

oda içi komisyon çalışmaları

Ulaşım Sorunu

Odamız bu dönem TMMOB çalışma alanları içinde yer alan «Ulaşım ve altyapı sorunları»nın yürütücülüğünü üstlenmiştir.

Bu amaçla düzenleyici örgüt olarak katıldığı I. Ulusal Demiryolu Kongresinden, hazırlık kurulunda geliştirilen anti-demokratik tavırlar yüzünden çekilmistik.

Bu kongre için hazırlanan ve odamızın ulaşım politikası konusundaki görüşlerini ve çözüm önerilerini içeren tebliği aşağıda sunuyoruz.

Türkiye'de Ulaşım Politikası ve Demiryolları

Hasan TAŞAN
İnş. Y. Müh.

GİRİŞ :

Biz bu tebliğimizde «Ulaştırma alt sistemlerinin ulusal kaynakların kullanılması açısından karşılaştırılması» ile «Türkiye ulaştırma politikasının temel ilkeleri ve bu politika içinde Demiryollarının durumu ne olmalıdır» sorusuna cevap bulmaya çalışacağız.

Ulaşım politikamızın temel ilkelerini ortaya koyup sistem önerisinde bulunabilmek için hiç şüphesiz ulaşımın geçmişi ve geçmişteki hakim eğilimini bilmek ve doğru değerlendirmekle mümkündür. Bu nedenle biz ulaşımımızın tarihi geçmişi süreci içinde inceleyeceğiz. Tesbit edilen ulaşım politikalarının hangi sosyo-ekonomik ve uluslararası koşulların ürünü olduğunu da belirlemeye çalışacağız. Çünkü mevcut sistem içinde ulaşımın geleceği ancak mirasın üzerinde inşa edilebilir, geliştirilebilir.

A — ULAŞIMIMIZIN TARİHİ GELİŞİMİ :

Türkiye ulaştırmasında önemli bir yeri olan Demiryolu ulaşımının tarihi 19. yüzyılın ikinci yarısında başlar, 19. yüzyılın ikinci yarısına ve bil-

hassa son çeyreğine baktığımızda Dünya pazarlarının ele geçirilmesi için Avrupa'da en azgın rekabet döneminin yaşanmakta olduğunu göreceğiz. Bu rekabetin temsilcileri İngiltere, Fransa ve Almanya'dır. Bu üç emperyalist ülkenin yeniden paylaşmaya çalıştıkları alanlar ise Yakın-doğu, Afrika ve Uzak-Doğu'dur. Bu pazarların ele geçirilmesi merkezi bir öneme sahip Osmanlı İmparatorluğunun ele geçirilmesiyle mümkün görünmektedir. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu çıkar çatışmalarının merkezi haline gelir. Gerek Osmanlı topraklarının gerekse Afrika ve Uzak-doğu pazarlarının ele geçirilmesi ulaşım olanaklarının yaratılmasını zorunlu kılar. Aksi halde ele geçirilen topraklardan petrol ve diğer hammadde kaynaklarını Avrupa'ya aktarmak mümkün olamayacaktır. Bu konuda Emperyalist ülkelerin sözcüleri şunları söylüyorlardı : Prusya Demiryolları yönetim kurulu «... Doğu Akdenizdeki Alman ticareti ile doğrudan bağlantılı olan demiryolu... geleceğin metropollerini ile doğu İmanlarını sürekli bir ilişki içine sokacaktır» (1) derken İzmir'deki İngiliz kolonisinin seçkin kişilerinden James Whittell ise «... İlk adım demiryolları yapmak olmalı. Bu demiryolları İngilizler tarafından yapılacak, İngiliz tarafından işletilecek ve İngilizlerin malı olacak. Çok kârlı olacaklar ve şimdiki kadar tarıma açılmamış bölgeleri çok verimli yapacaklar. Demiryolu şirketleri küçük muhtar cumhuriyetler biçiminde gelişecek» (2) diyordu.

Bu değerlendirmelerin yapıldığı dönemde Osmanlı İmparatorluğu «Hasta Adam»dır ve dışa bağımlı bir ekonomik yapıya sahiptir. Demiryolu imtiyazı verilerek Emperyalist ülkelerin çıkarı sağlanacaktır. Ancak sorun hangi emperyalist ülkeye imtiyaz verileceğindedir. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu Demiryolu savaşının alanı haline gelir.

Osmanlı İmparatorluğuna ilk demiryolu yapım teklifi 1830 yıllarında İngiltere'den gelir. İngiltere İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak demiryolu hattı için öneri getirmiş, ancak bu öneri 1860 yıllarına kadar olumlu karşılanmamıştır. 1860 sonrası demiryolu yapımı alabildiğine artmış en geniş imtiyazlar emperyalist ülkelere verilmiştir. 1860 - 1898 yılları arası İngiltere kökenli şirketler 440 km. Fransız şirketleri 1266 km. ve Alman şirketleri 1020 km. demiryolu yapmışlardır. 1898 sonrası kesin etkinlik Almanlara geçmiş, demiryolu yapımı ile birlikte ticari ilişkilerimizde gelişmiştir. Bu ilişkiler o kadar ilerli düzeylere varmıştır ki I. paylaşım savaşında Ordu genel kurmayı Alman subaylarına teslim edilmiştir.

1912 yılı Yabancı Sermaye Yatırımları

(Milyon kuruş olarak.)

Sektörler	Fransa	Almanya	İngiltere	Diğerleri
Demiryolu	2369	2273	573	110
Madencilik	385	21	45	7
Bankacılık	320	125	285	90
Sanayi	200	100	250	100
Diğerleri	507	350	250	200

Kaynak : Türkiye'de Ulaşım Politikası. İnşaat Müh. Odası Yayını S. 17.

Tablodan da anlaşılacağı üzere gerek yatırımın bizaleti kendi kârlılığı, gerekse Afrika ve Uzak - doğunun yeniden paylaşımında en önemli etkenlerden olması nedeniyle Osmanlı İmparatorluğunda tüm sektörler nazaran en büyük yatırımlar Demiryoluna yapılmıştır. Bu da Osmanlı İmparatorluğunun sömürge haline gelmesine neden olmuştur.

Osmanlı İmparatorluğunun dışa bağımlı olması Emperyalizmin çıkarları gereği Demiryolu ulaşımının tercih edilmesine neden olmuştur. Zaten resmi kaynaklar da bu savımızı doğrulamaktadır. Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanan «Ulaştırma da 50. yıl» adlı yapıtta aynen şöyle denmektedir : «İngilizler Hind ülkesine bir geçit aramak ve bu geçidi Türk toprakları üzerinde kurmak düşüncesine kapılmış buldukları sırada Türkiye'yi demiryolu yapmak için teşvik etmeye başlamışlardı.» (3)

I — CUMHURİYET DÖNEMİ :

Cumhuriyet ilan edildiğinde ulaşım sistemi olarak imparatorluktan devralınan ve çoğu işlemez haldeki demiryolu şebekesi vardı. Bunların 2352 Km. si özel şirketlerin ve 1378 km. sine devletin elinde idi. 3680 km. si standart genişlikte olan bu şebekenin yanı sıra yarı hurda halde 80 lokomotifle 1300 yolcu ve yük vagonu vardı. Karayolu olarak ise üzerinde bahsedilecek nitelikte hiç yol yoktu.

Ulaşılabilirliği artırmak, devralınan demiryolu şebekesini onarmak ve sağlıklı bir işletmeye kavuşturmak üzere 23 Mayıs 1927 yılında «Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Umumiyesi» kurulmuştur. Böylece Osmanlılardan devir alınan en gelişkin alt sistem olması risksiz ve yerli kaynaklara dayalı olması ayrıca emek-yoğun teknoloji gerektirmesi nedeniyle Cumhuriyet yönetimleri 1950'lere kadar Demiryolu ulaşımını ulaşım sistemi olarak benimsemiş, korumuş ve geliştirmiştir. Bu süreç içinde yabancı kumpanyalara ait demiryolu şebekeleri millileştirmeye başlanmış 1943 yılında İzmir Tramvay ve Elektrik T.A.Ş. nin satın alınması ile millileştirmeler son bulmuştur.

«1929 yılında Devlet ve Şirketlerin işlettiği - standart ve standart olmayan - hatların uzunluğu 5131 km. dir. 1951 yılında ise şebeke uzunluğu

7597 km. olmuştur.» (4) Bütün olumsuz koşullara rağmen 1923 - 1950 döneminde bir yandan eski şebeke onarılıp işler hale getirilirken diğer yandan şebeke uzunluğu iki katına çıkarılmıştır. Oysa «1950 - 1970 döneminde Türkiye'de yapılan demiryolu şebekesi sadece 314 km.» dir. Bunun nedenini daha ileride anlatmaya çalışacağız.

Cumhuriyetin ilk 27 yılında kara, hava ve demiryolu ulaşımında önemli hemen hiçbir şey yapılmamıştır. Bu alt sistemlerde gelişme 1950 sonrası göze çarpmaktadır. Hatta 1950 sonrasına Karayolu ulaşım dönemi de denebilir.

II — 1950 SONRASI GELİŞİM :

II. Paylaşım savaşı sonrası dünyada çok şey değişmiştir. Kapitalist dünyanın karşısında güçlü bir sosyalist sistem doğmuştur. Klasik sömürgecilik yerini yeni sömürgeciliğe bırakmıştır. Bu koşullardaki dünyanın efendisi ve jandarması artık ABD olmuştur. Artık sorun yeni pazarlar bulmaktan çok mevcut pazarları sonuna kadar kullanmaktır. Yani denetim altındaki ülkelerde pre-kapitalist ilişkileri tasfiye ederek kapalı köy ekonomilerini dağıtmak en ücra köşeleri dahi metropol pazarlarına bağlamaktır.

Bağımlı ülkelerde yeni sömürgeci siyasetin uygulanması yani koşullara uygun iktidar değişimlerinin sağlanması ile mümkün olacaktır. Bu nedenle 1945'lerden sonra birçok ülkede iktidar değişimi gündeme gelir. Ülkemiz bu anlamdaki iktidar değişimini 1950'de yaşamıştır. Bu değişikliğe bağlı olarak herşey bu arada da ulaşım politikası emperyalizmin çıkarlarına uygun bir biçimde yeniden tesbit edilir. Böylece kitle taşıma aracı olan Demiryolu bir yana itilir ve Karayolu ulaşımı temel alınır. Çünkü ABD otomobil şirketlerine pazar gerekmektedir.

1920'ler ABD'sinde Ford şirketi ilk kez T tipi otomobil üretimine başlar. Ve ABD'de ilk kez dolmuşlar çalışmaya başlar. 5 yıl gibi kısa bir sürede tüm ülkeye yayılır. Oysa ülkede çok güçlü Demiryolu kumpanyaları vardır. Bu kumpanyalar 1925'lerde politik baskı kurarak dolmuşları kaldırırlar. 1945'lere gelindiğinde durum çok değişmiştir. Savaşın son derece kârlı çıkan otomotiv teknolojileri ulaşımında yeni tercihlerin temsilcileri olurlar. Bu tercih karayolu ulaşım tercihidir.

Karayolu ulaşımını güçlendirmek ise demiryolunun batmasına bağlıdır. Bu nedenle General Motors 1945 yılında ABD'nin tüm raylı sistemini satın alır. İşletmek için değil, aksine batırmak için. Ve sonuçta batırır da.

Bu tarihten yaklaşık 2 yıl sonra yani «1947'de ABD Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Mr. Hiltz Türkiye'ye gelir» (6). Hazırladığı rapor üzerine modern karayolu çalışmalarına 1948 yılında başlanır. Ve 1950 yılında da Karayolları Genel Müdürlüğü

kurulur. Ve ulaşımımızda: Karayolu ulaşımının bu denil hakim kılınması ABD Emperyalizmine bağımlılığın zorunlu sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Yoksa ülkemizin ulaşım sorununa çözüm bulma amacından değil.

Yine 1950 sonrası Deniz ve Hava yolu taşımacılığında bazı gelişmeler ve bu alana belli miktar yatırımlar yapılsa da sonuçta yolcu ve yük taşımacılığımızda son derece düşük kapasitede bir yer işgal etmektedirler.

Bu tarihi gelişim içinde bugün ulaştırma sektörüne baktığımızda planlı dönemde yapılan yatırımların «... % 64'ünün karayollarına, % 7'sinin havayollarına, % 20'sinin Demiryollarına ve % 9'unun da denizyollarına» (7) yapıldığını göreceğiz.

Ulaştırma sektörüne yapılan bu dengesiz yatırım alt sistemler açısından pahalı çözümleri öne çıkarmıştır. Örneğin :

«Yolcu taşımalarında :		Yük taşımalarında :	
Karayolu	% 94.5	% 75.4	
Demiryolu	% 4.1	% 24.1	
Havayolu	% 1.1	% 02'dir .»(8)	
Denizyolu	% 0.3	% 03	

Bu sonuç ise hiç şüphesiz çağdaş ulaşım politikası ve sistem anlayışı açısından son derece olumsuz bir sonuçtur. Çünkü Kitle taşımacılığı değil bireysel taşımacılığı, ucuz değil, pahalı taşımacılığı, ulusal değil, Emperyalizmin çıkarlarını yanıtırlı niteliktedir.

B — ULAŞTIRMA ALT SİSTEMLERİNİN BU GÜNkü DURUMU :

Biz buraya kadar ulaşım politikamızın çeşitli dönemlerde nasıl ve hangi güçlerin etkisiyle tesbit edildiğini anlatmaya çalıştık. Süreç içinde alt sistem ilişkilerini ortaya koyduk. Şimdi de alt sistemlerin bugün ulaştığı boyutları gözden geçirelim.

1 — Alt yapısı :

Devlet Yolları	35.016 km.
İl yolları	21.078 km.
Orman ve köy yolları	194.000 km.
Demiryolları	8.018 km.
Sivil hava meydanı	18 adet
Liman	69 adet

2 — Ulaşım araçları :

Karayollarında (Otobüs, otomobil, minibüs, kamyon, kamyonet, motosiklet, özel taşıt ve iş mak. vs.)	589.767 adet
Denizyollarında	335 adet
Havayollarında	19 adet

Demiryollarında

1515 Diğ. mües. ait vagon.
985 Lokomotif
30 Elekt. Tren
27 Mototren
1175 Yolcu vagonu.
16036 Yük vagonu
3141 Özel hizmet vag.

Kaynak : İnş. Müh. Odası, Türkiye'de Ulaşım Politikası, S. 43.

Ulaşım alt sistemlerinin alt yapısı ve ulaşım araçları bu olduğuna göre yolcu ve yük taşımaları açısından durum nedir?

a — Yolcu Taşınması :

Yıllar	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1955	% 73.1	% 24	% 2.5	% 0.4
1965	% 86.8	% 11.9	% 0.7	% 0.6
1970	% 91.4	% 7.6	% 0.3	% 0.7
1973	% 94.5	% 4.1	% 0.3	% 1.1

b — Yük taşınması :

Yıllar	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1955	% 34	% 61.7	% 4.3	—
1965	% 59	% 40.2	% 0.7	% 0.1
1970	% 73.9	% 25.8	% 0.2	% 0.1
1973	% 75.4	% 24.1	% 0.3	% 0.2

Kaynak : Karayolları İstatistik Yıllığı, 1976, S. 79

Tablodan da izlenebileceği gibi 1955-1973 yılları arası yolcu taşımalarında Karayolları % 73.1 den % 94.5'e çıkarken Demiryolları % 24'den % 4.1 gibi çok düşük bir düzeye düşmüştür. Yine aynı dönemde Denizyolları % 2.5 dan % 0.3'e düşerken Havayollarında ise % 0.4'den % 1.1'e bir yükselme sağlanmıştır. Bu sayısal verilerden anlaşılan 1955'den 1973 yılına kadar toplu taşıma sürekli gerileme olurken bireysel taşımacılık alanında hızlı bir gelişme izlenmektedir.

Yük taşımalarına baktığımızda aynı dönemde Karayolları % 34'den % 75.4'e çıkarken Demiryolları % 61.7'den % 24.1'e düşmüştür. Havayolu sayılmayacak olursa bu düşüş Denizyollarında da izlenmektedir.

Bu gelişmeler hiç şüphesiz 1950'ler Dünya ve Türkiye koşullarına uygun tesbit edilen ulaşım politikamızın zorunlu sonucudur. Daha öncede belirtilmiş gibi planlı dönemde dahi ulaştırma sektörüne yapılan yatırımların % 64'ü karayollarına, % 20'si Demiryollarına, % 7'si havayollarına ve % 9'u da denizyollarına yapılmıştır. Bu adil ve dengeli olmayan yatırım anlayışı sonucu en gelişkin kitle taşıma araçlarından olan demiryolları ulaşımı da devre

dışı bırakılmıştır. Demiryollarımızın bugünkü yapısına bakacak olursak şunu göreceğiz;

Demiryolu araçlarının yapım ve onarım işlerini yürüten 4 fabrika vardır. Bunlar Eskişehir'de ELMS, Sivas'ta SIDEMAS, Adapazarı'nda ADVAS ve Ankara'da A.D.F.'dir.

Yapım Kapasiteleri ise :

Dizel ve Elektrikli Lokomotifler	50 Adet/Yıl		
Yolcu Vagonları	100	»	»
Bojili Yük Vagonları	500	»	»
İki dngilli Yük Vagonlar	1000	»	»

Kaynak : DPT, Demiryolu Taşıtları Onarım ve İmalatı, Öz. İh. Kom. Raporu, 1977, Tablo, 1-A.

Demiryollarımız gerek alt yapı ve gerekse işletmecilik açısından dünya standartlarının çok altındadır. Uluslararası Demiryolu Birliği'nin 714 R kod numaralı fişinde demiryollarının sınıflandırılması yapılmıştır. Ve taşıdıkları yük kapasitelerine göre 9 guruba ayrılmıştır. 1. Gurup tonajı en yüksek olan guruptur.

Bu sınıflamaya göre kapasitesi en yüksek hatlarımız ancak 5 nci sırada yer alabilmektedir. Dökümü yapılan 72 hattın 7 tanesi 5 nci gurupta, 18 tanesi 6. gurupta, 12 tanesi 9. gurupta geri kalanlar ise 7 ve 8 inci gurupta yer almaktadırlar. Bunun yanında bugün demiryollarımızın alt yapısı bakımından % 51'i üst yapısı bakımından da % 32'si amaçlanan standarda uygundur. % 19'u ise çok ilkelidir.

Denizyolu ulaşımına gelince;

Deniz ticaret filomuzun % 34.3'ü özel sektör, % 65.7'si kamuya ait toplam 736.101 gros-tonluk 335 gemi vardır. En yaşlısı 1871 yapımı ve en yeni de 1973 yapımıdır. Aşağıdaki tabloda gemi türlerine göre sayısal değerleri izleyebiliriz.

Türk Deniz Ticaret Filosu (1973)			
Gemi türü	Sayı	Tonajı (grt)	% si
Kuruyük	179	412.984	56,1
Tanker	46	186.241	25,3
Yolcu	89	128.804	17,2
Özel amaçlı	21	10.072	1,4
Toplam	335	736.101	

Kaynak : UKI, Bildiriler, Görüşler, Öneriler, 1974 S. 31-20.

Sıra No.	Ana Maflar	1960	1966	1973	1974	1975	1976	TOPLAM
		1967	1972					
1	Ana Lokm. D. H.	3	—	—	—	—	—	3
2	Anahat Lok. D. E.	40	—	—	—	—	—	40
3	Ana Lokm. Co-Co.	—	8	—	—	—	—	8
4	Ana Lokm. Bo-Bo	—	2	—	—	—	—	2
5	Manevra Lok.	13	—	—	—	—	—	13
6	Yolcu Vagonu Bojili	6	—	—	—	—	—	6

Kaynak : D.P.T. Demiryolu taşıtları Onarım ve İmalat San. Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Tab. 4, Yıl. 1977.

İşletmecilik alt yapı ve araç bakımından Deniz taşımacılığımızın çağdaş olanaklara kavuşturulmayışı yolcu ve yük taşımaları açısından daha ekonomik olan bu sistemden yararlanamadığımızı göstermektedir. Örneğin bugün yük taşımalarında yılda 600 milyon dolar - yaklaşık 15 milyar İira - gibi çok yüksek bir navlun'u yabancı bandıralı gemilere ödemek zorunda kalıyoruz. İthalat ve ihracatımızın ancak % 23'ü kendi deniz taşıma araçlarımızla % 77'si de yabancı gemilerle yapılmaktadır. Bu kısa açıklama sanırım deniz taşımacılığımız hakkında yeterli bilgi vermektedir.

Havayollarımız ise % 1.1 lik yolcu taşıma payı % 02. İlk yük taşıma payı ile ulaşımımızın en geri alt sistemidir. Halen taşımacılıkta kullanılabilir uçak sayısı 19'dur.

C — ULUSAL KAYNAKLARIN KULLANILMASI AÇISINDAN ALT SİSTEMLERİN KARŞILAŞTIRILMASI :

Ulusal kaynakların kullanılması açısından sistem analizine girildiğinde aşağıda belirtilen konularda kaynak kullanım karakterleri incelenmelidir :

1 — Ulaşım araçları üretimi.

2 — Ulaşım yolu yapımı.

3 — Ulaşım araçlarının kullandığı enerji açısından alt sistemleri karşılaştırdığımızda daha sağlıklı bir sonuca varmamız mümkün olacaktır.

1 — ULAŞIM ARAÇLARI ÜRETİMİ

Ulaştırma sektöründe ulaşım araçları üretimi genelde dışa bağımlı bir yapıdadır. Dışa bağımlılık en gelişmiş alt sistem olan karayollarında en çok iken demiryollarında bu oran daha düşük düzeydedir.

Bu gün ülkemizde demiryolu taşıtlarından Dizel lokomotifleri ile yolcu ve yük vagonları üretimi yapılmaktadır. Yapım teknolojisinin emek - yoğun olması ülkemiz koşullarına uygun düşmektedir.

Demiryolu Taşıtları Yapım ve Onarım Sanayi Sektörü Ürün İthalatı :

Tabloda Demiryolu taşıtları yapım ve onarım sektörünün 1960 - 1976 dönemindeki ana mal ithalatı gösterilmektedir. 1971 yılında Dizel ana hat Lokomotifinin yurt içi üretimine başlamış, bu

nedenle 1973 yılından itibaren ithalatı tamamen durmuştur.

Demiryolu taşıtları yapım sanayi ana malfe-
rin yurt içinde üretimi sonucu ancak anamal üre-
timi için gerekli yarı ürün ithalatı nedeniyle dışa ba-
ğımlı karakterini sürdürmektedir. Bu ise yurt içi üre-
timin yani yerli kaynak kullanımının yanında çok
düşük düzeyde kalmaktadır.

Karayolları taşıtları imalat sanayiline gelince
durum çok farklılaşmaktadır. 1950 sonrası ulaşım
sisteminde karayolu ulaşımının neden temel haline
geçirildiği, taşıt imalat projeksiyonları ve dışa ba-
ğımlılığı incelendiğinde daha iyi anlaşılacaktır.

Karayolu Taşıtları İmalatı :

Yıllar	1960	1965	1970	1975
Kamyon	480	2189	5940	14172
Kamyonet	204	432	4395	18491
Otomobil	1	—	3660	57281

Kaynak : DPT. Karayolları Taşıtları İmalatı, Özel İh.
Kom. Raporu, S. 18. Ek-2, Ek-3, 1977

Tablodan da izlenebileceği gibi, 1960 yılında
1 olan otomobil üretimi 1975 yılında 67281'e çıkmıştır.
Kamyon ve kamyonet üretiminde de durum
pek farklı değildir. Yalnız tabloda gözlenmesi gere-
ken iki önemli nokta var. Bunlardan birincisi 1960 -
1975 yılları arası çok yüksek bir üretim hızının ol-
ması, ikincisi de 1960 - 1975 yılları arası en yük-
sek üretim hızına sahip olanın otomobil üretimi ol-
masıdır.

Hiç şüphesiz hızlı otomobil üretimini artan
özel araba sahipliği izlemiş bu da bireysel taşıma-
cılığın gelişmesine neden olmuştur.

1976 - 1985 TÜRKİYE'DE NÜFUS VE ARAÇ GELİŞİM TAH.

Yıl	Nüfus	Motorlu Araç	Bir Araca Düşen Kişi
1976	41.184.938	1.111.850	37
1980	45.382.519	1.920.972	24
1985	51.474.333	3.428.131	15

Kaynak : DPT. Karayolu Ulaştırması Öz. İh. Kom.
Raporu, Sa. 89, 1976.

Yine bu tabloda 1976-1985 projeksiyonunda
motorlu araç sayısında % 300'lük bir artışın olaca-
ğı tahmin edilmektedir. Böylece bir araca düşen kişi
sayısı 1976'da 37 iken 1985'de 15 olacaktır. Ülke-
mizdeki motorlu araç sayısında meydana gelen bu
hızlı artış bakalım özel araba sahipliğine nasıl yan-
sımıştır.

Kullanış amaçlarına göre otomobil sayısı

Yıllar	Toplam	Özel	Ticari	Resmi	Beledi.
1963	72.034	39.393	26.217	—	6.424
1970	137.771	87.122	39.043	10.793	813
1973	234.577	167.470	49.692	15.634	1.781

Kaynak : DPT. Karayolu Ulaşım Öz. İh. Kom. Rap.
S. 57, 1976

Tablo yakından incelendiğinde 1963-1973 yıl-
ları arası ticari araçlardaki artış % 90 oranında iken
özel araba sahipliğinin % 420 oranında arttığını gö-
receğiz. Bütün bunlara ülkemizde ithalatı yapılan ya-
abancı marka vasıtaların sayısal değerini de ekler-
sek hiç de iç açıcı olmayan bir durumla karşılaşa-
cağız. 1970 yılında yapılan sayıma göre ülkemizde
toplam 74 çeşitli yabancı marka araç var. Adedi ise
297.549'dur. Yine bu yabancı marka araçlarında
% 46'sı otomobildir.

SEKTÖRÜN İTHALAT DURUMU :

İşçilik

Otomobilde Temel Girdiler	Toplam Flata Oranı	İthalat Oranı
Plastik mamul eşya	% 16	% 30
Döşeme	% 30	% 50
Lastik	% 3	% 40
Cam ve Camdan eşya	% 1,6	% 10
Boya ve Koruyucu Mad.	% 3,6	% 80
Saç ve Demir aksam	% 3,3	% 40
Motor aktarma organları	% 38,1	% 100
Yan sanayiden sağlanan	% 22,6	% 30
Enerji	% 9,4	% 0
İşçilik (Dolaylı ve doğrudan)	% 22	% 2

Kaynak : T.M.M.O.B. Birlik Haberleri.

Tablodan da izlenebileceği gibi otomotiv en-
düstrisindeki ithalat durumu dışa bağımlılığı sürekli
kılan bir yapıdadır. Bunlara ek olarak örneğin 1976
yılında yapılan toplam ithalat incelendiğinde şu gö-
rülecektir; Toplam ithalatın % 54,33 ünü üç ana
mal gurubu oluşturmaktadır.

Petrol	% 21,95
Makina	% 21,26
Otomotiv	% 11,12

Kaynak : TÜSİAD, Görüş dergisi, Sayı 10,

Yine 1976 yılında yapılan ithalatta Petrole
104.102.000 Dolar, taşıt, araç, malzeme, parça alı-
mına da 615.232.000 Dolar ödenmiştir. Bütün bu
sayısal verilerde karayolu ulaşımının ulusal kaynak-
ların kullanımı açısından neye mal olduğunu açık-
lıyor sanırım.

1950 sonrası ulaşımımızda Karayolu ulaşım
elt sisteminin temel alınmasında özellikle ABD. Em-
peryalizminin yeni sömürgeci siyasetinin temel be-

İlirleyici olduğunu daha önce belirtmiştik. Yeri gelmişken bu savımızı kanıtlayan şu örneği vermekte yarar var. Otomotiv endüstrimizin bağımlı olduğu ABD'de 1977 yılında 25 en büyük firmanın hemen tamamına yakını otomotiv ve petrol tekelleridir. Örneğin bu 25 firmanın en büyüğü olan General Motors'un 1977 yılı kârı 4.467.000.000 Dolardır.

2 — ULAŞIM YOLU YAPIMI :

Ulaşım yolu yapımı açısından da alt sistemlere bakıldığında karayolunun yerli kaynak kullanımından daha dezavantajlı olduğu açıktır. Ayrıca yolcu ve yük taşıma kapasitesi açısından yatırım maliyeti birbirine eşit 2 x 3 şeritli bir otoyol ile 2 şeritli bir demiryolunu karşılaştırdığımızda şunu göreceğiz :

Yolcu kapasitesi açısından :
Demiryolu 50,000 yolcu/saat
Otoyol 7,200 yolcu/saat
Yük kapasitesi açısından :
Demiryolu 6.10⁹ ton/yıl
Otoyol 9.10⁸ ton/yıl

Kaynak : Birlik Haberleri.

Tablodan demiryolu yapımının taşımacılık açısından karayollarına göre ne kadar avantajlı olduğu gözlenebilir. Ayrıca Demiryolunu Devlet Demiryolları yaparken karayolu yapımı devlet eliyle olmakta ve özel kullanıma sunulmaktadır. Karayolunu kullanan yolun yapımına hiçbir biçimde katılmamaktadır.

3 — ULAŞIM ARAÇLARININ KULLANDIĞI ENERJİ :

Ülkemizde önceden planlanan enerji santrallerinin devreye girmemesi nedeniyle enerjide bir darboğaz belirmiştir. Toplam enerji tüketimimiz eşdeğer taş kömürü cinsinden «1950'de 10.9 milyon ton iken 1970'de 29.6 milyon ton'a varmıştır» (9) Toplam enerji tüketimimizde 1950'den bu yana taşkömürü, odun ve tezeğin payı gittikçe azalırken linyit, petrol ve hidrolik enerjinin payı yükselmektedir. Tüketilen enerjinin neredeyse yarısı - 1971'de % 43'ü - petrolden üretilmektedir. Oysa tüketilen petrolün de % 80'i ithal edilmektedir.

O halde ulaşımında ulusal kaynakların kullanılması açısından soruna yaklaşıldığında linyit ve hidrolik enerji kullanan alt sistemlerin geliştirilmesi zorunludur. Şu halde sistem önerisine geçmeden önce sistemlerin kullandığı enerji miktarı ve türünü incelemek gerekir.

Taşıma sistemlerinde 1 ton km. ve 1 yolcu km. için tüketilen yakıt endeksi (Demiryolu = 1)

Alt Sistem	1 Ton Km. için	1 Yolcu km. için
Demiryolları	1.0	1.00
Karayolları	9.8	11.6
Denizyolları	1.4	—
Havayolları	—	45.8
Boru hatları	1.4	—

Kaynak : U.K.I. Görüşler, 1974, S. 16-17

Bütün taşıma sistemlerinde işletme giderlerinin en başta geleni şüphesiz yakıt gideridir. O halde ulaşım sisteminin ulusal kaynaklara dayalı ve ekonomik olması için en az yakıt tüketen olmalıdır. Tablo incelendiğinde en az yakıt tüketen alt sistemin demiryolu olduğu görülecektir. En pahalı alt sistemin de Havayolu dışında karayolu ulaşımı olduğu yine tablodan görülmektedir.

Ayrıca Karayolları, denizyolları ve havayolları ulaşım alt sistemlerinde yakıt olarak yalnız petrol türevleri kullanılırken Demiryollarında teknolojik olanaklar elverdiği için elektrik enerjisi de kullanılabilir.

Kömürün demir - çelik sanayinin hammaddesi olduğu gözönüne alınırsa ulusal kaynaklara dayalı en ekonomik çözüm = yakıt olarak elektrik enerjisinin kullanılmasıdır. Oysa bugün ulaşımında kullanılan enerjinin «% 83'ü petrol ürünlerine dayalıdır.» (10)

Hiç şüphesiz bütün bunlardan sonra şu sonuca varmak mümkündür. Bugün ülkemizde uygulanan ulaşım sistemi son derece pahalı ve dışa bağımlıdır.

D — SONUÇ :

Ülkemiz ulaşım politikasının tarihi sürecini inceliyerek gördük ki gerek 1950 öncesi Demiryolu gerekse 1950 sonrası karayolu ulaşım politikası Emperyalizmin değişen sömürgecilik anlayışına uygun olarak tesbit edilmiştir. Dışa bağımlı bir ülkede bundan farklı bir sonuç beklemek de zaten hayal olurdu. Ancak son zamanlar da ortaya çıkan bir başka gerçek daha var. O da gerek uluslar arası gerekse yerli tekelleri sermaye guruplarının kitle taşımacılığını savunur hale gelmiş olmalarıdır. Bunun nedeni en güzel biçimiyle kalkınma planlarımızda açıklanmıştır. Kalkınma planında şöyle denmektedir. «Demiryolu ulaştırması, ÖZELLİKLE gelişen sanayiinin ihtiyacını süratli ve ucuz olarak karşılayacak yönde geliştirilecektir»(11). Sanayisi uluslararası tekeller ve yerli ortaklarınca denetim altında tutulan ülkemizde «ÖZELLİKLE gelişen sanayiinin ihtiyacı» demek tekellerin ihtiyacı demektir. Birde bunlara uluslararası petrol ve sanayi tekelleri arasındaki rekabet ve çatışmalar da eklense sanayiciler açısından ulaştırmanın ucuz olması temel tercih halini alır. İşte sermaye çevrelerince toplu taşınmanın savunulması bu maddi temelden kaynaklanmaktadır. Toplu taşın mevcut düzende tekelleri sermayesinde talebidir diye biz savunmuyacak mıyız? Evet savunacağız. Ucuz, rahat ve emin bir ulaşım sağladığı için savunacağız. Ülkemiz kaynaklarına dayalı olması nedeniyle savunacağız. Geleceğin, sömürsüz bir dünyanın ulaşım biçimi olması nedeniyle savunacağız.

Bütün bu açıklamalardan sonra ulaşımımız konusundaki önerilerimize geçebiliriz.

E — ÖNERİLER :

Öncelikle sanayileşme, kentleşme ve ulaşım sistemleri arasında organik ilişkiler kurabilen bir ulusal ulaşım politikası tesbit edilmelidir. Tesbit edilecek bu politika şu temel tercihlerden kaynaklanmalıdır :

1 — Otomotiv endüstrisi yılda yüzbine varan sayıda otomobil üretmektedir. Bu nedenle petrol tüketimi artmakta, trafik kazaları ulusal facia haline gelmekte ve çevre kirlenmesinin boyutları artmaktadır. Bu nedenle ulaşım; otomotiv endüstrisine pazar yaratıcı; ve bireysel taşımacılığı teşvik edici değil, özel araba sahipliğini özendirmekten vazgeçirici ve en ekonomik taşımayı sağlayıcı olmalıdır.

2 — Ulaşım alt sistemleri arasında dengeli bir ilişkiler yapısı oluşturulmalıdır. Bu yapıda ulaşım araçları, ulaşım yolları ve kullanılan enerji ulusal kaynaklara dayalı olmalıdır. Ulaşımında emek - yoğun teknoloji kullanılan alt sistemlere öncelik verilmelidir.

3 — Karayolu taşımacılığı mevcut biçimiyle terk edilmelidir. Yukarıda belirtildiği gibi ABD'inde 1977 yılı itibari ile en büyük 25 firmanın hemen tamamına yakını otomotiv ve petrol tekelidir. Bu 25 firmanın en büyüğü ise General Motors'dur. Ülkemizde de yaklaşık 300 bin adet yabancı marka araç var. Bu yabancı araçların büyük bir kısmı ise ABD kökenlidir. 1978 yılında yapılan ithalatın % 54,33'ünü petrol, makine ve otomotiv ana mal gurupları oluşturmuştur. O halde Karayolu ulaşımı özellikle ABD kökenli uluslararası otomotiv tekellerine pazar yaratıcı nitelik taşımaktadır. Bu nedenle terk edilmeli ve ancak kitle taşımacılığı genel politikası içinde alt sistemler arası yardımcı unsur olarak ele alınmalıdır. Ama esas KİTLE TAŞIMACILIĞI olmalıdır.

4 — TOPLU TAŞIN ÖNCELİKLİ Çözüm içinde gerek yolcu ve yük taşımaları açısından gerekse ulusal kaynaklara dayalı olması açısından en avantajlı alt sistemler olan Demiryolu ve Denizyolu geliştirilmelidir. Ulaşımında özellikle Demiryolu taşımacılığı belirleyici olmalı Karayolu buna tabi kılınmalıdır. Bu nedenle Demiryollarımız alt yapı, kapasite ve işletmecilik açısından çağdaş olanaklara kavuşturulmalıdır. Yük taşımalarında ise boru hatlarından azami yararlanılmalıdır.

Bu ilkeler ışığında oluşacak ulaşım politikası ulaşım sektöründeki dışa bağımlılığı azaltabilir. Yerli kaynak kullanımı azamılaştırılabilir. Ve döviz kaybı önlenebilir. Ayrıca kent içi ve kentler arası trafiğin düzenlenmesinde var olan darboğazlar aşılabilir. Ve trafik kazaları asgariye indirilebilir.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak bu ilkeleri yıllardır savunagelmekteyiz. İlerici, yurtsever mühendislerin yıllardır uğruna mücadele ettiği bu ilkelerin böylesi bir panelde sahip bulması kıvanç vericidir.

Bu nedenle T.M.M.O.B. İnşaat Mühendisleri Odası adına şükranlarımı bildirir, saygılar sunarım.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

- 1 — Alman Emperyalizminin Türkiye'ye girişi (S. 56)
- 2 — Türkiye'de Ulaşım Politikası (S, 20), İnş. Müh. Odası yayını,
- 3 — Ulaştırımda 50 yıl (S. 41), Ulaştırma Bakanlığı,
- 4 — Ulaştırma İstatistik Yıllığı, 1952, S. 481, Tab. 419.
- 5 — Ulaştırma İstatistikleri, 1970, S. 144, Ta. 8
- 6 — ASFAM, Etüd Eğitim, 31, Sayfa 1. Karayolları Gn. Md. Fen Hey. Md.
- 7 — U.K.İ. Bildiriler, Görüşler, Öneriler, 1974, S. 11 - 3
- 8 — Karayolları İstatistik Yıllığı, 1976, S. 79
- 9 — U.K.İ. Bildiriler Görüşler, 1974, S. 16 - 3,
- 10 — U.K.İ., Görüşler, Öneriler, 1974, S. 16 - 8
- 11 — Kalkınma Planı 3. Beş Yıl, S. 602,

Enerji Sorunu

Geçtiğimiz çalışma dönemi boyunca, enerji sorunu, daha doğru bir deyişle enerji çıkmazı yine yoğun bir biçimde tartışıldı.

Toplumun farklı kesimleri olaya kendi konumları, kendi çıkarları açısından yaklaştılar.

T.M.M.O.B. ve bağlı Oda'ları, enerji sorununu ülkemizin içinde bulunduğu çarpık kapitalist yapıdan bağımsız açıklanamayacağını, bu sosyo - ekonomik yapının sonucu olarak hayatın her alanında olduğu gibi bu alanda da işlerin «arap saçına» döndüğünü yineledik.

Enerji sorununun asıl öğeleri olan, dışa bağımlılık, kaynak temini ve değerlendirilmesi, finansman, örgütlenme, istihdam konularının araştırılması, kamu oyuna duyurulması, bu konulara ilişkin çözüm önerilerinin getirilmesi. Odamız, T.M.M.O.B. ve bağlı Oda'ların yıllardan beri uğraşı alanları olmuştur.

Ülkemizde bugün 100 milyon kw - saatlik hidroelektrik potansiyelin % 7 si 70 milyar kw - saatlik linyit potansiyelinin % 5'i kullanılıyor. Öte yandan elektrik enerjisi üretimi su ve linyit gibi ekonomik olan kaynaklarla % 57,14 oranında önemli ölçüde ithale dayalı diğer birinci enerji kaynaklarla %42,84 oranında gerçekleşiyor.

Hidrolik potansiyel açısından dünyada ilk sıralarda yer alıyoruz. Değerlendirme yüzdesi ise yukarıda belirtildiği gibi son derece komik bir rakam.

Kömür rezervlerimizin durumu ise tam olarak bilinmiyor. Ancak kamu kesimi eliyle işletilen kömür rezervlerinin konumu hakkında belirli oranda bilgi sahibî olunabiliyor.

Özel kesimce işletilen kömürler hakkında ancak ihtimallere dayalı bilgiler var. Özel kesim elinde büyük ölçüde atıl bir kapasitenin olduğu da bir gerçek. Bugüne kadar ne kömür rezervlerimiz hakkında ayrıntılı bilgi edinilmiş, ne de gerçekçi bir politika uygulanmıştır.

Su gücü kaynaklarımız böylesine bol iken, kömür rezervlerimiz tam olarak bilinmemesine rağmen, kendimize yetecek düzeyde iken, enerji üretimimiz büyük ölçüde petrole dayandırılmıştır. Petrole dayalı enerji üretimi hem emperyalizme olan bağımlılığı pekiştirmiş hem de haklı sınıflar için kolay enerji olmuştur.

Geçmişte ihracat gelirlerinin % 60'ını petrol ithaline yatıran Türkiye, paramızın da sürekli değer kaybı gözönünde tutulursa, yaklaşık bir hesapla 1980'lerde ihracat gelirlerinin % 75 - 80'ini petrole yatırmak zorunda kalacaktır.

Enerji sektöründeki diğer bir dengesizlikte bölger arası enerji üretim ve tüketimindeki uçurumdur.

Marmara bölgesinin enerji üretimindeki yeri % 20 iken tüketimden aldığı payı % 38, üretimin % 20'sini yapan Doğu Anadolu'nun tüketimden aldığı pay ise % 3'tür.

Enerji kaynaklarını belli başlı kullanıcıları ulaşım ve sanayi kesimlerinin durumunun incelenmesi ve bu alandaki yanlış ve dengesiz politikalara değinmek enerjinin kimlere sorun, kimlere de yarar getirdiğinin anlaşılması açısından önemlidir.

Ülkemizde uluslararası tekellere bağımlı olarak büyüyen otomotiv sanayinin bir sonucu olarak karayolu taşımacılığı teşvik edilmiş, bu alandaki enerji tüketimi tümüyle petrole dayandırılmıştır. Maliyet yönünden çok daha düşük olan demiryolunun yolcu taşımacılığındaki payı % 8, yük taşımacılığındaki payı ise % 26 gibi çok düşük rakamlarda kalmıştır. Özendirilen özel oto ile seyahat ise ülke ekonomisine otobüs ve trenden 5 - 6 kat fazla mal olmaktadır.

Öte yandan İnyıl'ın % 19'unu, petrolün % 25'ini, elektriğinde % 74'ünü tüketen sanayi kesimi dışa bağımlı, tekelci montajcı ve tüketim malları üretimine dönük bir yapıdadır. Temel sanayi diyebileceğimiz alanlara elektrik enerjisinin ancak % 36'sı düşmektedir. Daha açık bir deyişle, devletçe maliyetinden ucuza satılan enerji, bilinçli olarak, arkasından yeni enerji israf alanları açan tüketim sanayini geliştirmek üzere kullanılmaktadır.

Geçtiğimiz çalışma döneminde enerji sorunuyla ilgili madenlerin devletleştirilmesi ve nükleer santraller de güncel olarak tartışılan konular oldu.

Madenlerin devletleştirilmesi konusunda Odamız ve T.M.M.O.B., tüm yeraltı ve yer üstü zenginliklerimizin kamulaştırılmasını, miktar ve özelliklerinin saptanmasını, bunlara göre kullanım yerlerinin belirlenmesini, özkaynaklarımıza dayalı rasyonel ve uygulama olanağı olan merkezi bir planlamanın yapılmasını savundu.

Nükleer santraller konusunda ise yapılan kongrelerde, açık oturumlarda, tartışmalarda, «yetkili ağzılar» Türkiye'de Nükleer santrallerin kurulup, yaygınlaştırılmasını bir oldu bittiye getirmenin yönü uğraşı içinde oldular.

T.M.M.O.B. ve bağıli Odalar olaya daha geniş bir perspektiften bakarak getirilmek istenen dayatmalara karşı çıktılar.

Nükleer santrallerin tesis maliyetleri olarak pahalı santraller olduğu, yapılarının ancak birkaç uluslararası tekel tarafından gerçekleştirilebileceği, bu tekellerin alıcı üzerinde egemenlik kurup, istedikleri teknolojiyi empoze edebilecekleri, dış finansman ihtiyaçları büyük boyutlarda olan ve çok uluslu şirketlerin ülkemiz gerçeklerine uymayan ve her türlü kredi ve teknolojik kopol ve dayatmalarına açık olan nükleer santral yapımının yeni ekonomik politik bağımlılıkları beraberinde getireceği, vurgulandı.

Ayrıca nükleer santrallerin kısa bir sürede devreye girmesi ve su, kömür gibi öz kaynaklarımızın değerlendirilmesinin her geçen gün ertelenmesi ise enerji bunalımını daha da derinleşmesi sorununu getirecektir.

Sonuç olarak Türkiye elektrik enerjisi sistemini çok uluslu şirketlerin kâr amaçları uğruna yeni dar boğazlara sokacak, doğal kaynaklarımıza yönelişimiz bir kez daha erteleyecek, işletme, teknoloji döviz ve çevre sorunları yaratacak bir nükleer santralin şimdiden gündeme alınmasının yanlış bir adım olduğu, Nükleer santral yapımının ancak doğal kaynaklarımızın kullanılması, belirli bir doyuma ulaştıktan sonra ve teknolojideki hızlı ilerleme yakından izlenerek ülke gerçeklerine uygun olarak planlanması gerektiği savunuldu.

Konut Sorunu ve Odamızın Konut Politikası

Konut sorununun ortaya çıkış nedenini açıklayabilmek için sorunu ortaya çıkaran sosyo-ekonomik yapıyı kısaca belirlemek gerekmektedir. Bilindiği gibi ülkemiz kendi iç dinamiği gereği değil dış dinamiklerle kapita-

listleşen bağımlı bir ülkedir. Bağımlılığı belirleyen ise ABD emperyalizmidir. Emperyalist - kapitalist sistemin pazar gereksinmesi ve buna bağlı iş bölümü ülkemizin sistem içindeki yerini belirlemiştir.

Konut sorunu özelde ülkemizin, genelde dünya ülkelerinin çağdaş sorunu değil. Toplum biçimlerinin gelişim sürecinde sınıfların ortaya çıkışı ile konut gereksinmesi de bir sorun olarak ortaya çıkmıştır.

Ülkemizdeki konut sorunu Osmanlı toplumunun mirasıdır. Fakat böyle uzun bir süreç içinde sorunu ele almak sanırız yararlı olmaz. Bu nedenle 1950 sonrası dönem gözlenirse sorun kavranabilir.

Neden 1950 sonrası diye sorulabilir. Çünkü 1950'ler Türkiye'si yeni tercihler yapmaktır. İktidarın yapısı, iktidarı oluşturan ittifaklar değişmektedir. Bu değişim ülkemizdeki kentleşmeyi hızlandırmış, hızlanan kentleşmede kent sorunlarının hızla artmasını, büyümesini beraberinde getirmiştir. Bu nedenle 1950'ler Türkiye'si hareket noktası olarak ele alınabilir.

1950'ler Türkiye'si kapitalistleşmenin hızlandığı köy ekonomisinin hızla parçalandığı bir sürece girmiştir. Kırsal alanlara kapitalist ilişkilerin girmesi ile açığa çıkan işgücü, iş bulma umuduyla kentlere akmış ve kentlerin çevresi gecekondu kuşakları ile çevrilmiştir. Bu gelişme kent dokusunu alt - üst etmiştir.

İşte bu köyden kente olan hızlı göç olayı kentlerde varolagelen konut talebini birden büyük boyutlara ulaştırmış ve günümüzde sorun içinden çıkılmaz hale gelmiştir.

Konut sorununu ortaya çıkaran nedenleri özetlersek:

1 — Konutun bir meta olması, yani alınıp, satılabilir olması ve kâr getirmesi,

2 — Köyden kente hızlı bir göç sürecinin yaşanması,

3 — Sağlıksız bir sosyo - ekonomik yapı ve buna bağlı olarak ortaya çıkan sağlıksız kentleşme vb. olduğu söylenebilir.

1961 Anayasası konut sorununa şu maddeleriyle değinmektedir:

a) 129. maddesi ile «ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmayı planlı olarak gerçekleştirmek.»

b) 49. maddesi ile «yoksul ya da dar gelirli ailelerin sağlık şartlarına uygun konut gereksinimlerini karşılayıcı tedbirler almak»

c) 38. maddesi ile de «Kamu yararı için kamulaştırma yapmak» görev ve yetkilerini vermiştir.

Fakat:

d) 53. maddesi ile «yukarıda sıralanan görevlerin mali kaynakların yeterliliği ölçüsünde yerine getirileceğini» belirterek görev ve yetkilerin etkinliğini azaltmış ve sorunu tümü ile kalkınma planlarına bırakmıştır. Üçüncü plan dönemi tesbitlerinden anlaşılacağı gibi konut alanına doğrudan yıllık kamu yatırımı 400 milyon TL'dir. Bu ise devletin konut üretim alanından çekilmesi ve bu alanı özel sektöre terketmesi demektir. Yani devlet, yasaların emredici hükümlerini uygulamıyor ve özel sektör lehine rafa kaldırıyor demektir.

3. B.Y.K.P.'nin da konut yatırımının hedef ve gerçekleştirmelerine bakıldığında durum daha da aydınlanacaktır.

Kır - Kent talepleri 1972 - 1995 projeksiyonunda ele alınırsa yine plan tesbitlerine göre 23 yılda 7 milyon 194 bin konut üretilmesi gerekmektedir. Bu rakamlar ise sorunun ciddiyetini ve mevcut politikalarla çözümlenemeyeceğini göstermeye yeterlidir.

Elbette bir sorun ortaya konulunca mutlak çözümün hangi koşullara ve değişkenlere bağlı olduğunun da belirtilmesi gerekir. Sorunun çözümü önce konut politikasının tesbitinden geçer.

Ulusal konut politikaları düşük gelirli gruplara uygun barınak, altyapı ve hizmet sağlamayı ve mevcut kaynakları ihtiyaçların önceliklerine göre dağıtmayı amaç edinmelidir.

Ulusal konut politikaları:

1 — Konut darlığını ortadan kaldıracak.

2 — Gecekondu olayını önleyecek, nitelikte olmalıdır.

Böyle bir politikanın tesbiti ülkemizdeki hakim sınıf ittifakları ile çelişmektedir. Fakat hiçbir şey yapılamaz biçimindeki yaklaşım da sektör olacaktır.

Çünkü mevcut sistemde de sorun çözülmesi bile hafifletilebilir. Bunun için tesbit edilecek konut politikasının aşağıdaki ilkeleri kapsaması gerekir:

1 — Konut üretimi, bir hizmetin yerine getirilmesi biçiminde ele alınmalıdır. Konut bir meta olmaktan çıkarılmalıdır.

2 — Konut üretimi günümüzde özel sektör tarafından yürütülmektedir. Örneğin, 1975 yılında plan gerçekleştirmeleri açısından baktığımızda üretimin devlet sektöründe % 4.9'u; ö-

zel sektörde, % 95,1'ini gerçekleştirdiği anlaşılmaktadır. Bu da alabildiğine gelişen lüks konut üretimi demektir. Bunu önlemek için yerel ölçekte örgütlenen kamusal planlama bürosu ve inşaat kurumu kurulmalı, konut üretimi talebe uygun bir biçimde devlet ve belediyeler tarafından yürütülmeli ve bu konuda ilgili uzmanlık kuruluşları ile işbirliği yapılmalıdır. Konut için ayrılan ulusal kaynakların yerli, yabancı tekellerin bir grup sermayedarın ve büyük arazi sahiplerinin yararına kullanılmasından vazgeçilmelidir. Konut sorunu bir dışa bağımlılık ve iç sömürü aracı olmaktan çıkarılmalıdır.

3 — Özel mülkiyet esasına dayalı uygulama yerine kiralık konut uygulaması benimsenmelidir.

4 — Toplu konuta yönelik kooperatifler belirli oranlarda kiralık konut yapmak üzere devletçe desteklenmelidir.

5 — Konut yenileme politikası konut stokunun spekülasyon amaçlarıyla tüketici olmamalı, eskiyen konutların onarımına önem verilmelidir.

6 — Kent koşullarına aile yapısına ve ko-

nut talebine uygun konut üretimi teknolojisi belirlenmeli ve geliştirilmelidir.

7 — Konut sorunu denince halkın barınma gereksinmesinin karşılanması ile yaşanabilir bir çevre yaratılması birlikte ele alınmalıdır. Soruna bu boyutu ile çözümler getirilmelidir.

8 — Kent toprakları belediyelerin, yani kamunun götürdüğü hizmetlerle değer kazanmakta, ortaya çıkan aşırı kâr spekülasyonlarının cebine akmaktadır. Örneğin 2. Boğaz köprüsü için yapılacak çevre yolunun civarında oluşacak rantın 120 milyar TL civarında olduğu hesaplanmıştır. Halbuki kent toprakları üzerinde meydana gelen değer artışı kamu ile yaratıldığından tekrar kamuya dönmesi gerekir. Bu nedenle kent toprakları üzerindeki özel mülkiyet kaldırılmalıdır. Bu ilkelerle oluşturulacak konut politikası ülkemizdeki egemen sınıfların çıkarı ile çelişeceğinden konut sorununu gerçek anlamı ile çözmek «Bu konut kıtlığına son vermek için» tek yol vardır. Halkın sınıfların işçi sınıfı üstündeki bütün sömürü ve baskısını tamamı ile ortadan kaldırmak.