limanı. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, 5 (2), 1-26.
- Yılmaz, A. (2006). Samsun Limanı. *Türk Coğrafya Dergisi*, sayı 45, 85-100.