

TÜRKİYE EKONOMİSİ

KALKINMA PROGRAMI İÇİN TAHLİL VE TAVSİYELER

— II —

İSTİHSALI ARTIRMA METODLARI

S U L A M A

Türkiyenin, bilhassa memleketin hububat ambarı sayılan Anadolu Yaylasını da muhtevi büyük kısmının yarı kurak olması dolayısıyla, susuzluk çok kere zirai istihsalı tahdit eden ciddi bir âmîl halindedir. Bereket ki, iç kısımları kuşatan dağlar, sulama bakımından pratik imkânları ihtiva eden geniş su cereyanlarına, nehir ve çaylara kaynak teşkil etmektedirler. Halen, başlıcası küçük cüziyatlar halinde olmak üzere, 100,000 hektarlık kadar bir arazide sulama yapılmaktadır; fakat bu, Türkiyenin sulama bakımından haiz olduğu imkânlar muvacehesinde azdır. Sulama herhalde ilk plânda ele alınması gereken işler arasındadır. İslahı ekonomik bakımdan isabetli olan bütün su cereyanlarının er veya geç zirai istihsalde kullanılabilecek bir hale getirilmesi icabetmektedir.

Toprak barajlar veya yer altı kaynaklardan alınan sular üzerine müesses, küçük ölçüdeki sulama tesisleri, üzerinde hususi bir alâka gösterilmeğe değer bir mevzudur. Sulanmış bir hektarlık arazide çiftçinin, bir hektarın 2/5 i kadar bir sahada meyve, sebze, aynı büyüklükte diğer bir kısımda kaba yonca (Alfafa) ve 1/5 hektarlık bir sahada da ağaç yetiştirmesi mümkündür. Bu suretle, çiftçi kendi gıdasını ıslah edebilir, her sene hayvanlar için üç ilâ beş ton kuru ot elde eder ve kötü mahsul senelerine karşı biraz emniyet altına girmiş olur. Bunun binlerle çoğaltılması halinde böyle bir cereyan köy ziraatı üzerinde mühim bir teşvik unsuru olur. Bu kabil küçük projelerin, teknik ve mali kaynakların müsaadesi nispetinde, parça parça tahakkuk ettirilmesinin mümkün olması gibi bir meziyeti de vardır. Büyük ölçüdeki sulama projelerinin aksine olarak, bunların yükü daha hafif ve temin edeceği faydalar da daha seri ve şümüllü olur. Bu gibi küçük projelerin ihtiyaç gösterdiği hidrolojik etüdler, tecrübe kuyularının açılması ve küçük barajların tesisi imkânlarına dair olan tetkikler, cüzi bir masrafla ve daha büyük projeler için lüzumlu olan çalışmalarla bir arada yürütülebilir.

Her ne kadar şimdiye kadar ancak Seyhan ve Gediz projeleri üzerinde Hükümet tarafından teferruatlı etüdler yaptırılmış bulunmakta ise de halen, Türkiyede bir çok geniş ve iddialı su kalkınması (hydro - Development) projeler müzakere edilmektedir. Heyetimizin fikrine göre şimdilik bu projelerden hiç birisinin tatbikine girişilmemelidir.

Müteakip fasullardan birisinde de izah edileceği üzere, bu tavsiyemizin başlıca saiki, Türkiyenin elindeki mahdut kaynakların en seri ve en şümüllü hasıllar temin edebilecek projelere harcanmasına olan ihtiyaçtır. Mutlak olarak agronomik bir görüş zaviyesinden de, bu projelerin geriye bırakılmasını gerektiren başkaca sebepler mevcuttur.

İstihsal tekniğinde değişmeler yapılmadıkça, büyük ölçüdeki sulamalardan azami fayda temin edilemez. Bilfarz, Seyhan projesinden istifade etmesi bahis mevzuu olan Adana Bölgesinde pamuk ve buğday, basit iki senelik bir devre zarfında, münavebeten ekilmektedir. Sulamanın tam bir şekilde faydalı olabilmesi için, bu sistemin baştan başa değiştirilmesine ihtiyaç hasıl olabilir; ekilen mahsul bakımından olan teselsüle bakıyat, çayır, mısır ve pirincin de ithal edilmesi ve sütçülük, kümes hayvanları ve muhtemelen kamış şekeri endüstrilerinin inkişaf ettirilmesi suretleriyle istihsalin genişletilmesi ve çeşitlendirilmesi lüzumu duyulabilir. Bu takdirde buğday ve pamuk ekimi şimdiki sahanın takriben yarısını işgal eder; fakat, alman hasıla muhtemelen iki misline çıkar. Bu bölgedeki çiftlikler, bu tarz bir inkişafın tatbikini mümkün kılacak derecede geniştir.

Ziraatte bu derece cezri bir değişme, henüz Adana çiftçisinin malik bulunmadığı bir bilgi ve tecrübe zeminine ve teknik rehberliğe muhtaçtır. Görülüyor ki, bu projeler sulama ve seylâpların önlenmesi suretleriyle zirai istihsalın artırılması bakımından büyük vaatler saklamakta ise de, bunların tatbik edileceği bölgeler henüz bunlar için hazırlanmış bir durumda değildir.

Mamafih, eğer ileride Seyhan ve Gediz projeleri tahakkuk ettirilecek ise, bu bölgelerde ihtiyaç duyulacak olan yardımcı teknik servislerin ihdası zamanı gelmiştir. Bu sebeple, Adana ve İzmir yakınında, araştırma vasıtalarına malik iki yeni tecrübe istasyonunun ihdasını tavsiyeye şayan görmekteyiz. Bunların toprak vaziyeti, gübre, mahsul, çiftlik hayvanları, haşerat, nebat hastalıkları ve yabancı otlar hakkında incelemeler yapabilecek her çeşit malzemeye ve yüksek vasıfta teknik personele malik bulunması lazımdır. Büyük sulama projelerinin tatbiki düşünilen diğer her hangi bir bölgede de bu tarz istasyonlara ihtiyaç vardır.

FASIL VII

MÜNAKALE, MUHABERE VE ENERJİ

Münakale, muhabere ve enerji arasında müşterek olan mühim bir unsur vardır; bunların hepsi de ziraat, sanayi, madencilik, iç ve dış ticaretin inkişafı bakımından ehemmiyetli olan yardımcı servisleri temin ederler.

Kıfayetli ve verimli münakale ve muhabere servisleri, zirai mahsullerin daha ucuz ve daha seri bir şekilde pazarlara sevkine imkân verir, çürüyüp bozulmaktan mütevellit israfları önler ve çiftlik ve şehirdaki fiyatlar arasındaki farkı azaltır, bu da hem çiftçilere ve hem de şehir ve kasabalardaki müstehliklere fayda temin eder. Bu servisler, zirai mahsullerin fiyatlarını yükseltmek ve endüstriyel istihlak eşyasını daha kolay satın alınabilir bir hale getirmek suretiyle, çiftçilerin istihsalde bulunma şevkini artırır, endüstri mamulleri istihsal edenlerin sürüm yapabilecekleri piyasayı genişletir ve bu suretle bölgeler itibariyle ihtisaslaşmayı ve daha büyük endüstriyel ölçütamların gelişmesini kolaylaştırır. Nihayet, bunlar ilmi bilgilerin ve modern fikirlerin yayılmasına set çeken psikolojik engellerin azaltılmasına yardım eder ve bu suretle kültürel ve siyasi inkişaf ile beraber, ekonomik gelişmeyi de kolaylaştırmış olur.

Makul bir fiyatla temin edilen bol elektrik enerjisi de modern bir ekonomi için elzemdir. Bu, sâdece modern endüstrinin aslı bir rükünü olmakla kalmaz, çiftlikte, ev hayatında ve ticaretle bir çok mühim işlerde kullanılır.

Bu fasılda münakale, muhabere ve enerji sahalarının halihazır statüyü, mevcut kalkınma programını ve munzam projelere dair olan teklifleri gözden geçireceğiz. Aynı zamanda mühim kuruluş, idare ve işletme dâvalarına dair tavsiyeler de yapacağız.

Münakale Servisleri ve Programları

Ucuz münakale vesaitinin kıfayetsizliği, Türkiye'nin ekonomik kalkınmasının engelleri arasındadır. Her ne kadar cumhuriyetin kurulmasından beri münakale için oldukça mühim paralar harcanmış ise de, yine de Devletin -memleket ekonomisi bakımından hayati ehemmiyette servisler olmak itibariyle- demiryolu, şose ve deniz ulaştırmalarının ekonomik safhalarına kâfi ehemmiyeti vermiş olduğu şüphelidir. Memlekette askeri mülahazalar, sair ulaştırma vasıtaları bir tarafa bırakılarak gayretlerin bilkuvve demir yolları üzerine temerküz ettirilmesi, lâıyık ve hile bakım ve işletme faaliyetlerinin kıfayetsizliği ve diğer âmiller münakale maliyetinin yüksekliliğini ve mevcut vesaitin verimli bir surette kullanılmamasını intaç etmiştir.

İkinci Dünya harbinin hitamından beri Devlet, Münakale sahasında çeşitli programın tatbikine girişmiş bulunmaktadır. Bu programlar arasında, Münakale vasıtaları içinde Karayolları sistemine müvazi olarak mühim bir yer verecek olan, şose kalkınması programı başta gelmektedir. Münakalâtın bütün şubelerinde bakım usullerinin, islahı, işletme elemanları ve personelin yetiştirilmesi maksatlarını mâtuf programlar da hemen hemen aynı derecede ehemmiyetlidir. Türkiyede, liman kapasitesinin genişletilmesi ve bunlardan tam olarak faydalanılması için de bir program tatbik edilmektedir. İsabetli olarak, bütün bu programlarda yeni tesisler kurulmasında ziyade, mevcut vesaitten daha iyi ve da-

ha tam bir şekilde faydalanılmasına ehemmiyet verilmiştir. Bunlar tamamlandığı zaman Türkiye münakale sisteminin, halen taşımakta olduğu yük ve yolcu miktarının iki misli (Bazı hallerde de beş misli) bir trafi, bunları rahat rahat verebileceği bir ticret mukabilinde taşıması lâzımdır. Bu programlar yakın bir istikbal için memleketin ihtiyaçlarına kıfayet edebilecek vesaiti ve servisleri de temin edecektir.

Memleketin yatırım kaynaklarına göre, şümüllü münakale plânları biraz iddialı gibi görünebilir. Bunun doğruluğu nisbetinde, zikri geçen plânların tahakkukunun (halen düşünülen müddete nazaran) daha uzun bir devreye teşmili bir zarureti hasıl olabilir. Fakat memleketin ekonomik inkişaf bakımından haliz olduğu imkânlarla hemayar bir münakale sistemine kavuşabilmesi için, bu plânların ergeç gerçekleştirilmesi lâzımdır.

Mamafih, Heyetimiz şu kanaatini de belirlemek ister ki, vesaitin genişletilmesi için büyük ölçüde masraf ihtiyarı, ancak mevcut münakale vesaitinin idare ve işletme faaliyetlerini islah etmek, gerek sabit ve gerekse müteharrik teçhizatı da kıfayetli bir miktarda bulundurmak ve muhtelif münakale sahalarındaki program ve servislerin daha ileri derecede koordinasyonu temin olunmak üzere, aynı zamanda tedbirler ittihaz edilmek şartıyla, haklı görülebilir ve müessir olur, bu sebeple, tavsiyelerimizin bir çoğu bu mevzulara tevcih edilmiştir.

Demiryolları : Türkiye'nin ilk demiryolu hatları, yabancı kumpanyalar tarafından inşa edilmiş, bunların malı olarak kendileri tarafından işletilmiştir. Fakat, Türkiye vatandaşları teknik ve idari bilgi ve tecrübe kazandıkça, Devlet de kendi inşaat programını tatbik etmiş ve tedricen yabancılara ait hatları massetmiştir. Cumhuriyet devrinde 3.000 kilometreden ziyade demiryolu inşa edilmiş ve bunlar, ekserisi iç kaynaklardan gelmek üzere, cem'an 400 milyon lira civarında bir paraya mal olmuştur. Son senelerde de demiryolu teçhizatı ve servisleri için Amerika Birleşik Devletleri Hükümetinden 54,5 milyon liraya balığ olan bir miktar para alınmıştır. Halen Türkiye, 7.600 kilometre kadar uzunlukta, iyi taazzuv etmiş bir demiryolu sistemine maliktir; bunun hepsi Devlete ait bulunmakta ve Devlet tarafından işletilmektedir. Bu şebeke esas itibariyle tek hattan mürekkeptir. Şube hatları mahduttur ve yol, bir çok tüneller ve dik meyillerle, ekseriya dağlık bölgelerden geçmektedir. 1949 senesinde Türkiye'nin tekerlekli demiryolu malzemesi (yüzde 68 i hizmete müsait) 966 lokomotif ile (yüzde 92 si hizmete müsait) 1.349 yolcu ve 14.356 yük vagonundan terekklip etmekte idi. Türkiyede demiryollarının idare ve işletme metodları bir çok Avrupa memleketlerinin usullerine benzermektedir. Devlet Demiryolları İdaresi —her ne kadar gösterdiği temettüller bir dereceye kadar, bilhassa raylar ve tekerlekli vesaitte, bakım ve yenileme masraflarının kıfayetsizliğinden ileri gelmekte ise de- umumiyetle faaliyetlerini kârla kapatmaktadır. Türkiye Demiryolu sistemi tamamiyle türk personeli tarafından işletilmektedir; senelerce tecrübe görmüş bulunan bu personel, istidatlı ve vazifesine bağlı elemanlardan te-

rekktüp etmekte ve takdire değer bir derecede verimlilik göstermektedir.

Halen Devlet, üç yeni demiryolu imdidat hattının inşası suretiyle memleketin ana şebekesini tamamlamak üzeredir. Elâzığdan Muş ve Tatvana kadar uzanan ve zengin zirai imkânlar sağlayan bir sahaya mecrâ teskil edecek olan hattın inşaatı devam etmektedir. (Genç istasyonuna kadar olan kısımda daha şimdiden servis başlamıştır.) Narlıdan Gaziantep yolu ile Kargamışa uzanan ve Irak yolcuları için Suriyeye uğrayan ikinci hattın kullanılmasına ihtiyaç bırakmayacak olan hat da yapılmaktadır. Erzurumdan Sarıkamışa kadar olan dar hat, standart hat haline getirilmektedir. (Horasana kadar olan kısım tamamlanmıştır.) Bu projeler önümüzdeki beş sene zarfında 206 milyon liralık bir yatırım yapılmasına ihtiyaç gösterecektir. Heyetimiz de bu projeler üzerindeki çalışmaların devamını, tavsiyeye değer görmektedir; fakat, eğer mali kaynaklar kifayet etmeyecek olursa, bu işlerin ciddi bir akıbet doğurmadan yavaşlatılması mümkündür. Bunlar tamamlandığı zaman, demiryolu şebekesi memleketin bütün kısımlarını birleştirecektir.

Bu projelerden ayrı olarak, Bayındırlık Bakanlığı dosyalarında, bugün için 800 milyon liraya çıkacağı hesaplanan 2.300 kilometre uzunluğunda şube hatlarının inşasını tazammun eyleyen 15 yıllık bir plân da mevcuttur; fakat, faydalanılması kabil, sair münakale vasıtalarına dair olarak, vaziyet vuzuh keşbedinceye kadar, bu plânın tatbiki düşünülmemektedir. Heyetimiz, şimdiki projeler Türkiye'ye kifayetli bir demiryolu sistemi temin edeceğine göre, şimdilik yeni inşaat programlarının mülâhaza edilmemesi gerektiği kanaatinde-dir.

Devlet Demiryolları idaresi, bir çoğuna evvelce bakım ve yenileme hususunda yapılan ihmalât dolayısıyla lüzum hasıl olan, munzam atölyeler, âlet ve edevat, tekerlekli vesait ve daimi yol malzemesi inşası veya iktisabı hususunda tatbik ettiği programı da bir hayli ilerletmiştir. Demiryollarının halihazır durumuna göre, senelik yenileme programlarının en az 160 kilometre uzunluğunda ray ve mütemmimatı, 5 lokomotif, 25 yolcu vagonu ve 300 yük vagonu temin etmesi lâzımdır. Şimdiye kadar yenileme ve yeni teçhizat mübayaası için 92 milyon lira harcanmıştır, ayrıca 1955 senesine kadar 77 milyon lira masrafın ihtiyarı da kararlaştırılmış bulunmaktadır. Ekonomik İşbirliği İdaresi bu projenin finansmanına yardım etmektedir. Zâten çok fazla geciktirilmiş olan bu sarfiyatın icrası lâzımdır.

Heyetimiz, demiryolu şebekesinin bütün kısımlarını birbirine bağlayan bir telekomünikasyon sistemi inşasının Devlet tarafından mülâhaza edilmesini de tavsiyeye değer görmektedir. Halen kullanılmakta olan istasyonlararası, tek mors telgraf sistemi, idare, işletme ve servis bakımlarından yapılması arzu edilen ıslahatı zorlaştırmaktadır. Tekmil demiryolu şebekesine şâmil

tam bir telefon devresinin (telephone circuit) 9,5 milyon lira sarfiyata ihtiyaç göstereceğini tahmin etmekteyiz.

KARAYOLLARI

Arazinin dalgalı olması, memlekette mevcut teknik ihtisasın kifayetsizliği ve her çeşit teçhizat, mahrukât ve vasıtaları hariçten getirtme, Türkiye'de kara yollarının inkişafını ağırlaştırmış ve zorlaştırmıştır. Gerçekten de, İkinci Dünya Harbi sonuna gelinceye kadar memleket, karayollarına karşı hakiki bir alâka göstermiş değildir. 1949 senesinde Türkiye'de 43.000 kilometre kadar yol vardı, bunların ekserisi kötü veya geçilmez bir durumda idi. Uzunluğu takriben 21.600 kilometreye balığ olan Devlet yolları şebekesinin 500 kilometrelük kısmı asfalt, 7.400 kilometresi oldukça iyi vasıfta şose, 4.700 kilometresi tamire muhtaç şose 4.500 kilometresi toprak tesviyesi, 4.500 kilometrelük kısmı da iptidai patika idi. Buna ilâveten, muhtelif tiplerde tahminen 21.800 kilometre uzunluğunda vilâyet yolları mevcuttu.

1947 senesinden beri Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti, önce Amerikan Askerî Yardım Heyeti vasıtasıyla ve daha sonra da Ekonomik İşbirliği İdaresi kanalıyla, karayolları kalkınması için Türkiye'ye 66 milyon lira civarında yardım ve ikrazlarda bulunmuştur. Bu devre zarfında, Birleşik Devletlerin Federal Amme Yolları Dairesine mensup hususi bir heyet Türkiye'de kalarak karayolları çalışmalarının organizasyonu ve idaresine dair tavsiyelerde bulunmuş ve personelin yetiştirilmesine gayret etmiştir. 1950 yılı başlarında Ulaştırma Bakanlığında bir Karayolları Genel Müdürlüğü ihdas olunmuştur. Bu yeni daire iyi organize edilmiştir ve verimli bir şekilde idare olunmaktadır. Bunun kendine mahsus katma bütçesi vardır ve bir kısım gelirler bu idarenin masraflarının karşılanmasına tahsis edilmiştir; 1950 yılındaki bütçesi, Ekonomik İşbirliği İdaresi yardımı hariç, 53 milyon lira muhtelif varidat, 19,5 milyon lira genel bütçeden yardım ve 10 milyon lira da istikraz hasılası almak üzere, ceman 82,5 milyon lira geliri ihtiva etmektedir. Bu paranın 7 milyon lirası vilâyetlerin karayolları programlarına ayrılmış ve takriben 50 milyon lira da ana şebekede yapılacak yeni inşâ ve tamir faaliyetlerine tahsis edilmiştir; geri kalan miktarın bakım ve idare masraflarına harcanması derpiş olunmuştur.

Türkiye, Amerika Birleşik Devletlerinin yardımıyla, 1949 senesinde her biri üçer senelik üç safhaya ayrılmış bulunan 9 senelik bir karayolları kalkındırma programını meriyet mevkiine koymuştur. Bu program, 23.000 kilometrelük bir millî karayolları sisteminin tahminen 1,5 milyar lira mukabilinde ıslah, imar ve bakımını derpiş eylemektedir; şimdiye kadar bu iş için ancak 74 milyon lira harcanmıştır. Keza tatbik edilmekte olan diğer bir program da, tahminen 150 milyon lira mukabilinde, tali derecedeki şube yolları sisteminin vilâyet makamlarının sevk ve idareleri altında ıslahını temin edecektir.

Bu programlar iyi bir şekilde tevzin edilmiştir, teknik bakımdan sağlamdırlar ve bunların Türkiye'nin karayolları kalkındırma planlarının mesnedi olmakta devam etmesi lazımdır. Ancak, Heyetimizin kanaatine göre, bugünkü şartlar altında Türkiye'nin tam olarak dokuz senelik karayolları programını bîdâveten düşünlülen devre zarfında tahakkuk ettirmeye girişmesi çok masraflı olabilir ve memleketin seyrisefer ihtiyaçlarının fevkinde bir sisteme vücut verebilir.

Türkiye yollarında, gerek motörlü vasıtalarla ve gerekse hayvanla çekilen vesaitle yapılan nakliyat yine de pek azdır. 1949 senesinde memlekette sadece 11300 kamyon, 2540 otobüs ve 7950 otomobil vardır. Bunun da büyük bir kısmı taksi arabası idi. Bütün mekanik

vasıtaların, yedek parçaların ve mahrukatın hariçten getirilmesi zarureti ve bu maksat için kullanılabilecek dövizin (gerek şimdi ve gerekse sonrası için) mahdud bulunması dolayısıyla, yollardaki seyrisefer kesafetinin süratle artması ihtimali azdır. Bu sebeple, yollardan geçecek kimselerden temin olunacak gelir, yol programının kayda değer bir kısmının finanse edilmesine yetmeyecektir; herhalde, ileride tahakkuku ümit edilen karayolları seyriseferi de, itinalı bir karayolları sistemine yatırımlar yapılmasını ekonomik sebeplerle haklı gös-terecek bir kifayette değildir. Ayrıca, halen tatbik edilmekte olan personel yetiştirme programı zamana muhtaçtır ve yol inşa programlarının bunun önüne geçmemesi lazımdır.

Köprü Yapımı

KARAYOLLARI UMUM MÜDÜRLÜĞÜNDEN :

1 — Eksiltmeye konulan iş: Adıyaman Vilâyetinde, gölbaşı-Adıyaman yolunda Eğriçay köprüsü yapımı olup keşfi 631 024.89 liradır.

2 — Eksiltme günü: 21/3/1960 tarihine rastlayan Pazartesi günü saat 16 da Ankara'da Karayolları Umum Müdürlüğü binasında köprüler dairesi odasında kapalı zarf usulü ile yapılacaktır.

3 — İstekliler bu köprüye ait eksiltme evrakını vezneye yatıracakları (31,60) liralık makbuz mukabilinde Karayollarının Teknik Hesaplar şubesinden alabilirler.

4 — Eksiltmeye girebilmek için :

a) 1960 yılına ait Ticaret odası belgesiyle usulü dairesinde (28 991.—) liralık muvakkat teminat vermeleri,

b) İsteklilerin en geç 15/3/1960 şalı günü mesai saati sonuna kadar bir dilekçe ile Karayolları Umum Müdürlüğüne müracaat etmeleri (müracaatta umumi evrak kaydı tarihi muteberdir. Telgrafla müracaat kabul olunmaz) ve dilekçelerine umum müdürlük eksiltmelerine giriş yönetmeliğine göre Karayollarından alınmış müteahhitlik karnesinin aslı ile 60. 482.— liralık banka referansı, plân, teçhizat, teahhüt ve teknik personel beyannamelerini noksansız olarak bağliyerek bu iş için yeterlik belgesi almaları,

5 — İsteklilerin eksiltme şartnamesinde verilen izahat dairesinde hazırlıyacakları teklif mektuplarını eksiltme günü saat onbeşe kadar makbuz mukabinde komisyon Reisliğine vermeleri lazımdır.

Postada olacak gecikmeler kabul edilmez.

Keyfiyet ilân olunur.

(2046)