

# DEMOKRATİK VE KATILIMCI KALKINMA İÇİN KAMUCU SANAYİ, ENERJİ, ULAŞIM POLİTİKALARI VE UYGULAMALARI ODA RAPORU



t m m o b  
m a k i n a  
m ü h e n d i s l e r i  
o d a s ı

Yayın No: MMO/753

**DEMOKRATİK VE KATILIMCI  
KALKINMA İÇİN KAMUCU SANAYİ, ENERJİ, ULAŞIM  
POLİTİKALARI VE UYGULAMALARI**

**ODA RAPORU**

**Şubat 2024**

**Yayın No: MMO/753**

**tmmob**  
**makina mühendisleri odası**

Meşrutiyet Caddesi No: 19 Kat: 6-7-8  
Tel: (0 312) 425 21 41 ♦ Faks: (0 312) 417 86 21  
e-posta: mmo@mno.org.tr  
<http://www.mno.org.tr>

**YAYIN NO:** MMO/753  
**ISBN:** 978-605-01-1626-7

Bu yapıtın yayın hakkı Makina Mühendisleri Odası'na aittir. Kitabın hiçbir bölümü değiştirilemez. MMO'nun izni olmadan kitabın hiçbir bölümü elektronik, mekanik vb. yollarla kopya edilip kullanılamaz. Kaynak gösterilmek kaydı ile alıntı yapılabilir.

**1. Baskı: Şubat 2024 / Ankara**

**Baskı:**  
Ankamat Matbaacılık San. Ltd. Şti.  
Tel: (0312) 394 54 94 - 95

# İÇİNDEKİLER

Sunuş .....	5
Raporun İçeriği, Hazırlanışı ve Teşekkür.....	6
1. GİRİŞ.....	7
2. TÜRKİYE’NİN SANAYİLEŞME-SANAYİSİZLEŞME, PLANLAMA-PLANSIZLAŞMA SÜREÇLERİ VE GÜNÜMÜZ .....	7
2.1 1980 Sonrasında Tasfiye Edilen Yalnız Kamu Kuruluşları Değil, “Kamucu Anlayış”tır .....	7
2.2 Nicelik ve Nitelik Olarak Gerileyen Sanayi .....	9
2.3 Sanayileşme Emek Sömürüsü Üzerine İnşa Edilemez .....	11
2.4 Kamusal Refahı Artırmayan Yağmacı ve Sömüren “Büyüme” .....	13
2.5 Fakirleştirmeyi Yüceltme, Yoksulluk Yönetimi ve Hep Aynı Neoliberal Masallar.....	14
2.6 “Ne Yapmalı” Sorusunun Yanıtı Akıl ve Bilim Bazlı Planlama ile Bulunabilir.....	15
2.7 Gelir Dağılımı Daha da Bozuluyor, Bölgesel Dengesizlikler Artıyor .....	16
2.8 “Çevre” Sınırsızca İstismar Edilebilecek Bedelsiz Bir Kaynak Değildir.....	18
2.9 Ekonomide Geline Durum Sürpriz, Kriz Beklenmedik Değildir; Uygulanan Senaryonun Beklenen ve Arzulanan Sonucudur .....	18
2.10 Sorunlar Çözümsüz Değildir, Modeli Değiştirmemiz Lazım.....	19
2.11 Kamu Girişimciliği, Yeniden!.....	19
2.12 Yalnızca Sanayide Değil, Kamu/Toplum Yararı Olan Her Alanda Planlama.....	19
2.13 “Kaynak Yok, Zaten Borçluyuz” Bir Mazeret Değildir .....	20
2.14 Çıkış Yolu .....	20
3. ENERJİDE MEVCUT DURUM .....	20
3.1 Özelleştirme Politikaları Sektörü Yönetilemez Bir Hale Getirmiştir.....	24
3.2 Enerjide Kamucu Uygulamalar .....	26
3.3 Enerjide Kamucu Dönüşümün Genel İlkeleri.....	27
3.4 Yapılacaklar, Öncelik Verilecekler .....	27
3.5 Enerji Sektöründe Yeni Kurumlar .....	29
3.6 Neleri Durdurmalı, Nelere Son Vermeliyiz?.....	30
4. ULAŞIM .....	32
4.1 Genel Değerlendirme .....	32
4.2 1923–1950 Dönemi .....	33
4.3 1950’lerden Günümüze, Rota Değişikliği ve Sonrası .....	34
4.4 Özel Şirketlere Özel Uygulamalar .....	36
4.5 Nelere Son Verilmeli, Neler Durdurulmalı?.....	42
4.6 Neler Yapılmalı?.....	42
5. KAMUCU/TOPLUMCU BİR DÖNÜŞÜM VE KALKINMA İÇİN NE ÖNERİYORUZ? DEMOKRATİK KATILIMCI PLANLAMA .....	44
5.1 Kamucu/Toplumcu Bir Dönüşüm ve Kalkınma İçin Ne Öneriyoruz? .....	45
5.2 Üretenler Yönetsin.....	46

## ŞEKİLLER

<b>Şekil 1:</b> İmalat Sanayii Üretiminin Teknolojik Yapısı (Üretim Değeri Açısından, %) .....	8
<b>Şekil 2:</b> Türkiye ve Seçilmiş Ülkelerin İmalat Sanayii Katma Değeri İçinde Orta ve Yüksek Teknolojili Ürün Payı .....	9
<b>Şekil 3:</b> Katma Değer Unsurlarının Milli Gelirden Aldıkları Pay (%).....	11
<b>Şekil 4:</b> Ücret Gelirlerinin Sektörlerin Katma Değeri İçindeki Payları (%) .....	12
<b>Şekil 5:</b> Türkiye'nin Batı-Orta-Doğu İllerinin Kişi Başına GSYH Gelişimi (2004 ve 2022, USD) .....	17
<b>Şekil 6:</b> Türkiye'nin Batı-Orta-Doğu İllerinin Kişi Başına Sanayi Hasılası Gelişimi (2004 ve 2022, USD) .....	17
<b>Şekil 7:</b> Türkiye 2022 Birincil Enerji Arzı ve Kaynakları .....	21
<b>Şekil 8:</b> 2022 Türkiye Birincil Enerji Tüketiminin Sektörel Dağılımı (Çevrim Sektörü Dahil) .....	21
<b>Şekil 9:</b> 2022 Yılı Türkiye Birincil Arzı Sektörel Dağılımı (Çevrim Sektörü Hariç).....	22
<b>Şekil 10:</b> Petrol Arzı Kullanım Alanları .....	22
<b>Şekil 11:</b> Doğalgaz Arzı Kullanım Alanları .....	23
<b>Şekil 12:</b> Kömür Arzı Kullanım Alanları.....	23
<b>Şekil 13:</b> Türkiye İthalatı, Enerji İthalatı ve İthalat İçinde Enerji İthalatının Payı (USD, %), 2002-2023.....	24
<b>Şekil 14:</b> Elektrik Üretiminde Kamu ve Özel Sektör Paylarının Gelişimi (%), 1984 – 2023 .....	25

## TABLolar

<b>Tablo 1:</b> Dünya GSYH'sinin Gelişimi ve Ülke/Ülke Gruplarının Payı (%) .....	10
<b>Tablo 2:</b> Dünya İmalat Sanayii Katma Değerinin Gelişimi ve Ülke/Ülke Gruplarının Payı (%) .....	10
<b>Tablo 3:</b> İmalat Sanayii ve Alt Sektörlerinde İşçinin Eline Geçen Ücretler (USD).....	11
<b>Tablo 4:</b> Sektörlerin İşletme Başına Net Faaliyet Kârı (Faiz ve Vergi Öncesi Kâr, Bin USD) .....	13
<b>Tablo 5:</b> Bölgelerin Türkiye GSYH'sinden Aldıkları Pay (2022, Milyon USD ve %).....	16
<b>Tablo 6:</b> Bölgelerin Türkiye Sanayi GSYH'sinden Aldıkları Pay (2022, Milyon USD ve %).....	16
<b>Tablo 7:</b> Kaynaklara Göre Türkiye Elektrik Kurulu Gücü (31.12.2023) ve 2023 Yılı Elektrik Üretimi.....	24
<b>Tablo 8:</b> Özel Elektrik Üreticilerine Yönelik İlave Ödemeler .....	25
<b>Tablo 9:</b> Özel Elektrik Üretim Şirketlerine Kapasite Mekanizması Ödemeleri (1.1.2018-31.12.2023).....	26
<b>Tablo 10:</b> Karayollarının Gelişimi (Km) .....	36
<b>Tablo 11:</b> Motorlu Araç ve Otomobil Sayısı .....	36
<b>Tablo 12:</b> 1000 Kişiye Düşen Motorlu Araç ve Otomobil Sayısı .....	37
<b>Tablo 13:</b> Karayolundaki Seyir ve Taşımalar (Milyon) .....	37
<b>Tablo 14:</b> Ulaştırma ve Haberleşme Yatırımlarının Sektörel Dağılımı 2003-2022 (2022 Fiyatlarıyla) .....	38
<b>Tablo 15:</b> 2024 Kamu Yatırım Programında Sektörel Dağılım ve Payları .....	38
<b>Tablo 16:</b> Karayolları ve Demiryolları Uzunlukları (Km).....	38
<b>Tablo 17:</b> Havalanlarında Abartılı ve Gerçekleşmeyen Yolcu Sayısı Hedeflerinden Örnekler .....	39
<b>Tablo 18:</b> Garanti Edilen Ancak Gerçekleşmeyen Yolcu Sayıları Nedeni ile Özel Şirketlere Yapılan Ödemeler.....	39
<b>Tablo 19:</b> Yolcusu Yok, Personeli Çok Olan Atıl Durumdaki Havaalanları .....	39
<b>Tablo 20:</b> Ulaşım Türüne Göre Şehirler Arası Yolcu Taşıma (Milyon).....	41
<b>Tablo 21:</b> Ulaşım Türüne Göre Şehirler Arası Yük Taşıma (Milyon) .....	41

## SUNUŞ

Önceki yıllarda sanayi, enerji, ulaşım politikaları üzerine birçok Oda Raporu yayımlamış ve yıllar içinde güncellemelerini de yapmıştık. Bu çalışmalara devam ederken, bu raporla da yeni bir adım atmış oluyoruz. “Demokratik ve Katılımcı Kalkınma İçin Kamucu Sanayi, Enerji, Ulaşım Politikaları ve Uygulamaları” adlı bu Oda Raporu; sanayi/imalat sanayii, enerji, ulaşım politikalarını gerek özgüllükleri, gerekse birbirleriyle olan bağlantıları ve son durumları itibarıyla ele almaktadır.

Sanayi, enerji, ulaşım politikaları, raporda değinildiği üzere; kendi özgül bağlamlarının yanı sıra ekonominin ve toplumsal yaşamın geneli; eğitim, sağlık, barınma, ısınma/iklimlendirme, doğal kaynaklar, doğal yaşam, çevre, halkın yaşam koşulları ve ülkemizin bugünü ve geleceğiyle doğrudan bağlantılıdır.

Dahası, bu rapor, 40 yılı aşan neoliberal politikaların ve iktidarın rant eksenli sermaye birikimi politikalarının ülkemizi ve halkımızı sürüklediği yoksullaşma ve gelecek belirsizliğinin köklü bir şekilde aşılmasına yönelik kamucu/toplumcu, toplumsal ihtiyaçlar doğrultusundaki kalkınmacı program, plan, politikalara duyulan acil ihtiyacı; bu çerçevede programatik olarak neler yapılması gerektiğini, kurumsal yeniden yapılanma gerekliliği ile birlikte ortaya koymaktadır.

Raporun hazırlanışına her zamanki çalışkanlığı ve önericiliğiyle Oğuz Türkyılmaz ağabeyimiz öncülük yapmıştır. Hazırlanış ve koordinasyonunda büyük emeği bulunan Oğuz Türkyılmaz, Orhan Aytaç ve katkıda bulunan tüm dostlarımıza içtenlikle teşekkür ediyor, emeklerine, beyinlerine sağlık diyoruz.

Kamu kurumu niteliğindeki bir meslek kuruluşu olarak, meslek alanlarımız ve toplumsal duyarlıklarımızdan hareketle bu önemli raporu kamuoyuna memnuniyetle sunuyor, ülkemiz ve halkımızın yaşamsal sorunlarının çözümüne katkılarda bulunmasını diliyoruz.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası  
Yönetim Kurulu**



## RAPORUN İÇERİĞİ, HAZIRLANIŞI VE TEŞEKKÜR

TMMOB adına Makina Mühendisleri Odası (MMO) tarafından iki yılda bir düzenlenen TMMOB Sanayi Kongresi 2023, 15-16 Aralık'ta Ankara'da toplandı. Bu kongre kapsamında Cumhuriyetin 100. yıl dönümü dolayısıyla düzenlenen TMMOB Sanayi Kongresine Giderken/Kamuculuk Yeniden etkinliği ise 28 Ekim 2023 tarihinde MMO Eğitim ve Kültür Merkezinde gerçekleştirildi. Bu çalışmanın çıkış noktası benim hazırladığım ve "Kamuculuk Yeniden" temalı etkinlikte sunduğum "Toplum Yararını Gözeten Demokratik ve Katılımcı Kalkınma İçin Kamucu Sanayi, Enerji, Ulaşım Politikaları ve Uygulamaları" başlıklı bildiri oldu.

Bu bildiriden hareketle, "Demokratik, Katılımcı ve Planlı Kalkınma İçin Sanayide, Enerjide, Ulaşımında Toplumcu/Kamucu Politikalar ve Uygulamaları" başlıklı bu çalışma hazırlandı. Çalışmada;

1. Sanayide, enerjide ve ulaşımında, bugün karşı karşıya olduğumuz manzara-i umumiye, yani genel durum nedir?
2. Kamucu, katılımcı, demokratik planlı bir kalkınma programı için sanayi, enerji ve ulaşım sektörlerinde yapılması gerekenler, neler durdurulmalı, nelere son verilmeli, ne tür bir yeni yapılanma kurulmalı ve neler yapılmalı?

eksenindeki sorulara yanıtlar aranmıştır.

Bu çalışmanın, enerji bölümü, başta Orhan Aytaç ve Yusuf Bayrak olmak üzere MMO Enerji Çalışma Grubu, TMMOB ve Odaların enerji ile ilgili çalışma grupları ve diğer ilgili kurullarında ve ODTÜ Mezunları Derneği Enerji Komisyonunda görev alan birçok arkadaşımızın katkılarının üzerinde yükseldi.

Sanayi bölümü, MMO Sanayi Çalışma Grubunun, TMMOB Sanayi Kongre'lerinin danışmanlarının ve bildiri sahiplerinin çalışma ve saptamaları üzerine kuruldu; değerli dostum ve yol arkadaşım, sanayi politika ve uygulama uzman analisti Dr. Oktay Küçükiremitçi'nin, saptama ve çözümlenmeleri ile biçimlendi, zenginleşti.

Ulaşım Bölümü, Odamızın ulaşım ve altyapı konulu çalışmalarının üzerine kuruldu, Odamızın eski YK Başkanlarından, yol arkadaşım Ali Ekber Çakar'ın önermeleri ile gelişti, zenginleşti.

Bildiri hazırlık aşamasında, bu üç alt metnin birleştirilmesi sürecinde, önerileri ile; Nilgün Ercan, Orhan Aytaç, Bülent Damar, Mahir Ulutaş, Şayende Yılmaz, Dr. Oktay Küçükiremitçi, Prof. Dr. Aziz Konukman ve Gülay Toksöz, çalışmaya katkı verdiler.

Enerji ile ilgili çalışmalarda her zaman birlikte olduğum dostum ve yakın çalışma arkadaşım Orhan Aytaç, bu çalışmanın Oda Raporuna dönüştürülmesi sürecindeki düzenlemelerde de destek oldu.

Yayına hazırlık sürecinde tablo ve şekillerin düzenlemesine destek olan Oda Teknik Görevlisi Aysu Deniz Topak'a, son okuma, içerik ve dil redaksiyon gibi zorlu bir görevi tüm yoğunluğuna karşın kısa bir süre içinde sonuçlandıran Oda yayın danışmanı İlhan Kamil Turan'a ve her zaman amatör bir ruh, profesyonel bir çalışma anlayışı ile çalışan MMO yayın birim yönetici ve çalışanlarına ve bu çalışmaya katkı koyan tüm arkadaşlarımıza bir kez daha teşekkür ediyorum.

**Oğuz TÜRKYILMAZ,**  
**TMMOB Makina Mühendisleri Odası**  
**Enerji Çalışma Grubu Başkanı,**  
**Endüstri Mühendisi, ODTÜ 1973**

# 1. GİRİŞ

Yirmi yılı aşkın süredir, Cumhuriyet karşıtı, neoliberal iktisat uygulamalarının en sıkı uygulayıcısı, şeriat yanlısı siyasal kadrolar iktidardadır. Uygulanan sermaye yanlısı ve emek düşmanı politikalarla ülke, bir yangın yerine dönmüştür. Kamu kaynaklarıyla büyütülen yandaş sermaye grupları ve tarikat “şeyhleri”, dört-beş ek üst yönetim göreviyle yüksek maaşlar alan tuzu kuru bürokratlar ve her dönem kollanan sermayedarlar dışında; halkın çok büyük çoğunluğu işsizlikle boğuşmakta, düşük ücretlerle, asla baş edemeyecekleri hayat pahalılığının altında ezilmektedir. “Tek Adam” rejiminde, bütün erkler Saraya bağlanmış, yasama, yargı, yürütme, tüm devlet kademeleri, Sarayın hiyerarşik yönetim ve denetimi altına girmiştir. AYM ve AIHM kararları yok sayılırken hukukunun üstünlüğünün yerini, Sarayın kararları ve “üstünlerin hukuku” almıştır. Her türlü demokratik itiraz ve direniş yasa dışı ilan edilebilmekte, demokratik kültürel faaliyetler yasaklanmaktadır. Cumhuriyet tüm değer ve kurumlarıyla ortadan kaldırılmaya, çağdışı siyasi referanslara dayalı dini yönetim tarzı ve kurumsallaşma kalıcılığına çalışılmaktadır.

## 2. TÜRKİYE’NİN SANAYİLEŞME - SANAYİSİZLEŞME, PLANLAMA - PLANSIZLAŞMA SÜREÇLERİ VE GÜNÜMÜZ

Birinci Sanayi Planı’nın, “Demiryolları+Sanayileşme=Devletçilik” denklemi temelinde ekonomisini örgütleyen Türkiye’nin 1923-1938 dönemi; 20. yüzyılda geri kalmış ve bağımlı bir ülkenin, dış açıkları, kronik dış borçları ve mali esareti olmadan, kendi kendine yeten bir sanayileşmeyi gerçekleştirmesinin ütopyik bir fantezi olmadığını göstermiştir. Bu tercih sayesinde ki; üretim, dolaşım (dış ticaret, borçlanma, finansal akımlar), bölüşüm, fikir alanlarına sahip özgür ve bağımsız bir ülke yaratılmıştır. İkinci Plan, savaş koşulları nedeniyle uygulanamazken, temelleri savaş yıllarında atılan bir süreçte, Türkiye, siyasi ve ekonomik gelişimini, ABD’nin lideri olduğu emperyalist-kapitalist blokun tercih ve dayatmalarına endekslemiştir. Sonraki dönemlerde gerek 4 Ağustos 1958 İstikrar Tedbirleri gerekse 24 Ocak 1980 Ekonomik Kararları onları takip eden darbelerin, ekonomik ve siyasi yönelimlerin ve krizlerin nedenleri olmuştur.

1961 Anayasası, devlete ve kamuya ülke için ekonomik ve sosyal görevler vermiş, kalkınma için planlamayı devletin temel görevleri arasında tanımlamış, Devlet Planlama Teşkilatı’na (DPT) Anayasal statü vermiştir.

60’lardan başlayarak planlı uygulamalarla, önemli ekonomik gelişmeler elde edilmiştir. Kapitalist sistemin içinde bulunduğu krizi aşmak için uygulamaya geçirdiği neoliberal politikalar doğrultusunda, emperyalist-kapitalist sistem odaklarının “Türkiye ekonomisinin serbest piyasa faaliyetlerine uygun bir yapıya dönüştürülmesi” talimatı uyarınca hazırlanan 24 Ocak Kararları, 1980’nin başında yürürlüğe konulmuş ve 12 Eylül askeri cunta döneminde başlayarak bugüne değin uygulanagelmıştır. Dördüncü Plandan itibaren planlar giderek işlevsizleştirilmiş, ardından Devlet Planlama Teşkilatı AKP iktidarı döneminde kapatılmış ve Kalkınma Bakanlığı’na bağlanarak tasfiye edilmiştir. İzleyen süreçte, Bakanlık da kapatılmıştır. Tasfiye süreci, planlama fikrine ve uygulamalarına düşmanlığı tescillenmiş olan AKP ve IMF ittifakıyla gerçekleşmiştir.

### 2.1 1980 Sonrasında Tasfiye Edilen Yalnız Kamu Kuruluşları Değil, “Kamucu Anlayış”tır

1980’lerden bugüne, bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de sermaye iktidarlarınca uygulanan neoliberal politikalarla serbestleştirme/liberalleştirme politikaları ekonomiye hâkim olmuştur. Bu doğrultuda özellikle 2000’li yıllarda hız kazanan bölme, küçültme, kapatma uygulamalarıyla, genel olarak tüm kamu iktisadi kuruluşları yoğun özelleştirmelere konu olmuş, kamunun başta sanayi tesisleri olmak üzere, işletmelerinin çok büyük bölümü etkisizleştirilmiş özelleştirilmiş veya kapatılmıştır. Aynı şekilde tarım üreticisi için piyasa/fiyat oluşturan, ulusal ekonomi ve sanayi ile halkın ihtiyaçlarını karşılayan ve bunu kâr amacı gütmeyen yapan düzenleyici/tedarikçi kamu kuruluşları da küçültülerek, özelleştirilerek, etkisizleştirilerek, kapatılarak, tasfiye edilerek serbest piyasa ekonomisine tabi kılındı. Tarımsal üretim nüfus artışına yanıt verecek düzeyde artırılmadı. Gıda egemenliği yok edildi. Ülke sanayisinin ihtiyacı olan hammadde ve ara mallarını kâr amacı gütmeyen tedarik eden ve teknolojik dönüşüm potansiyeli olan KİT ve İDT



sektörünün tasfiye edilmesi nedeniyle, dışa bağımlılığı azaltacak bir sınai ve teknolojik atılım yapılamadı. Önceki dönemlerde ağırlıklı olarak kamu sanayi atılımlarında somutlanan Türkiye'nin sanayileşme süreci, planlama-sanayileşme-kalkınma üçlüsünün terk edilmesiyle birlikte kesintiye uğratıldı.

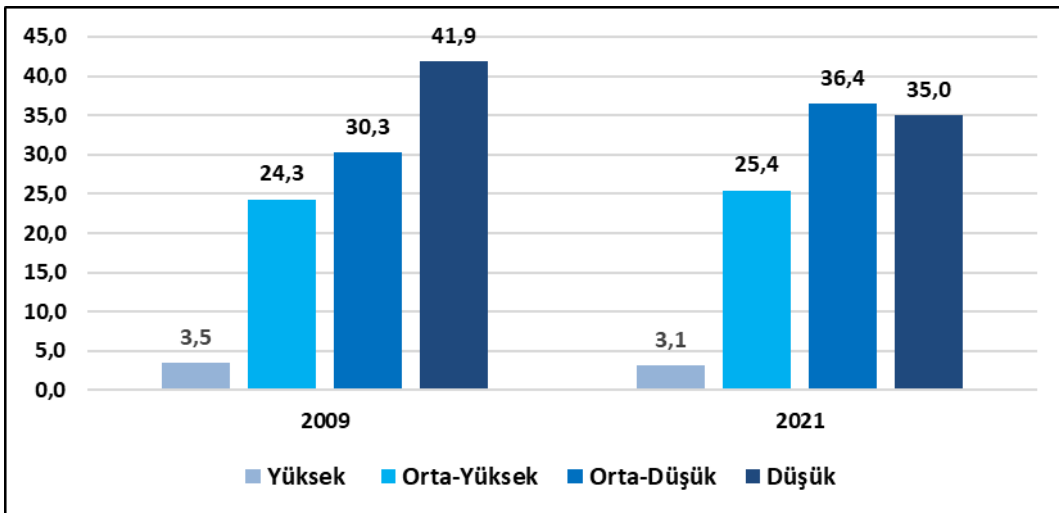
Bu sürecin son yirmi yılına damgasını vuran AKP iktidarı döneminde, sanayi düşük teknolojili üretimle, emek yoğun sektörlerle, finansal spekülasyonlar ve mafyatik, oligarşik bir rant ağı ile kuşatılmış durumdadır. Üretim gücünün tahribi, dış borçlara ve ithal girdilere bağımlılık, borç ve faiz ödemelerinin büyüklüğü, inşaat-rant odaklılık vb. olgular, ülkemizin sanayileşmeden tamamen uzaklaştığını ortaya koyuyor.

Bu dönemde oluşturulan döviz kuru-faiz-enflasyon sarmalı, ithalata ve ucuz işgücüne dayalı ihracat yapısı ile yağmacı rant ekonomisi, ülkemiz ve halkımızın yoksullaşmasına, geleceğimizin karartılmasına yol açmaktadır. Serbestleştirme-özelleştirmeler, planlı kalkınma ile kamusal üretim-hizmet ve denetimin tasfiyesi, üretim ile ihracatın ithal girdilere bağımlılığı ve fason üretim olguları, sanayisizleşmeyi sürdürmüş, tarımı mahvetmiş, mühendisliği değersizleştirmiştir.

Üretim, ucuz emek kutsallaştırılması ile düşük ve orta teknolojiye dayalıdır. Fiyat koyuculuğu ve belirleyiciliği değil, fiyat kabulleniciliği, eşitsiz koşullarda ihracat ve rekabetçilik ile ithalata bağımlılık hâkimdir. Paranın değerini koruma değil dolarizasyon, borçlanma, faiz ve açıklar ekonomiyeye hâkimdir.

Kapitalizmin küresel yapılanma ağlarından, neoliberalizmden, pazar ekonomisinden, sermaye hareketlerinin serbestliğinden kurtulmadıkça, döviz kuru-faiz-enflasyon üçlüsünün yol açtıkları büyük toplumsal zararlardan ve bunalımdan kurtulmak mümkün değildir.

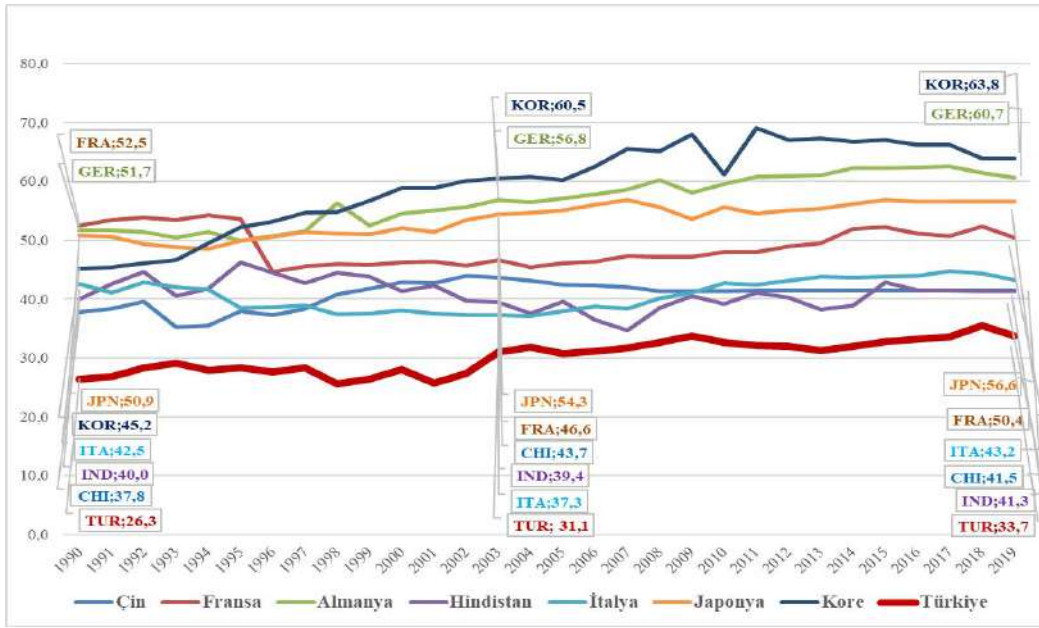
Üretimde ağırlık düşük teknolojilidir. İmalat sanayiinde yatırımcı düşük (kolayca elde edilebilir) teknoloji, düşük yatırım maliyeti, canlı pazar, yüksek kâr ve düşük ücret profilini gördüğü müddetçe teknoloji düzeyini önemsemeksizin en fazla getiri sağlayacağı sektörleri tercih etmiş ve edecektir. Sektörel kârlılıkların emek yoğun sektörler olarak kabul edebileceğimiz düşük ve orta düşük sektörlerde çok daha hızlı artıyor olması ve yüksek düzeylere ulaşması, düşük (ve sürekli gerileyen) emek ücreti serisi ile birleşince, tüm bu etkenler, Türk imalat sanayiinin üretim yapısını da düşük ve orta düşük bir platforma çekmektedir. Rekabetçilik ve kâr motivasyonu ile hareket eden özel sektör yatırımcısının kendiliğinden (ve bu tablo ortadayken) yüksek teknolojili sektörlerle geçmesi (sağlanan teşvikler ne olursa olsun) mümkün değildir. Şekil 1'de 2009 ve 2021 yıllarında imalat sanayii üretiminin teknoloji gruplarına göre sınıflandırmasında bu durum açıkça görülmektedir. 2009 yılında imalat sanayii toplam üretiminin %3,5'ini oluşturan yüksek teknolojili sektörler, 2021 yılında %3,1'e gerilemiştir. Görülüyor ki, verildiği söylenen onca teşviğe, açıklanan onca teknoloji desteği programına rağmen yüksek teknolojili sektörlerin imalat sanayii içindeki payı, artmak bir yana gerileme göstermiştir.



Şekil 1: İmalat Sanayii Üretiminin Teknolojik Yapısı (Üretim Değeri Açısından, %)

Kaynak: KÜÇÜKKİREMİTÇİ Oktay ve GENÇ, Ömür, "İmalat Sanayiine Bütünsel Bir Bakış (2003-2021, Dünya ve Türkiye)", TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yayını, Yayın No: MMO/741, Mayıs 2023, Ankara

Türkiye'nin imalat sanayiinin teknolojik yapısını, örnek aldığımız ya da gelişmekte olan ülkelerle karşılaştırdığımızda da çok geride kaldığımız ve yerimizde saydığımız Şekil 2'den görülebilecektir.



Şekil 2: Türkiye ve Seçilmiş Ülkelerin İmalat Sanayi Katma Değeri İçinde Orta ve Yüksek Teknolojili Ürün Payı (%)

Kaynak: KÜÇÜKKIREMİTÇİ Oktay ve GENÇ, Ömür, "İmalat Sanayiine Bütünsel Bir Bakış (2003-2021, Dünya ve Türkiye)", TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yayını, Yayın No: MMO/741, Mayıs 2023, Ankara

Türkiye'nin teknoloji düzeyini Fransa, Almanya, Japonya, Kore, İtalya, Hindistan ve Çin ile karşılaştırmalı olarak incelediğimizde; 2003 yılında %31,1 olan orta yüksek ve yüksek teknolojlili sektörlerin imalat sanayii katma değeri içindeki payı, yaklaşık 20 yıl sonrasında, 2019 yılında, yalnızca 2,5 puan artarak %33,7 olmuştur. Buradaki artış, orta yüksek teknolojlili sektörlerle aittir; özel sektör yüksek teknolojlili sektörlerle yatırım yapmamakta, devlette sözde ve etkisiz teşvikler ve tamamen söylem düzeyinde uygulamalarla yüksek teknolojlili sektörleri destekliyor görüntüsü vermeye çalışmaktadır.

## 2.2 Nicelik ve Nitelik Olarak Gerileyen Sanayi

Uzun yıllardır GSYH içinde sanayinin payı %20-21'lerde, imalat sanayiinin payı ise %17-18'lerde dalgalanmaktadır. Son iki yılda bu paylarda görülen görece iyileşme yanıltıcıdır. Pandemi nedeniyle hizmetler sektörünün önemli ölçüde etkilendiği, Çin'in tedarik zincirlerinde geri kaldığı konjonktürde GSYH içinde sanayinin payı %26'lara imalat sanayiinin payı ise %22'lere yükselmiş görünmektedir. İmalat sanayii ve özel sektör üretken yatırım verileri ise yok düzeyindedir. Çarpıtılmış enflasyon ve büyüme verileri ile fakirleştirilen ama bir yandan da sun'i şekilde ucuzlatılan kredilerle tüketmeye özendirilerek borca mahkum ve bağımlı hale getirilen hane halkının tüketim harcamaları GSYH'nin %57'sini oluştururken, toplam tüketim harcamalarının GSYH içindeki payı ise %70'lere ulaşmıştır. Toplam yatırımların GSYH içindeki payı %30'lar civarında kalmıştır; yarısından fazlası da inşaat yatırımlarına aittir, makina-teçhizat yatırımları toplam yatırımların ancak %38'ini oluşturmaktadır. Sanayi ve tarım gibi üretici sektörlerin GSYH içindeki payları düşmüş, inşaatinki ise artmıştır. Son on yıllık ortalamalara bakıldığında inşaatın GSYH içindeki payı %6,9'a ulaşarak aynı dönemde %6,4 olarak gerçekleşen tarım sektörünün de üstüne çıkmıştır. Sabit sermaye yatırımlarının dağılımında konut sektörü, son on yılda yüzde 20'lerden yaklaşık olarak yüzde 30'lara çıkmış, yaklaşık 500-700 milyar dolar betona gömülmüştür. Milli gelir, kişi başına milli gelir, gayri safi sabit sermaye oluşumu gibi göstergeler düşüştür. Türkiye, dünya gelir ortalaması ve orta-yüksek gelir grubuna göre fakirleşmektedir. 2004 yılında dünya gelirinin %0,93'ünü, 2010 yılında ise %1,17'sini oluşturan Türkiye'nin 2021 yılındaki payı %0,85'e gerilemiştir (Tablo 1).

**Tablo 1:** Dünya GSYH'sinin Gelişimi ve Ülke/Ülke Gruplarının Payı (%)

Ülke/Ülke Grubu	2004	2010	2015	2019	2020	2021	2004-2021 Dönemi GSYH Değişim (%)
<b>Dünya Hasılası (Milyar USD)</b>	44.118	66.596	75.179	87.653	84.907	96.100	118
Brezilya	1,52	3,32	2,40	2,14	1,71	1,67	140
Çin	4,43	9,14	14,71	16,29	17,30	18,45	807
Hindistan	1,61	2,52	2,80	3,23	3,14	3,30	347
Kore	1,80	1,72	1,95	1,88	1,93	1,87	127
Rusya	1,34	2,29	1,81	1,93	1,75	1,85	200
Türkiye	0,93	1,17	1,15	0,87	0,85	0,85	99
Güney Afrika	0,58	0,63	0,46	0,44	0,40	0,44	64
Avrupa Birliği	25,88	21,86	18,03	17,90	18,02	17,78	50
<b>Yüksek Gelir Grubu Ülkeler</b>	81,06	68,70	64,19	63,08	63,25	61,86	66
<b>Orta Yüksek Gelir Grubu Ülkeler</b>	13,07	21,93	26,15	27,02	26,91	28,20	370

**Not:** Orta-Yüksek Gelir Grubu kişi başına yıllık geliri 4,046 ila 12,535 USD arasında kalan ülkeleri, Yüksek Gelir Grubu ise yıllık kişi başı geliri 12,536 USD'den yüksek ülkeleri içermektedir.

**Kaynak:** KÜÇÜKKİREMİTÇİ Oktay ve GENÇ, Ömür, "İmalat Sanayiine Bütünsel Bir Bakış (2003-2021, Dünya ve Türkiye)", TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yayını, Yayın No: MMO/741, Mayıs 2023, Ankara

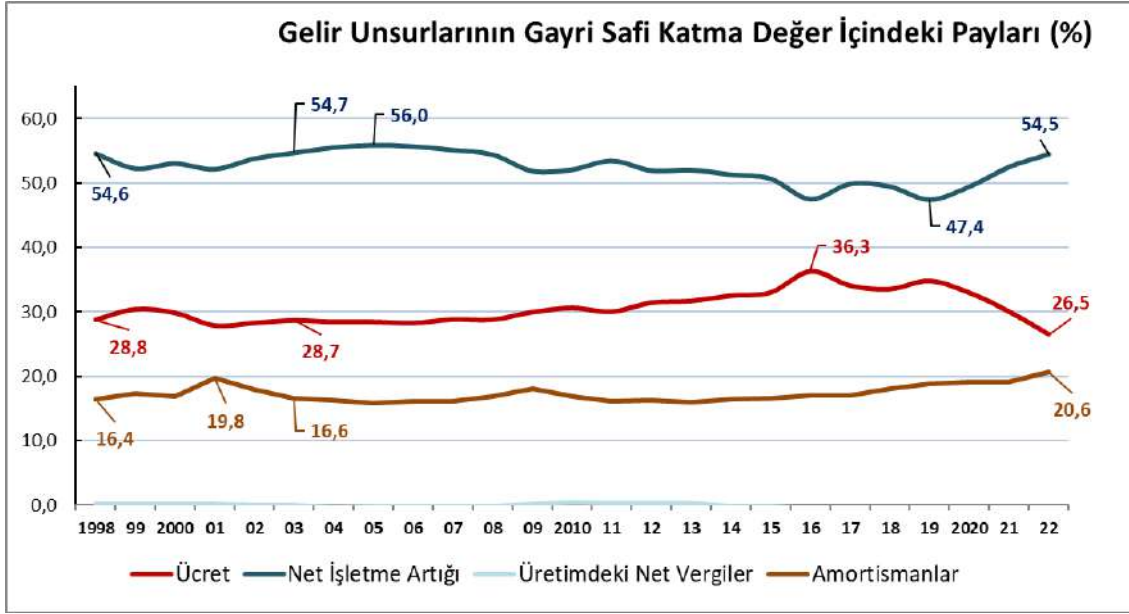
Türkiye imalat sanayiinin dünya imalat sanayii içindeki payı 2004 yılında %0,95, 2010 yılında %1,11 iken 2021 yılında yine %1,10 civarında kalmıştır. Türkiye imalat sanayii dünya ölçeğinde yerinde saymaktadır (Tablo 2).

**Tablo 2:** Dünya İmalat Sanayii Katma Değerinin Gelişimi ve Ülke/Ülke Gruplarının Payı (%)

Ülke/Ülke Grubu	2004	2010	2015	2019	2020	2021	2004-2021 Dönemi Katma Değer Değişim (%)
<b>Dünya İmalat Sanayii Katma Değeri (Milyar USD)</b>	7.269	10.571	12.303	13.969	13.601	16.350	125
Brezilya	1,39	2,66	1,54	1,39	1,03	0,95	54
Çin	8,60	18,20	26,03	27,37	28,39	29,76	678
Hindistan	1,54	2,70	2,66	2,73	2,68	2,73	298
Kore	2,85	2,97	3,17	2,98	2,99	2,79	120
Rusya	1,24	1,85	1,37	1,57	1,47	1,57	186
Türkiye	0,95	1,11	1,17	1,00	1,01	1,10	159
Güney Afrika	0,63	0,55	0,35	0,34	0,29	0,30	7
Avrupa Birliği	25,33	19,93	16,83	16,77	16,40	15,55	38
<b>Yüksek Gelir Grubu Ülkeler</b>	76,42	61,17	54,32	53,02	52,91	52,98	56
<b>Orta Yüksek Gelir Grubu Ülkeler</b>	17,50	29,95	35,99	36,98	37,16	38,62	396

**Kaynak:** KÜÇÜKKİREMİTÇİ Oktay ve GENÇ, Ömür, "İmalat Sanayiine Bütünsel Bir Bakış (2003-2021, Dünya ve Türkiye)", TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yayını, Yayın No: MMO/741, Mayıs 2023, Ankara

Üretimin ve enerjinin ithalat bağımlılığının artmış olması gerçeği, gücü azalan sanayiye ve dolayısıyla bütün toplumu zorlamakta, hayat pahalılığının kaynakları arasında yer almaktadır. Sanayi istihdamı dalgalı bir seyir izlemekte, sanayinin büyümesi doğrultusunda artmamaktadır. İstihdamda gerileme-işsizlik, işgücünün niteliksizleştirilmesi ve yoksullaşma paralel bir şekilde ilerlemektedir. Çalışanlara yapılan ücret ödemelerinde, çalışan başına GSYH'ye oranı 1990'lı yılların başlarından itibaren sürekli düşüş halindedir. Toplam işgücü ödemelerinin milli gelirden aldığı pay azalırken sermayenin aldığı pay artmıştır (Şekil 3).



Şekil 3: Katma Değer Unsurlarının Milli Gelirden Aldıkları Pay (%)

Kaynak: KÜÇÜKKİREMITÇİ, Oktay ve GENÇ, Ömür, "20 Yıllın Sınai Sergüzeşti (Dünyada ve Türkiye'de)" Sunumu, Sanayi Kongresine Giderken AKP İktidarının 20 Yılı Sempozyumu, TMMOB, 15 Nisan 2023, Ankara

### 2.3 Sanayileşme Emek Sömürüsü Üzerine İnşa Edilemez

İktidarın sarıldığı "ucuz işgücü", sömürünün ve sermaye kârlarının yoğunlaşmasının ve yoksulluğun ana kaynağıdır. Birikim tarzı-emek süreci ilişkisinde emek hep gerileyen taraftır. İmalat sanayiinde çalışan işçilerin ücretleri 2009-2020 döneminde USD bazında tüm alt sektörlerde gerilemiştir.

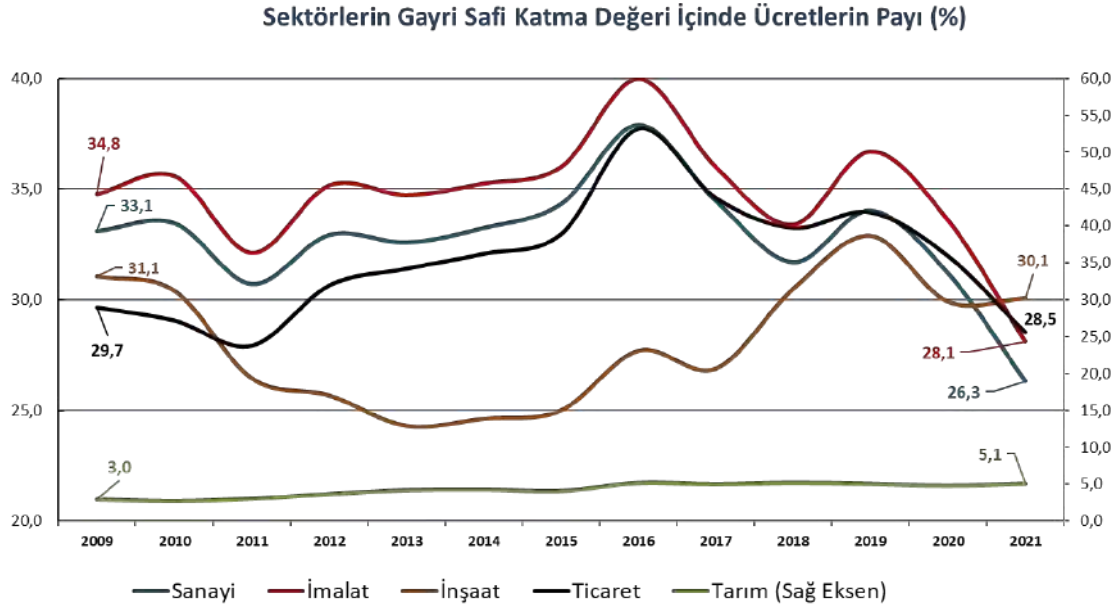
Tablo 3: İmalat Sanayii ve Alt Sektörlerinde İşçinin Eline Geçen Ücretler (USD)

Sektörler	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Değişim (2020-2009)
<b>İmalat</b>	<b>506</b>	<b>559</b>	<b>541</b>	<b>551</b>	<b>578</b>	<b>556</b>	<b>507</b>	<b>548</b>	<b>500</b>	<b>443</b>	<b>460</b>	<b>389</b>	<b>-118</b>
10-Gıda (D)	521	564	542	534	562	535	479	516	462	403	415	361	-159
11-İçecek (D)	803	803	875	917	934	944	813	849	756	646	673	624	-179
12-Tütün (D)	1.959	1.963	1.959	2.426	2.512	2.475	1.959	1.898	1.959	1.355	1.959	1.086	-873
13-Tekstil (D)	362	408	401	421	459	454	418	464	423	372	390	311	-51
14-Konfeksiyon (D)	314	353	345	360	380	369	337	386	346	301	310	227	-86
15-Deri Ürünleri (D)	305	343	345	359	380	372	339	384	344	301	314	223	-81
16-Ağaç Ürünleri (D)	347	393	383	398	425	414	375	420	384	337	360	305	-41
17-Kağıt (D)	601	681	667	680	706	671	604	637	587	518	544	479	-122
18-Basım&Yayın (D)	453	514	484	491	512	524	471	479	420	354	361	285	-168
19-Rafine Petrol (OD)	1.917	1.854	1.721	1.793	1.972	1.809	1.783	1.784	1.688	1.416	1.722	1.211	-706
20-Kimyasallar (OY)	809	870	844	854	903	878	792	822	761	663	667	583	-225
21-Eczacılık (Y)	1.561	1.686	1.610	1.576	1.463	1.327	1.226	1.190	1.068	901	933	799	-762
22-Kauçuk&Plastik (OD)	502	558	540	557	584	562	508	552	507	451	475	411	-91
23-Metal Dışı Mineral (OD)	514	571	543	558	579	557	502	537	488	434	461	396	-118
24-Ana Metal (OD)	777	846	849	863	912	857	763	782	720	634	642	572	-205
25-Metal Eşya (OD)	432	479	463	489	514	497	451	488	450	401	420	366	-67
26-Elektronik&Optik (Y)	840	943	953	1.000	1.070	1.014	890	951	904	789	852	786	-54
27-Elektrikli Teçhizat (OY)	661	738	710	711	750	717	652	680	611	547	577	505	-155
28-Makine&Ekipman (OY)	503	570	564	595	628	603	550	586	541	489	503	439	-63
29-Motorlu Kara Taşıtı (OY)	770	851	803	821	871	817	753	776	701	651	665	598	-172
30-Diğer Ulaşım Ar. (OY)	778	973	1.008	1.092	1.111	1.075	964	1.005	954	843	850	748	-30
31-Mobilya (D)	337	377	368	385	407	395	356	404	367	321	332	273	-64
32-Diğer İmalat (D)	340	383	382	401	427	419	385	436	399	349	363	272	-68
<b>Düşük Ortalama</b>	<b>458</b>	<b>486</b>	<b>450</b>	<b>476</b>	<b>501</b>	<b>485</b>	<b>425</b>	<b>476</b>	<b>422</b>	<b>375</b>	<b>381</b>	<b>322</b>	<b>-136</b>
<b>Orta-Düşük Ortalama</b>	<b>607</b>	<b>652</b>	<b>630</b>	<b>646</b>	<b>678</b>	<b>641</b>	<b>582</b>	<b>610</b>	<b>563</b>	<b>499</b>	<b>491</b>	<b>452</b>	<b>-155</b>
<b>Orta-Yüksek Ortalama</b>	<b>690</b>	<b>769</b>	<b>741</b>	<b>759</b>	<b>799</b>	<b>762</b>	<b>694</b>	<b>723</b>	<b>662</b>	<b>599</b>	<b>618</b>	<b>547</b>	<b>-143</b>
<b>Yüksek Ortalama</b>	<b>1.343</b>	<b>1.446</b>	<b>1.378</b>	<b>1.355</b>	<b>1.296</b>	<b>1.184</b>	<b>1.074</b>	<b>1.078</b>	<b>990</b>	<b>846</b>	<b>893</b>	<b>792</b>	<b>-551</b>

Not: (D) Düşük Teknoloji, (OD) Orta-Düşük Teknoloji, (OY) Orta-Yüksek Teknoloji, (Y) Yüksek Teknoloji

Kaynak: KÜÇÜKKİREMITÇİ, Oktay, Pandemi Öncesi-Esnası-Sonrası İmalat Sanayi ve Politika Tercihleri İçin Çok Boyutlu ve Sektörel Bir Model Önerisi, TMMOB Makina Mühendisleri Odası, Yayın No: MMO/733, Temmuz 2022, Ankara

Üretilen artı değerin paylaşımını/dağıtımını sorgulamadan biteviye “yüksek katma değerli üretim” sloganını tekrarlamak, bu katma değerin aslan payını sermayeye transfer etmeye göz yummaktır. Emek gelirlerinin katma değer içindeki payı tüm sektörlerde gerilerken en fazla gerileme imalat sanayiinde olmuştur. Bu, açık bir kaynak transferidir (Şekil 4).



**Şekil 4:** Ücret Gelirlerinin Sektörlerin Katma Değeri İçindeki Payları (%)

**Kaynak:** KÜÇÜKKİREMITÇİ, Oktay ve GENÇ, Ömür, “20 Yıllın Sınai Sergüzeşti (Dünyada ve Türkiye’de)” Sunumu, Sanayi Kongresine Giderken AKP İktidarının 20 Yılı Sempozyumu, TMMOB, 15 Nisan 2023, Ankara

Göçmen işçileri ucuz işgücü deposu gören, niteliği dikkate alınmadan her yerde açılan mühendislik bölümleri ile teknik eleman kalitesini düşüren ve çalışanları bu işsiz mezun ordusu ile korkutarak düşük ücret vermeyi sürdüren sermaye kesimi, yüksek katma değer en büyük kesimini (hem de payını artırarak) almaktadır. Vasıfsız işçiliğin ağırlıklı olduğu düşük ve orta düşük teknoloji sektörlerinde üretim (ve ihracat) yapmayı hedefleyen sermaye kesimi, her platformda ısrarla dile getirilen ve bu sayede ülke refahının artmasının, geniş emekçi kesimler de dahil olmak üzere kamunun yararına olacağı görüntüsü verilen “yüksek katma değerli üretim” sloganı ile bölüşümü emek aleyhine ve sermaye lehine bozmuştur. Tablo 4’ten de görüleceği gibi 2009-2020 döneminde imalat sanayii genelinde ve tüm alt sektörlerde USD cinsinden işletme başına kârlılık rakamları sürekli artış gösterirken en büyük artış düşük ve orta-düşük teknoloji sektörlerine aittir.



**Tablo 4: Sektörlerin İşletme Başına Net Faaliyet Kârı (Faiz ve Vergi Öncesi Kâr, Bin USD)**

Sektörler	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>İmalat</b>	<b>176</b>	<b>199</b>	<b>281</b>	<b>216</b>	<b>280</b>	<b>276</b>	<b>285</b>	<b>282</b>	<b>328</b>	<b>363</b>	<b>260</b>	<b>307</b>
10-Gıda (D)	252	223	246	247	268	287	287	301	295	272	261	248
11-İçecek (D)	801	876	724	677	516	569	523	412	450	302	370	252
12-Tütün (D)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13-Tekstil (D)	175	201	314	234	348	339	375	353	422	489	353	457
14-Konfeksiyon (D)	72	67	132	84	127	123	117	97	118	147	97	112
15-Deri Ürünleri (D)	52	62	81	71	90	82	82	74	82	70	73	58
16-Ağaç Ürünleri (D)	105	142	155	210	193	219	203	210	189	219	141	196
17-Kağıt (D)	266	244	368	356	356	395	361	295	448	654	491	574
18-Basım&Yayın (D)	39	40	44	47	55	48	44	41	50	52	44	47
19-Rafine Petrol (OD)	2,007	2,128	3,438	2,071	1,625	721	146	3,061	5,087	7,026	1,011	-
20-Kimyasallar (OY)	319	439	614	509	621	632	649	657	776	861	653	735
21-Eczacılık (Y)	1,840	1,936	551	727	606	927	1,451	1,779	1,735	1,593	2,105	1,950
22-Kauçuk&Plastik (OD)	188	167	252	202	260	251	251	256	294	317	251	308
23-Metal Dışı Mineral (OD)	224	272	350	285	383	434	411	359	327	304	202	251
24-Ana Metal (OD)	7	606	1,393	457	1,098	1,033	977	1,247	1,806	2,237	826	1,457
25-Metal Eşya (OD)	114	116	162	145	159	159	162	152	164	184	154	189
26-Elektronik&Optik (Y)	679	451	644	475	668	624	735	717	642	1,062	959	910
27-Elektrikli Teçhizat (OY)	534	409	491	386	589	462	440	415	465	480	334	481
28-Makine&Ekipman (OY)	125	152	227	186	233	219	196	184	212	223	176	211
29-Motorlu Kara Taşıtı (OY)	436	604	928	623	816	688	770	735	1,033	1,127	839	1,059
30-Diğer Ulaşım Araçları (OY)	368	257	491	267	206	602	614	689	785	1,142	1,261	1,013
31-Mobilya (D)	68	65	72	66	84	76	77	59	73	56	60	71
32-Diğer İmalat (D)	47	47	62	53	59	73	73	68	75	90	85	129
<b>Düşük Ortalama</b>	<b>89</b>	<b>93</b>	<b>133</b>	<b>114</b>	<b>143</b>	<b>144</b>	<b>146</b>	<b>132</b>	<b>161</b>	<b>189</b>	<b>144</b>	<b>178</b>
<b>Orta-Düşük Ortalama</b>	<b>118</b>	<b>360</b>	<b>733</b>	<b>319</b>	<b>615</b>	<b>587</b>	<b>557</b>	<b>701</b>	<b>980</b>	<b>1,190</b>	<b>488</b>	<b>802</b>
<b>Orta-Yüksek Ortalama</b>	<b>400</b>	<b>359</b>	<b>494</b>	<b>369</b>	<b>485</b>	<b>497</b>	<b>493</b>	<b>496</b>	<b>576</b>	<b>672</b>	<b>573</b>	<b>623</b>
<b>Yüksek Ortalama</b>	<b>990</b>	<b>846</b>	<b>618</b>	<b>553</b>	<b>648</b>	<b>716</b>	<b>954</b>	<b>1,025</b>	<b>958</b>	<b>1,220</b>	<b>1,300</b>	<b>1,223</b>

Not: (D) Düşük Teknoloji, (OD) Orta-Düşük Teknoloji, (OY) Orta-Yüksek Teknoloji, (Y) Yüksek Teknoloji

Kaynak: KÜÇÜKKİREMİTÇİ, Oktay, Pandemi Öncesi-Esnası-Sonrası İmalat Sanayi ve Politika Tercihleri İçin Çok Boyutlu ve Sektörel Bir Model Önerisi, TMMOB Makina Mühendisleri Odası, Yayın No: MMO/733, Temmuz 2022, Ankara

## 2.4 Kamusal Refahı Artırmayan Yağmacı ve Sömüren “Büyüme”

Gene iktidarın sarıldığı “büyüme” olgusunda, planlama, sanayileşme, kalkınma, istihdamda artış, toplumsal refah, yani tarihsel toplumsal hiçbir gelişme ve ilerleme yoktur. Toprak-inşaat-maden ve hazır varlık birikiminin yağmasına dayalı rant esaslı birikim süreci, sanayi katma değerinin kat kat üzerindedir. Döviz kuru-faiz-enflasyon sarmalı, ithalata ve ucuz işgücüne dayalı ihracat yapısı ile yağmacı rant ekonomisi, ülkemiz ve halkımızın yoksullaşmasına, geleceğimizin karartılmasına yol açmaktadır. Toplumun ortak varlıkları olan çevresel ve kültürel değerler, ormanlar, tarım arazileri, su kaynakları, kıyılar yağmalanmaktadır.

2018 yılında, Cumhurbaşkanlığı seçimleri sonrasında kurlardaki hızlı yükselmeye başlayan kriz, aradan geçen 5 yılda büyük bir kasırgaya dönüşmüştür. Cumhurbaşkanının bile kabullenmek zorunda kaldığı, yurttaşların sorunlarının çözümü ve gelir artışı yerine sabır ve metanet telkin ettiği bir kriz içindeyiz. 2018 kriz öncesinde 5 lira bile olmayan dolar kuru, bugün 30 lirayı aştı. Türk Lirası ABD doları karşısında, beş yılda altı kattan fazla değer kaybetti.

Türk Lirasının değeri düştükçe dışa bağımlı ekonomik yapı nedeniyle üretim maliyetleri hızla arttı ve tüm ürünlerin fiyatları kontrolsüz biçimde yükselmeye başladı. Tüm bu süre zarfında ücret ve gelirlerimiz, mal ve hizmetlerle aynı oranda artmadığı için ülke genelinde kitlesel bir yoksullaşma yaşadı. Dünyada teknoloji düzeyi yükseldikçe Türkiye imalat sanayii, zaten yetersiz olan rekabetçilikte daha da geriye gitmektedir. Bu anlamıyla dış ticaret açığı, bir teknoloji açığı veya düşüklüğüne işaret etmekte, görece yüksek teknoloji sektörlerde ithalat yoğunlaşırken, görece düşük teknoloji sektörlerde ihracat yoğunlaşması artmaktadır. Dış ticaret fazlası verdiğimiz tek teknoloji sınıfı düşük teknolojilerdir. Diğer tüm teknoloji sınıfında, bilhassa yüksek teknoloji sınıfında dış ticaret açığı en yüksek düzeydedir.



2015-2019 dönemi için sektörlerin teknoloji yoğunluğuna göre dış ticaret dengeleri aşağıdaki gibidir (Milyon USD);

• Yüksek Teknoloji	-52.471
• Orta Yüksek Teknoloji	-45.141
• Orta Düşük Teknoloji	-30.848
• Düşük Teknoloji	67.321

Yukarıda yer alan verilerden de açıkça görüldüğü gibi; Türkiye imalat sanayii, dünyada teknoloji düzeyi yükseldikçe rekabetçiliğini yitirmektedir. Bu anlamıyla dış ticaret açığı, bir teknoloji açığına işaret etmekte, görece yüksek teknolojili sektörlerde ithalat yoğunlaşırken, görece düşük teknolojili sektörlerde ihracat yoğunlaşması artmaktadır <sup>1</sup>.

## 2.5 Fakirleştirmeyi Yüceltme, Yoksulluk Yönetimi ve Hep Aynı Neoliberal Masallar

Yıllardır uyguladıkları politikalarla bizleri bu büyük bir yıkıma sürükleyen iktidar çevreleri, yarattıkları yoksulluk üzerinden kendilerine yeni bir hikaye yaratmaya çalışıyorlar.

“Ekonomik kurtuluş savaşı” dedikleri bu hikayede, halkın yoksulluğunu silah olarak kullanmayı amaçlıyorlar.

Güya, “paramız değersizleştikçe, ithal ürünleri alamaz hale geldikçe dış borçlarımız azalacak, dış ticarete rekabet gücümüz artacak, işçi ücretleri azaldıkça üretim maliyetleri düşecek ve buradan yeni bir çıkış yakalayacağız.” Yani, fakirleştikçe daha az tüketiceğimiz için daha az üretime ve daha az dış kaynağa ihtiyacımız olacak ve fakirleşmemizi de ucuzlayan işgücü ile sürekli hale getirince dış piyasalardaki rekabet gücümüz ve tedarik zincirlerindeki yerimiz tescillenecek, sağlamlasacak. Uluslararası sermaye için kaynak transferini garantileyeceğiz!

Dışa bağımlılık sorununu “sektörel düzeyde ihracatın ithalatı karşılama oranları” ile ölçen, sektörel rekabetçilik konusunu da dış ticaret dengesi pozitif olan sektörleri teşvik ederek çözmeye çalışan anlayış neticesinde; 20. yüzyıl sonlarından itibaren genellikle nihaî tüketim malı üreten sektörlerin (konfeksiyon, gıda, tekstil, karayolu taşıtları gibi) üretim kapasitesi ve ekonomideki baskınlığı yükselmiş, bu sektörlerin kullandığı hammadde, ara malı ve sermaye mallarının tedariki ise ağırlıklı olarak ithalata bırakılmıştır.

Nihai tüketim malı üreten sektörlerdeki kapasite ve üretim artışı, daha yüksek sermaye malı, ara malı ve hammadde ihtiyacı ortaya çıkarmış, ihracatçı sektörlerin rekabetçiliğini artırmak için kullanılan Dahilde İşleme Rejimi'nin (DİR) gerek bizâtihi kendisi, gerekse istismar edilmesi de buna eklenince, Türk İmalat Sanayii'nde sermaye malı, ara malı ve hammadde tedarikçisi sektörler gelişmemiş, üretimin ithal bağımlılığı artmıştır. Türk tarım ve sanayisinin tam bu noktada ihtiyaç duyduğu KİT'lerin kapatılmış ve özelleştirilmiş olmaları nedeniyle bu bağımlılık kronikleşmiştir.

İhraç edilmesi taahhüt edilen işlem görmüş ürünlerin üretiminde kullanılan ithal malların, ticaret politikası önlemlerine tabi olmaksızın, ithal vergilerinin ödenmeyerek ucuza temin edilmesiyle ihracatı teşvik etmeyi amaçlayan bir sistem olan DİR, ülkemizin 1996 yılında Gümrük Birliği'ne girmesi ve Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olunması ile uygulanabilirliğini yitiren ihracatı destekleyen uygulamaların yerine ve 2913/92 sayılı Konsey Yönetmeliği'nin ilgili maddelerine istinaden uygulamaya alınmıştır.

İhraç ürünlerde kullanılacak ithal girdilerin daha ucuza temin edilmesini sağlayan DİR, ihracatçı açısından avantajlı ve rekabet gücünü artırıcı bir uygulamadır. Hatta ithal edilen girdilere katma değer eklenerek nihai ürün haline getirilip ihraç edilmesi nedeniyle ülke ekonomisine de katkıda bulunmaktadır. Bu haliyle üretimden ziyade dış ticareti kârlı hale getirmeyi amaçlayan bir uygulama olarak ön plana çıkan DİR, ülkemiz ekonomisi için çok önemli iki kronik sorunu ortaya çıkarmıştır:

1 Küçükkiremitçi, Oktay, Pandemi Öncesi-Esnası-Sonrası İmalat Sanayi ve Politika Tercihleri İçin Çok Boyutlu ve Sektörel Bir Model Önerisi, TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yayını, Yayın No: MMO/733, Temmuz 2022, Ankara (<https://kitap.mmo.org.tr/pandemi-ocesi-esnasi-sonrasi-imalat-sanayi-ve-politika-tercihleri-icin-cok-boyutlu-ve-sektorel-bir-model-onerisi>)

**1. İhraç ürünlerin üretiminde giderek artan ithalat bağımlılığı:** DİR kapsamındaki ithalat, Türkiye toplam ithalatı içinde yaklaşık %10'luk bir paya sahip olup bu düzeylerde kemikleşmiş bir yapıya bürünmüştür. 2010 yılında 26 milyar USD civarında olan DİR ithalatı, 2022 yılında 37 milyar USD düzeyine ulaşmıştır. Bu ithalatın bir fonksiyonu olarak yapılan DİR kapsamındaki ihracat 2010 yılında 54 milyar USD iken 2022 yılında toplam ihracatın %38'ine karşılık gelecek şekilde 97 milyar USD'ye yükselmiştir. Ülke ihracatının yaklaşık %40'ını oluşturan DİR ihracatı için kronikleşen ithal girdi kullanımı ihracatın önemli bir bölümünü dış tedarikçilere bağlı hale getirmiştir.

**2. DİR kapsamında ithal edilen ürünlerin yurtiçinde yarattığı haksız rekabet:** Hammadde ve ara malları ithalatının toplam ithalatın yaklaşık %70-75'ini oluşturduğu ve DİR kapsamındaki ithalatın da tamamen bu grupta yer aldığı düşünüldüğünde, bu ara malların yurtiçinde üretilebilmesi ve ithal ikâmeleri ile rekabetçi olması imkânı azalmaktadır. Nitekim, DİR kapsamındaki ithalatın önemli bir bölümünü oluşturan kimyasallar ve petrol ürünleri sektöründeki KİT'lerin özelleştirilmesi ve bu tesislerin sermaye yoğun olmaları nedeniyle özel sektör tarafından da yatırım yapılmaması neticesinde ülke kurulu kapasitesi çok yetersiz kalmış ve bu ürünlere olan ithal bağımlılığı süreklilik arz etmeye başlamıştır.

## 2.6 “Ne Yapmalı” Sorusunun Yanıtı Akıl ve Bilim Bazlı Planlama ile Bulunabilir

Yalnızca yüksek katma değer ve yüksek teknoloji kriterlerine bağlanmış yatırım teşvik politikalarının ülke ekonomisini gerçek anlamda 21. yüzyılda başarıya götüremeyeceği açıktır. Hem nihai malın üretilmesi için gerekli olan girdilerin mümkün olanlarının ülkede üretilebilmesinin hem de ara malı üreten sektörler dahil olmak üzere ülke genelinde sektörel ve bölgesel sanayi planlaması gereklidir.

“21. Yüzyıl Türkiye'sinde sanayi sektörü ne üretmelidir” sorusuna tek ve kesin bir yanıt vermek çok zordur. Ülkenin üretim yapısının yalnızca üretilen/üretilecek mal ve hizmetler düzeyinde değil, “nasıl ve nerede üretmeli” sorusu ile bütünleşik olarak düşünülmelidir. İthal ikameci bir yaklaşım, sadece bugünün ithalatına çözüm bulmaya odaklanarak, yatırımları ve enerjisini yalnız bugünün ithalatını azaltmaya yöneltirse, dışa bağımlılık sorununu çözmek mümkün olmayacaktır. Bugünün ithalatı, bugünün üretiminin bir fonksiyonudur. Yarınları ve yarının sorunlarını en aza indirmeyi hedeflemek, planlama yaklaşımı ile mümkün olabilecektir.

“Yüksek katma değerli ürünler” kavramını kullananlar bunun net bir tanımını vermemektedirler. Yerine göre pahalı ürün, yerine göre teknolojik ürünler, yerine göre ara malı, yerine göre nihai mamulü üretmek anlamında kullanılmaktadır. Daha çok katma değer, tanımsal olarak, daha büyük ulusal gelir demektir. Sorun yüksek katma değer dağıtımının nasıl olduğu, emekçilerin bundan ne kadar pay aldığıdır. Ayrıca “ürünün katma değeri” kavramı ile “ürünün satış fiyatı” karıştırılmaktadır.

Hammadde ya da ara madde ihraç eden bir ülkenin mutlaka zararlı, yüksek teknoloji nihai ürünü ihraç eden ülkelerin de mutlaka kârlı oldukları görüntüsel bir yanılsamadır. Önemli olan “üretim süreci içinde ülkede kalan katma değer”dir. Düşük katma değerli ama örneğin istihdam çarpanı yüksek ve/veya geri bağlantılarla çok sayıda sektörü tetikleme gücü yüksek yatırımları küçümsememek ve ihmâl etmemek gereklidir.

Ara malı üreticisi sektörlerin genellikle düşük katma değerli olması ve yüksek teknoloji olarak görülmemesi, yüksek sabit yatırım tutarları ve çevre açısından “kirli” sektörler olması, özel sektör yatırımlarında tercih edilmemesine neden olmuştur. “Yatırımcı devlet” kavramı yerine “düzenleyici ve kontrol edici devlet” söylem ve uygulamalarının ön plana çıkmasıyla, kamu tarafından da bu yatırımlar gerçekleştirilmemiştir.

Türkiye, 1980 sonrasında ihracata dönük büyüme modelini seçerek ağırlıklı olarak tüketim malına yönelik bir imalat sanayii yapısını açıkça teşvik etmiştir. Ayrıca, sanayi sektörünün üretim yapısı dış talep vektörüne göre belirlenmeye başlamış ve ülke ekonomisindeki sektörel öncelikleri belirleyen temel değişken olan talep vektörü, “dışsal bir parametre” haline gelmiştir.

Özelleştirmeler yoluyla ara malı üreten sektörlerden çekilen kamu; katma değer zinciri yaratarak istihdam, daha yüksek katma değerli ürün, tarımsal gıda sanayi girdi tedarik güvenliği/yeterliliği, üreterek gelir sağlayan ve üretim zincirinde yer alarak kırsal nüfusun köylülükten çiftçiliğe dönüşümünü sağlayan işletmeleri ya işlevsizleştirilmiş ya da elden çıkartarak bu sektörleri de piyasaya bırakmıştır.

20. yüzyıl sonlarına doğru, ihracata dayalı büyüme ve sanayileşme stratejisi, imalat sanayiini orta düşük ve düşük teknolojiler grubunda yer alan gıda, tekstil, konfeksiyon, orman ürünleri gibi sanayilerde yoğunlaştırmıştır. Bu dönemde imalat sanayiinde yaratılan katma değer ve imalat sanayiine yapılan yatırımların önemli ölçüde bu sektörlerde gerçekleştiği görülmektedir.

20. yüzyıl sonunda da imalat sanayiinin sektörel yapısı ve yatırım eğilimleri farklılaşma göstermemiş, “gelenekselleşen” sektörler ekonomik yapı içindeki payını ve önemini korumuş ve yatırımlarda da en önemli payı almışlardır.

## 2.7 Gelir Dağılımı Daha da Bozuluyor, Bölgesel Dengesizlikler Artıyor

Yatırımlarda uygulanan bölgesel ve sektörel farklılaştırılmış teşvik politikalarına rağmen ülkenin batı illeri<sup>2</sup> (ve başta İstanbul olmak üzere bilhassa Marmara Bölgesi) ulusal ve sanayi hasılasının toplam ve kişi başı değerlerinde hep ön sırada olmuş ve bölgesel gelir dengesizlikleri artmıştır. Altyapı, lojistik ve ulaştırma yatırımlarının batı bölgelerinde yoğunlaşması sonucu sanayi yatırımları da bu bölgelere kayarak görece geri kalmış yöreleri teşvik etmeyi amaçlayan teşvik politikası işlevsiz kalmıştır. Ülke içi ve ülke dışından işgücü göçlerinin batı/kuzeybatı bölgelerine yönelmesiyle sadece gelir dağılımı anlamında değil, sosyolojik açıdan da dengesizlikler artmıştır.

2022 yılı itibarıyla Türkiye nüfusunun %46'sını oluşturan batı illeri, GSYH'nin %61'ine, sanayi hasılasının ise %64'üne sahiptir. Türkiye'nin doğu illeri<sup>3</sup> ise toplam nüfusun %23'üne sahipken GSYİH'dan aldıkları pay %12, sanayi katma değerinden aldıkları pay da %10'dur. Türkiye dokuz bölgeye yapılarak yapılan bir analizde<sup>4</sup>, 2022 yılı itibarıyla bölgelerin GSYH'den aldıkları paylar Tablo 5'de ve Sanayi Hasılasından aldıkları paylar da Tablo 6'da verilmiştir.

**Tablo 5:** Bölgelerin Türkiye GSYH'sinden Aldıkları Pay (2022, Milyon USD ve %)

BÖLGELER	BATI	ORTA	DOĞU	TOPLAM
<b>KUZEY</b>	409.232 (%45,2)	37.919 (%4,2)	17.091 (%1,9)	464.242 (%51,3)
<b>ORTA</b>	100.426 (%11,1)	150.228 (%16,6)	31.9203 (%3,5)	282.574 (%31,2)
<b>GÜNEY</b>	44.381 (%4,9)	52.694 (%5,8)	61.293 (%6,8)	158.999 (%17,6)
<b>TOPLAM</b>	554.039 (%61,2)	240.841 (%26,6)	110.934 (%12,2)	
<b>TÜRKİYE</b>	905.814			

Kaynak: KÜÇÜKKİREMITÇİ, Oktay, “Türkiye’de Kişi Başına Gelir ve Sanayi Hasılası Gelişimi (2004-2022 Dönemi Karşılaştırmalı Bölgesel Bir Analiz)” Sunumu, Sanayi Kongresi 2023, TMMOB, Aralık 2023

**Tablo 6:** Bölgelerin Türkiye Sanayi GSYH'sinden Aldıkları Pay (2022, Milyon USD ve %)

BÖLGELER	BATI	ORTA	DOĞU	TOPLAM
<b>KUZEY</b>	111.034 (%46,4)	10.341 (%4,3)	2.847 (%1,2)	<b>124.222</b> <b>(%51,9)</b>
<b>ORTA</b>	35.709 (%14,9)	39.007 (%16,3)	4.678 (%2,0)	<b>79.394</b> <b>(%33,2)</b>
<b>GÜNEY</b>	5.440 (%2,3)	12.663 (%5,3)	17.550 (%7,3)	<b>35.662</b> <b>(%14,9)</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>152.183</b> <b>(%63,6)</b>	<b>61.982</b> <b>(%25,9)</b>	<b>25.075</b> <b>(%10,5)</b>	
<b>TÜRKİYE</b>		<b>239.239</b>		

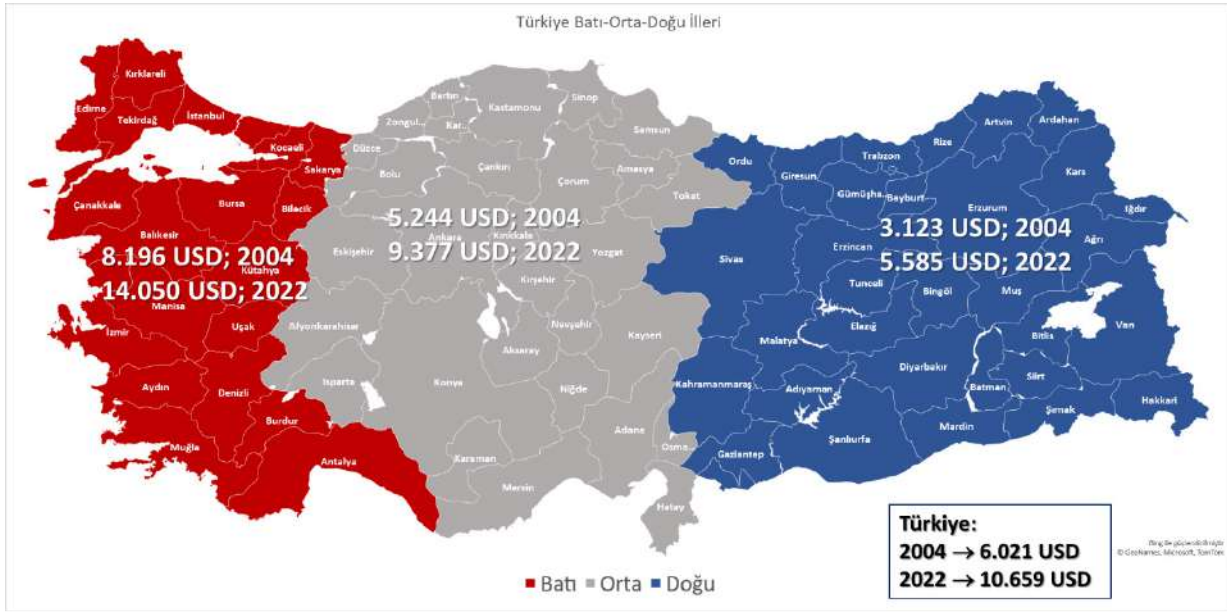
Kaynak: KÜÇÜKKİREMITÇİ, Oktay, “Türkiye’de Kişi Başına Gelir ve Sanayi Hasılası Gelişimi (2004-2022 Dönemi Karşılaştırmalı Bölgesel Bir Analiz)” Sunumu, Sanayi Kongresi 2023, TMMOB, Aralık 2023

2 Batı illeri, Düzce, Bolu, Eskişehir, Afyonkarahisar, Isparta, Konya ve Mersin illerinin batı sınırların çizdiği hattın batısında kalan 20 ilden oluşmaktadır.

3 Doğu illeri Samsun, Tokat, Yozgat, Kayseri, Adana, Osmaniye, Hatay illerinin doğu sınırının doğusunda kalan 32 ilden oluşmaktadır.

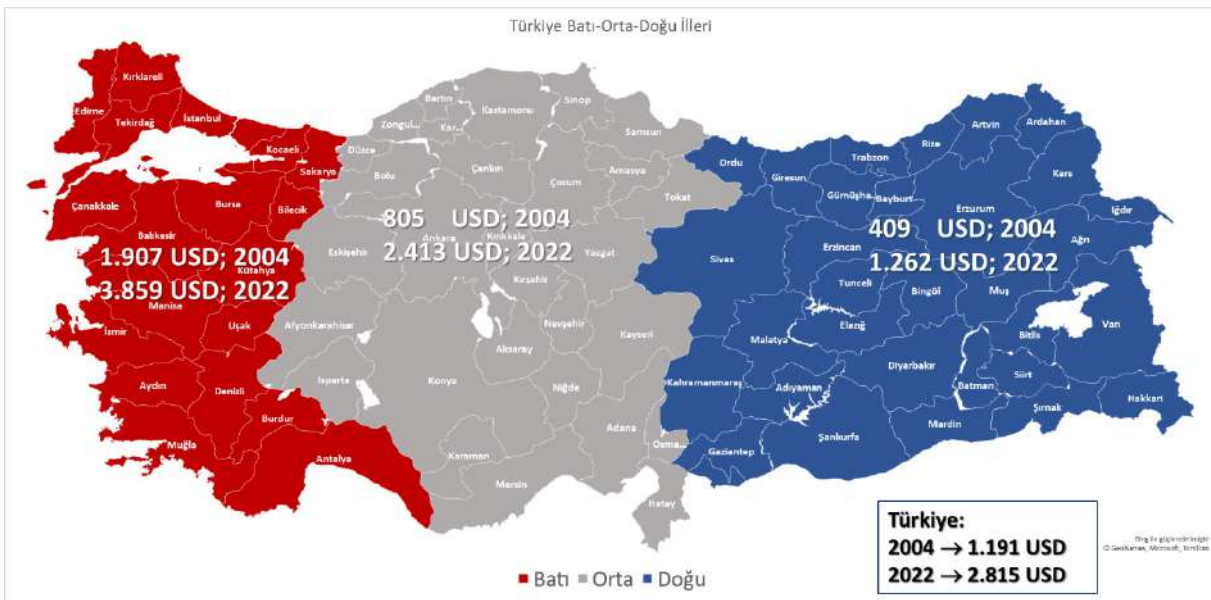
4 Küçükkiiremitçi, Oktay, “Türkiye’de Kişi Başına Gelir ve Sanayi Hasılası Gelişimi (2004-2022 Dönemi Karşılaştırmalı Bölgesel Bir Analiz)” Sunumu, Sanayi Kongresi 2023, TMMOB, Aralık 2023

Gelir dağılımına il düzeyinde bakıldığında çarpıklık daha da belirgin hale gelmektedir. 2022 yılında Türkiye'nin kişi başına düşen milli geliri 10.659 USD iken İstanbul'da 17.349 USD, İzmir'de 13.201 USD ve Ankara'da 13.919 USD olarak gerçekleşmiştir. Buna karşın Doğu illerinin en zengini görünen Artvin'in kişi başına geliri 9.867 USD'dir. 2022 yılında kişi başına milli gelir, doğu illerinin en fakiri olan Van'da 3.275 USD, sondan ikinci sıradaki Şanlıurfa'da 3.887 USD ve sondan üçüncü sıradaki Ordu'da ise 5.078 USD'dir. En fazla yabancı göçmeni barındıran bu bölge illerinde kişi başına milli gelir hesabında göçmenlerin hesaba katılmadığını da ayrıca belirtmek gereklidir. Şekil 5'de Türkiye'nin Batı-Orta ve Doğu bölgelerinin 2004 ve 2022 yıllarında kişi başına milli gelirlerinin, Şekil 6'da ise kişi başına sanayi hasıllarının karşılaştırması verilmektedir.



Şekil 5: Türkiye'nin Batı-Orta-Doğu İllerinin Kişi Başına GSYH Gelişimi (2004 ve 2022, USD)

Kaynak: KÜÇÜKKİREMITÇİ, Oktay, "Türkiye'de Kişi Başına Gelir ve Sanayi Hasılları Gelişimi (2004-2022 Dönemi Karşılaştırmalı Bölgesel Bir Analiz)" Sunumu, Sanayi Kongresi 2023, TMMOB, Aralık 2023



Şekil 6: Türkiye'nin Batı-Orta-Doğu İllerinin Kişi Başına Sanayi Hasılları Gelişimi (2004 ve 2022, USD)

Kaynak: KÜÇÜKKİREMITÇİ, Oktay, "Türkiye'de Kişi Başına Gelir ve Sanayi Hasılları Gelişimi (2004-2022 Dönemi Karşılaştırmalı Bölgesel Bir Analiz)" Sunumu, Sanayi Kongresi 2023, TMMOB, Aralık 2023

Bölgeler ve iller düzeyinde gelir artışı ile sanayi geliri artışı arasında bir paralellik göze çarpmaktadır. Genel olarak kişi başına sanayi hasıllarının arttığı yerlerde kişi başına gelir de artış göstermiştir. **Sadece İstanbul'un**



**değil bilhassa Tekirdağ, Kırklareli, Bilecik, Kocaeli ve Bursa illerinin artık daha fazla sanayiye ve nüfusu kaldıracak gücü kalmamış görünmektedir.**

Bu dengesiz dağılım hem göç hareketlerini tetiklemekte hem de bölgeler arası gelir ve refah dağılımının düzelmesini imkansız hal getirmektedir. **Çözüm, kâr ve rekabetçilik amacı gütmeyen ve yöredeki girdi potansiyelini de değerlendirecek olan kamu işletmelerinin bu bölgelerde sanayileşmenin ve kalkınmanın öncüsü olmasıdır.**

2004-2022 döneminde Türkiye’de gelir dağılımı ve sanayi hasılasının dağılımı anlamında bir iyileşme görülmemiştir. Bu anlamda bölgeler arası gelir farklılıklarını azaltmak, Türkiye’nin geri kalmış bölgelerine sanayi başta olmak üzere yatırımları yönlendirmek, Ragnar Nurkse’nin iktisat literatürüne kazandırdığı «fakirliğin kısır döngüsü»nü kırmak konusunda uygulanan bölgesel kalkınma politikalarının başarısız olduğu görülmektedir. Devlet tahsis, yönlendirme ve kaynakların yeniden dağıtım mekanizması işlevini yerine getirmemiştir. Fakir olduğu için fakir kalan bölgeler ve zenginleştiği için imkânları çok olan bölgeler arasındaki uçurum açılmaktadır.

İnsana yakışır yaşam koşulları, yaşanabilir çevre ve gelir düzeyi; devletin «yurttaşlık hakkı» çerçevesinde toplumun korunmaya en muhtaç kesimleri başta olmak üzere herkese sağlaması gereken görevidir. Piyasa koşullarına uyum ve rekabetçilikle şekillenen politikalar, geçtiğimiz dönemde bölge ve il düzeyinde gelir dağılımı ve sanayileşmeyi ülkeye yayamamış, aksine sürdürülemez bölgesel yoğunlaşmaları ya da tenhalıkları derinleştirmiştir.

## **2.8 “Çevre” Sınırsızca İstismar Edilebilecek Bedelsiz Bir Kaynak Değildir**

Sanayi tesislerinin belirli bölge ve akslarda yoğunlaşması, bilhassa İstanbul-Kocaeli-Adapazarı, Çerkezköy, Bursa, İzmir-Manisa, Mersin-Adana-Ceyhan-İskenderun yörelerine yönelik bir nüfus akımı ve yoğunlaşması yanı sıra verimli tarımsal arazilerin, yeşil alanların, orman alanlarının, nehirlerin, göllerin, su kaynaklarının yıkımı ile büyük bedellere neden olmaktadır. Çevre tahribatının olumsuz etkileri onlarca, yüzlerce yıl telafi edilemeyecek boyutlardadır. Bu nedenle tüm yeni sanayi, enerji, altyapı yatırım ve tesislerinin çevresel ve toplumsal etki değerlendirme çalışmalarında, yatırımların tüm etkileri bilimsel gerçeklere uygun olarak incelenmelidir. Kurulması öngörülen tesislerin, bulunduğu yörede var olan, ya da yatırım kararı alınmış diğer yatırım projelerinin etkileriyle birleşmesi sonucunda ortaya çıkacak kümülatif etkileri de değerlendirilmelidir.

## **2.9 Ekonomide Geline Durum Sürpriz, Kriz Beklenmedik Değildir; Uygulanan Senaryonun Beklenen ve Arzulanan Sonucudur**

Ülkesini ve halkını yoksullaştırmayı, kendi sermaye birikimini ranta dayandırmayı ekonomik öncelik olarak gören, ülkesinin dünya imalat sanayii içindeki geri yerini sabitleyen, parasını değersizleştirmeyi rekabetçi ekonomi olarak tanımlayan bir iktidarın bu ülkeye verebileceği hiçbir şey kalmamış demektir. Oysa, rekabet yoklukta, yoksullukta olmaz, gönençte olur, rekabet paranın alım gücünün düşmesiyle değil, güç kazanmasıyla, emeğin değersizleştirilmesiyle değil, emekçilerin refahıyla olur. Bize sunulan bu reçete rekabet ekonomisi değil, sefalet ekonomisidir. Siyasi iktidar uyguladığı ekonomik ve sosyal politikalarla emekçi kesimleri tamamen yoksullaştırmış, devleti sosyal görevlerinden arındırarak baskı aracına dönüştürmüştür.

1980’lerden bugüne, bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de; sermaye iktidarları eliyle uygulanan neoliberal politikalarla; 2000’li yıllarda hız kazanan bölme, küçültme, kapatma, özelleştirme uygulamalarıyla, genel olarak tüm kamu iktisadi kuruluşları yoğun özelleştirmelere konu olmuş, kamunun başta sanayi tesisleri olmak üzere, işletmelerinin çok büyük bölümü etkisizleştirilmiş özelleştirilmiş veya kapatılmıştır. Devletin sosyal sorumluluklarının terk edilmesini, ekonomik alandan çekilmesini, kamusal varlık ve yatırımların özelleştirilmesini, üreticileri korumaya yönelik uygulamaların terk edilmesini, ücretli kesimlerin düşük maaş, esnek ve kötü çalışma koşulları altında çalıştırılmasını, sosyal güvencelerden yoksun bırakılmasını, uluslararası sermaye hareketleri önündeki tüm engellerin kaldırılmasını, kamusal hizmetlerin ticarileştirilmesini temel alan bu ekonomik sosyal politikalar; yaşanan sorunların ana kaynağıdır. Yurtdışından gelen yüksek faiz kazançlı sıcak paraya dayalı ekonominin, o para akışı

kesildiğinde işleyemez hale geleceği açıktır. Ülke kaynaklarının sadece hizmet, finans, inşaat ve gayrimenkul sektörlerine ayrılması dengeli bir ekonomik büyümeyi engellemiştir. Rant yaratmak için gerçekleştirilen çılgın ve gereksiz projeler çevresel sorunlar yaratmış ve ülkeye yük olmuştur, olmaya devam etmektedir. İstihdam yaratmayan büyümenin bu ülke halkına bir faydası olmamıştır. Sermaye çıkarlarının halkın ortak çıkarlarının önüne geçirilmesi, toplumsal bir felakete sonuçlanmıştır. Bu felakette siyasi iktidarın bize vaat ettiği tek şey, daha fazla yoksulluktur.

## 2.10 Sorunlar Çözumsuz Değildir, Modeli Değiştirmemiz Lazım

**Gelişmekte olan ülke olmak, orta gelir düzeyinde bir ülke olmaya devam etmek, orta düşük/düşük teknoloji malları üretmeye ve ihraç etmeye devam etmek bir kader değildir. Ancak bunu değiştirmek için “akıl ve bilim bazlı kamucu demokratik planlama” ile geniş toplumsal kesimlerin ülke kalkınmasından adil pay almasını sağlayıcı iktisat politikalarının tasarlanması, “sektörel ve bölgesel öncelikleri/farklılıkları” dikkate alan bir sanayileşme planının hayata geçirilmesi gereklidir.** Bu planlama kurgusu, kuşkusuz toplumsal refah açısından önem taşıyan ve istihdam yaratan, bakım, eğitim ve sağlık hizmetleri sektörlerini de kapsamalıdır.

Yoksulluk ve sosyo-ekonomik eşitsizlikler, kadınlar ve erkekler arasındaki eşitsizlikleri daha da derinleştirmekte, özellikle kadınlar açısından erkeklerinkinden daha yüksek olan işsizlik oranları onları insana yakışan işlerde çalışma imkânlarından yoksun bırakmaktadır. Bu nedenlerin bütünü itibarıyla mevcut “modeli” değiştirmek şarttır.

## 2.11 Kamu Girişimciliği, Yeniden!

**Zaman içinde özelleştirilen ya da kamu tarafından terkedilen alanların ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmıştır.** Et ve Balık Kurumu, Süt Endüstrisi Kurumu, Türkiye Gübre Fabrikaları gibi tarımsal sanayinin girdi kısmını örgütleyen, düzenleyen, geliştiren kurumlar; PETKİM, Demir Çelik Fabrikaları (ERDEMİR ve İSDEMİR), SEKA gibi sanayinin en fazla ihtiyaç duyduğu ara malı üreten işletmeler; TEK, TELEKOM gibi enerji ve iletişim kuruluşları; kapatılan ya da işlevsizleştirilen özel ihtisas bankaları (Etibank, Sümerbank, Halk Bankası, Ziraat Bankası, Emlak Bankası) yanı sıra Devlet Yatırım Bankası, Türkiye Kalkınma Bankası, Turizm Bankası gibi yatırımcı kamu kuruluşlarının finansmanında yol gösterici, belirleyici olan finansman kuruluşları yeniden kurulmalı, devletleştirilmeli ya da işlevsel hale getirilmelidir.

## 2.12 Yalnızca Sanayide Değil, Kamu/Toplum Yararı Olan Her Alanda Planlama

Kuşkusuz, yalnızca sanayi planlamasıyla ve onu da belirli sektör, belirli bir finansman aracı, birkaç destek unsuru seçerek yapmak ve bu şekilde ülke kalkınmasını gerçekleştirmek mümkün değildir. Sanayi; madencilik, maden alanları ve çevre ilişkisi, enerji, enerji güvenliği, tarım, tarımsal ürün deseni, tarımsal girdi politikası, su kaynakları, işgücü, sendikalaşma, ücret politikası, okul öncesi eğitimden başlayarak tüm kademelerde nitelikli eğitim (ve meslekî ve teknik eğitim), toplumsal cinsiyet eşitliği ve bakım ihtiyacı içindeki toplumsal kesimlerin yaşam kalitesinin artırılması gibi sosyal hedefler yanı sıra ekonomik alanda milyonlarca yeni iş yaratma, işsizliği azaltma, işgücüne katılımı artırma, yoksulluğu azaltma ve eşitlikçi büyümeyi destekleme potansiyeli göz önünde bulundurularak, bu alanlardaki yatırımlar, mali politikaların oluşturulmasında toplumsal bir hedef olmalıdır. Yapılacaklar planlama kavramının içerdiği tüm disiplinlerle ilişkilidir.

**Ağrı kesiciler tedavi edici değildir, semptom gidericidir. Bünyesel hastalıklara çözüm aramadan, vücudun sıhhatini sağlamadan “neresi ağrıyorsa oraya ilaç sürelim” mantığı ile herhangi bir soruna çözüm bulunduğu görülmemiştir. Unutmayalım ki, “teşhis, tedaviden önce gelir”.**

Yukarıdaki cümleden olmak üzere 40 yıl önce başlayıp, her defasında yeni bir nakarat eklenerek bugüne kadar gelen “rekabet, rekabetçilik, ihracata dayalı büyüme, devletin piyasadan çekilmesi, özelleştirme, bağımsız kurullar yoluyla piyasaları düzenleme, serbest piyasanın ve dışa açılmanın hikmeti, küreselleşme, küresel tedarik zincirlerinde yer edinme vb...” şarkısının yeni bir ezgi getirmediğini zaman içinde yaşadık, gördük, görüyoruz. Bu şarkının bir mutlu sonu yok, sadece belirli yerlerde “olmadı baştan alalım” nakaratı var...



## 2.13 “Kaynak Yok, Zaten Borçluyuz” Bir Mazeret Değildir

Türkiye’de son yıllarda tartışılan kamuda kaynak sorununun çözümü zor değildir. Dolaylı ve dolaysız vergilerdeki adaletsizliklerin giderilmesi, kayıt dışı ekonominin vergilendirilmesi, kamunun savurgan harcamalarının, dövize endeksli KÖİ projelerinin, bütçe büyüklüklerinde önemli bir yer tutan dövize endeksli faiz ödemelerinin, gelir ve kurumlar vergisinde istisnalar ve muafiyetlerin durdurulması ile Türkiye’nin açık ve borç sorunu kalmayacaktır. Böylece eğitim, sağlık, sosyal güvenlik ve sosyal yardımlar başta olmak üzere tüm kamusal yükümlülükler yerine getirilebilecektir. Gerek böylesi bir yönelimin benimsenmesi; gerekse mevcut durumun sürdürülmesi tamamen siyasi tercih konusudur.

## 2.14 Çıkış Yolu

**Mevcut durumdan çıkış yolu, yıllardır dile getirdiğimiz üzere; emperyalizmden ve piyasa güçlerinden bağımsızlığı sağlayacak bir siyasi iradenin oluşumu; kamucu/toplumcu planlama-kalkınma politikaları ve her alanda kamusal katılım ve denetim ağlarının hâkim olmasında, bu yöndeki bir demokratikleşme ve halk egemenliğinin tesis edilmesinden geçmektedir.** Kamucu/ toplumcu radikal bir planlama uygulaması, sosyal adaleti ve sosyal değişimi hedefleyecektir. Bu kapsamda doğru bir ekonomi, sanayi ve kalkınma politikasının doğa, toplum, planlama, ekonomi, siyaset, devlet ilişkilerini yeniden düzenleyen uzun erimli bir toplumsal dönüşüm içeriğiyle ele alınması gerekir. Dolayısıyla **sanayileşme, planlı ve uzun erimli bir toplumsal kalkınma ve demokratikleşme** bağlamı içinde ele alınmak durumundadır. Bu kapsamda kamu mülkiyetinin yaygınlığı, kamu ekonomisinin kapsamı, kamusal ve sosyal hizmet alanının genişliği ve etkinliği, planlamanın başarılı olmasında ve toplumsal gönencin oluşturulmasında kullanılacak en önemli araçlardır.

## 3. ENERJİDE MEVCUT DURUM

1980’lerden bugüne, enerji sektörünün petrol, doğal gaz ve elektrik alt sektörlerinde, kamu kesiminin etkinliği azaltılmıştır. Bu politikalar sonucu, Petrol Ofisi’nin ve TÛPRAŞ’ın tamamı ile TPAO ve BOTAŞ’a bağlı şirketler özelleştirilmiş, TEK bölünmüş, elektrik üretiminde kamunun yeni yatırımlar yapması sınırlandırılmış, elektrik dağıtım şirketlerinin tamamı ve kamunun elektrik üretim santrallerinin büyük bir bölümü hızla özelleştirilmiştir. Kamu çalışanları üzerinde baskılar yoğunlaştırılmış, atama ve görevde yükselmede liyakat yerine, hemşericilik, siyasal iktidara ve/veya belirli dinî cemaatlere yakınlık temel ölçüt olmuştur.

**Elektrik temini, kamu kuruluşları eliyle verilen bir altyapı hizmeti olmaktan çıkarılmış, özelleştirmelerle, piyasadan temin edilen ticari bir meta haline dönüştürülmüştür.** Buna bağlı olarak, neoliberal politikalar öncesinde planlama dahilinde konutlar, kentler, sanayi sektörleri gibi sosyal ve ekonomik faaliyet alanlarının sürdürülmesi için girdi sağlayan bir altyapı faaliyeti iken, artık bu işlevinden çıkarılmış, özel işletmelerin kâr etmesi amacıyla kurgulanan piyasa mekanizmaları oluşturulmuştur.

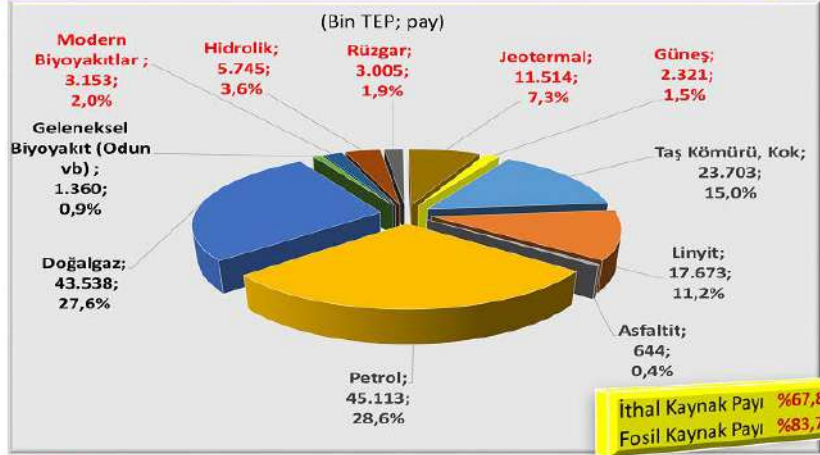
Enerji sektörü özel tekellerin kâr egemenliğine teslim edilirken, enerji yoksulluğu ve yoksunluğu, hızla öncelikli bir gündem haline gelmiştir.

**Elektrik enerjisinden yararlanmanın vazgeçilemez bir insan hakkı olduğu gerçeği yok sayılmıştır.**

Ülkemizin enerji sektörünün profiline baktığımızda gördüğümüz durum şudur:

Şekil 7’de belirtildiği üzere; 2021’de birincil enerji arzı 159,5 milyon ton eşdeğer petrol (TEP) iken, 2022’de yüzde 1,1 azalma ile 157,7 milyon TEP olmuştur. Kişi başına enerji tüketimi de, 1,92 TEP’den, 1,85 TEP’e gerilemiştir. 2022 verileriyle enerji arzında fosil yakıtların payı yüzde 83,7, yenilenebilir enerji kaynaklarının payı ise yüzde 16,3’tür. Diğer tarafta arz içinde yerli kaynakların payı yüzde 32,2, ithal kaynakların payı ise yüzde 67,8 dir. Enerji arzı içinde birinci sırada, çok büyük ölçüde dış bağımlı petrol gelmekte, onu nerede ise tamamı ithal doğal gaz ve yine büyük ölçüde dışa bağımlı kömür izlemektedir.

**2022 Yılı Türkiye Birincil Enerji Arzı Kaynaklara Dağılımı**  
**Toplam 157,7 Milyon TEP, Kişi Başına 1,85 TEP**  
 (2021'de Türkiye'de Toplam 159,5 Mtep, Kişi Başına 1,92 TEP,  
 2020'de UEA Üyeleri Ortalaması Kişi Başına 4,5 TEP)



Kaynak: ETKB-EIGM (2021'de yerli kaynak payı %70,7 fosil kaynak payı %85,1 idi)

**Şekil 7:** Türkiye 202 Birincil Enerji Arzı ve Kaynakları

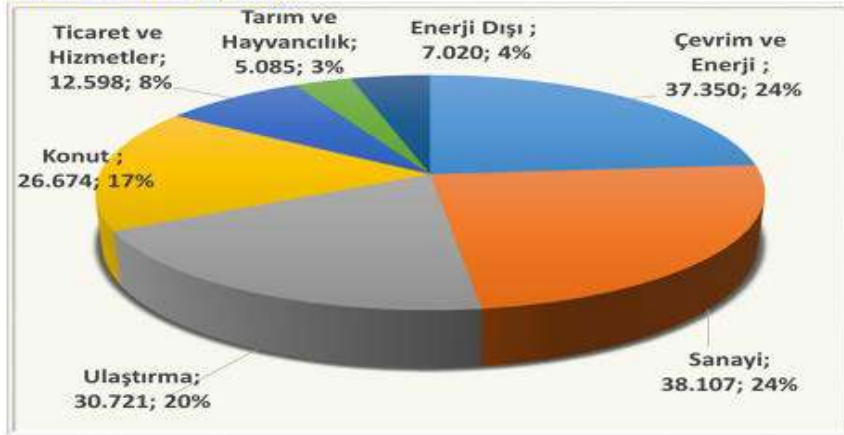
Kaynak: ETKB, <https://enerji.gov.tr/eigm-raporlari>

2022 Türkiye Birincil Enerji Tüketiminin Sektörel Dağılımı ise çevrim sektörü dahil ve hariç olmak üzere, Şekil 8 ve 9'da görülmektedir. Veriler, enerji üretimi amaçlı çevrim ve sanayi sektörlerinin yüzde 24'lük paylarla ön sırada yer aldığını gösteriyor. Çevrim sektörü olmadan yapılan analizde ise sanayi yüzde 32'lik payla ilk sırada yer alırken, ulaşım sektörü yüzde 26'lık payla ikinci olmaktadır.

**Türkiye Birincil Enerji Tüketiminin Sektörel Dağılımı (Çevrim Sektörü Dahil), 2022**



**Toplam 157,7 Milyon TEP**



Kaynak: ETKB-EIGM

(Bin TEP; pay)

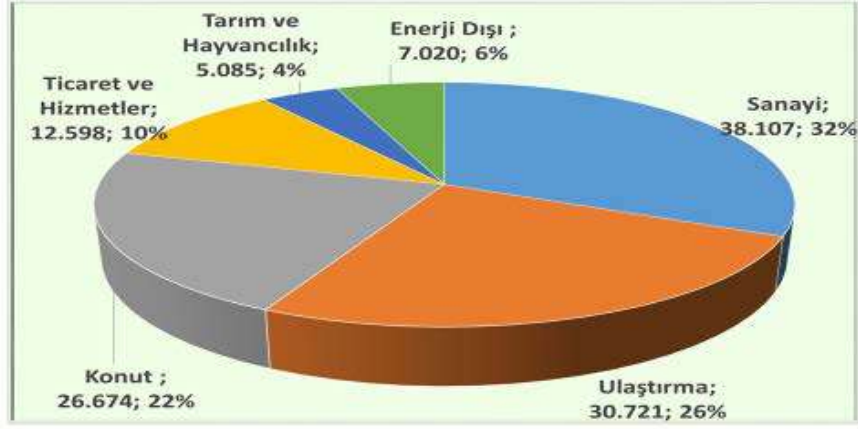
**Şekil 8:** 2022 Türkiye Birincil Enerji Tüketiminin Sektörel Dağılımı (Çevrim Sektörü Dahil)

Kaynak: ETKB, <https://enerji.gov.tr/eigm-raporlari>

## Türkiye Birincil Enerji Tüketiminin Sektörel Dağılımı (Çevrim Sektörü Hariç), 2022



Toplam 120,2 Milyon TEP



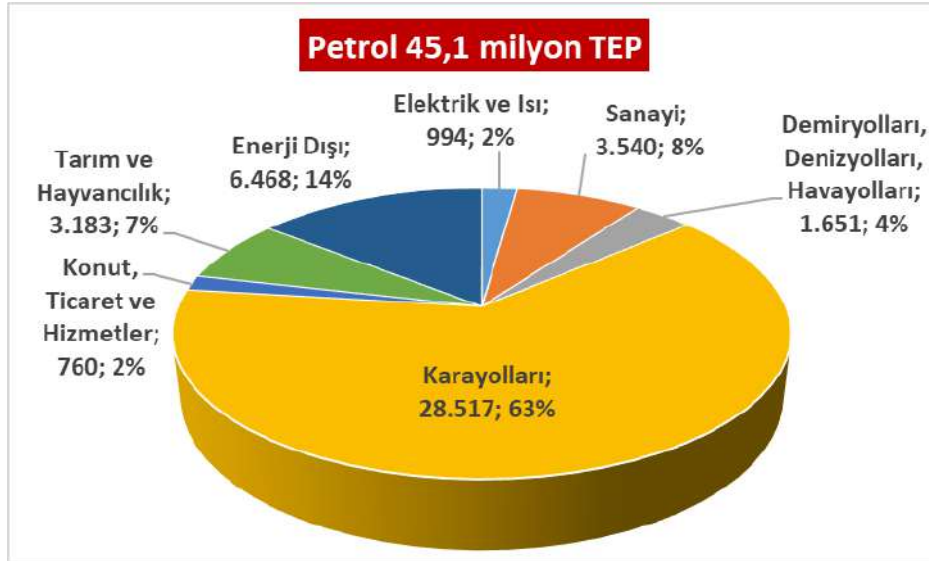
Kaynak: ETKB-EİGM

(Bin TEP; pay)

Şekil 9: 2022 Yılı Türkiye Birincil Arzı Sektörel Dağılımı (Çevrim Sektörü Hariç)

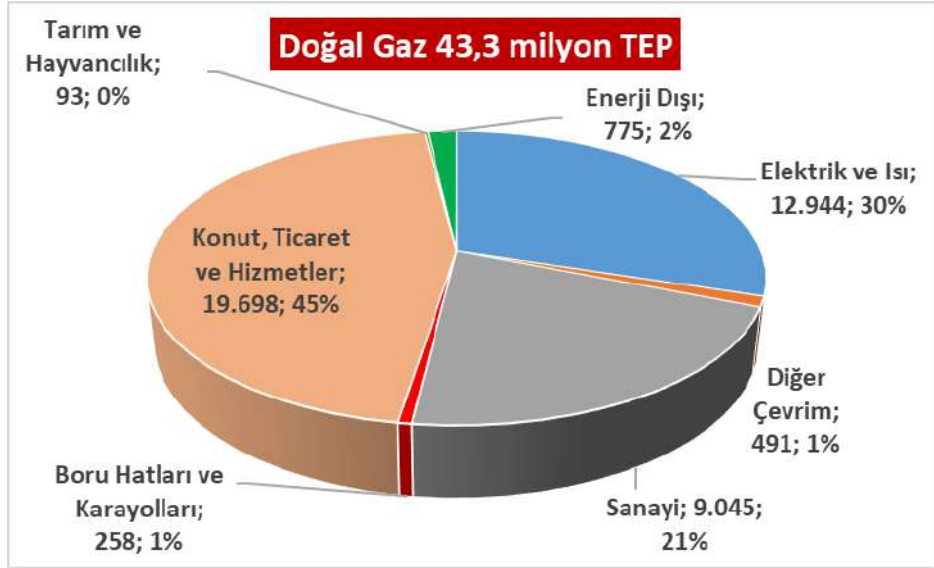
Kaynak: ETKB, <https://enerji.gov.tr/eigm-raporlari>

2022'de, birincil enerji arzının başat kaynakları olan petrol, doğal gaz ve kömür arzının kullanım alanlarına dağılımı Şekil 10, 11 ve 12'de verilmiştir.



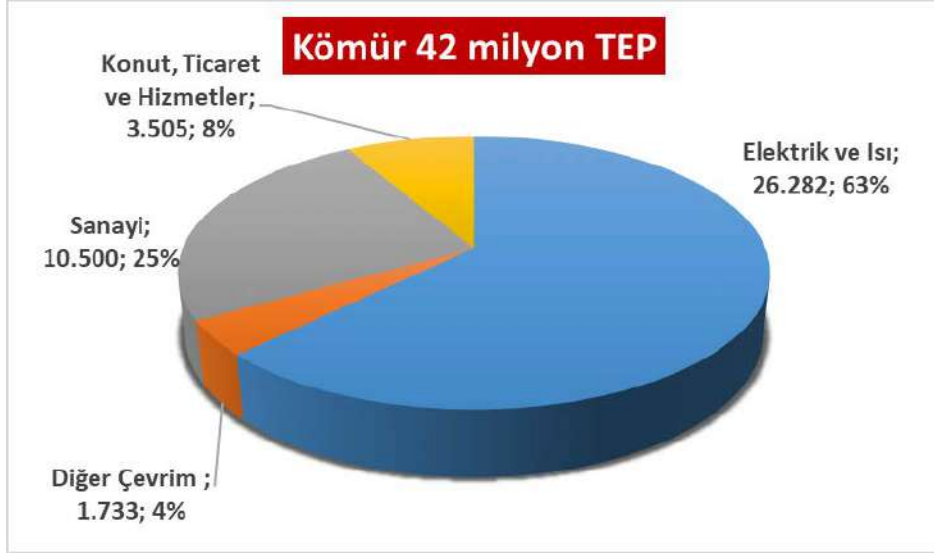
Şekil 10: Petrol Arzı Kullanım Alanları

Kaynak: ETKB Birincil Enerji Arzı tablolarından yararlanılarak, MMO Enerji Çalışma Grubu üyesi Orhan Aytaç tarafından hazırlanmıştır.



Şekil 11: Doğalgaz Arzı Kullanım Alanları

Kaynak: ETKB Birincil Enerji Arzı tablolarından yararlanarak, MMO Enerji Çalışma Grubu üyesi Orhan Aytaç tarafından hazırlanmıştır.

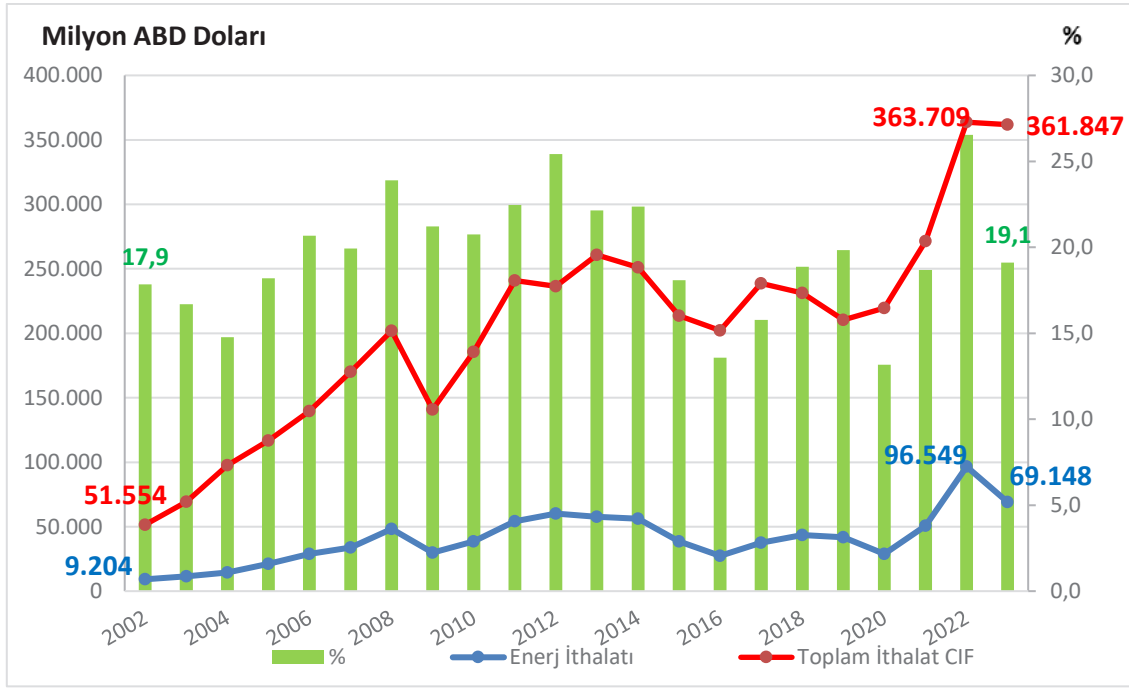


Şekil 12: Kömür Arzı Kullanım Alanları

Kaynak: ETKB Birincil Enerji Arzı tablolarından yararlanarak, MMO Enerji Çalışma Grubu üyesi Orhan Aytaç tarafından hazırlanmıştır.

2021’de, enerji kaynakları arzı içinde yerli kaynakların payı yüzde 29,4 iken, arzın yüzde 70,6’sı ithalata dayanmaktaydı. 2022’de yerli kaynaklarda artış olmuş ve payları yüzde 32,2’ye ulaşırken, ithal kaynakların payı yüzde 67,8 olmuştur. Buna karşın, 2022’de enerji maddeleri ithalatına ödenen tutar 96,55 milyar dolara ulaşmıştır. Bu yıl, petrol fiyatlarındaki gevşemeye ek olarak, Rusya Federasyonu’ndan tercihli özel fiyatlarla yüklü miktarda petrol ithal edilmiştir. 2023’de enerji girdileri ithalatı faturası, 2022’ye göre yüzde 28,1 azalmış ve 69,15 milyar dolar olmuştur. İthalat içindeki payı da, yüzde 26,5’den yüzde 19,1’e gerilemiştir. (Şekil 13)

Ülkemizin enerji maddeleri ithalatında Rusya Federasyonu, doğal gaz ithal ettiği ülkeler arasında ilk sırada, petrol ve kömürde ise en ön sıralardadır. Rusya, ülkemiz toplam enerji arzında dörtte bire yakın bir paya sahipken enerji maddeleri ithalatında ise üçte birden fazla paya sahiptir.



Şekil 13: Türkiye İthalatı, Enerji İthalatı ve İthalat İçinde Enerji İthalatının Payı (USD, %), 2002-2023  
Kaynak: TÜİK

### 3.1 Özelleştirme Politikaları Sektörü Yönetilemez Bir Hale Getirmiştir

2021 sonu 99.819 MW olan kurulu güç, 2022 sonunda 103.809 MW'a çıkmış, 2023 sonunda ise 106.635 MW'a yükselmiştir. Kurulu güçteki artışlara karşın üretim artmak bir yana azalmaktadır. Elektrik üretimi 2021'de 334,7 TWh ulaşmıştı. Ancak 2022'de 341,8 TWh program hedefine karşın üretim 328,4 TWh olmuştur. 2023'de ise, programdaki değer 354,5 TWh iken, gerçekleşen üretim geçici verilere göre 326,3 TWh'a gerilemiş ve hedefin yüzde 7,9 altında kalmıştır. Yıllık programlardaki yüksek tahminler boşa çıkmaktadır.

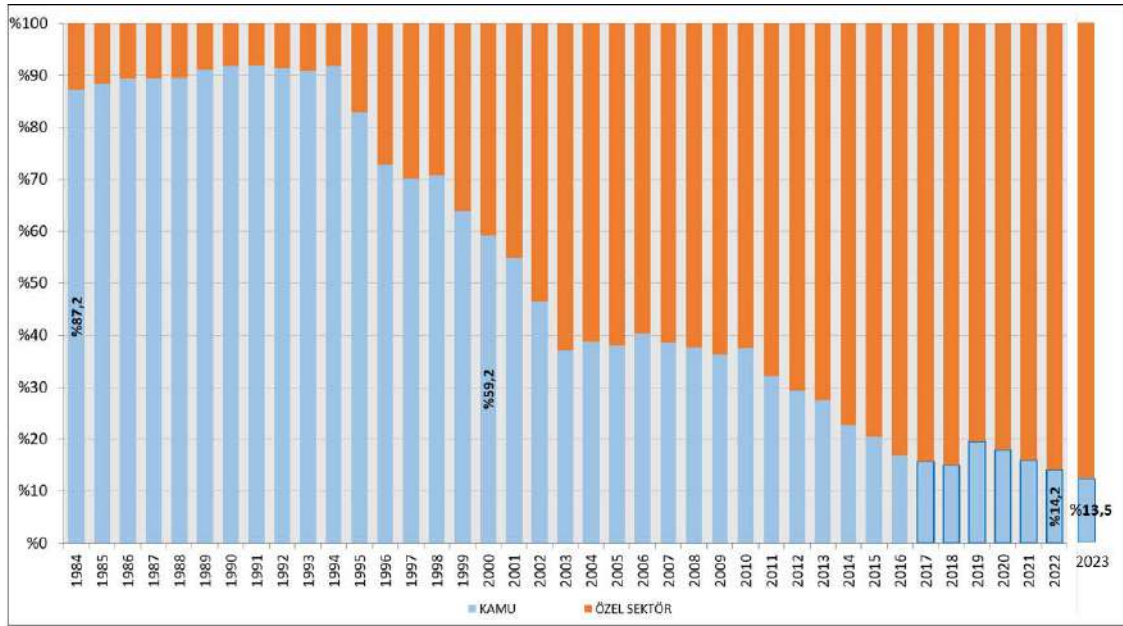
Tablo 7: Kaynaklara Göre Türkiye Elektrik Kurulu Gücü (31.12.2023) ve 2023 Yılı Elektrik Üretimi

KAYNAK TÜRÜ	KURULU GÜÇ (MW)	KAYNAK PAYI (%)	KAYNAK TÜRÜ	ÜRETİM (GWh)	KAYNAK PAYI (%)
DOĞAL GAZ	25.352,5	23,8	İTHAL KÖMÜR + TAŞ KÖMÜRÜ + ASFALTİT	77.362,0	23,7
İTHAL KÖMÜR + TAŞ KÖMÜRÜ + ASFALTİT	11.619,6	10,9	DOĞAL GAZ	69.773,8	21,4
LİNYİT	10.194,0	9,6	LİNYİT	40.929,6	12,5
SIVI YAKITLAR	265,9	0,2	SIVI YAKITLAR	704,8	0,2
FOSİL KAYNAK	47.431,9	44,5	FOSİL KAYNAK	188.770,2	57,9
HİDROLİK	31.961,9	30,0	HİDROLİK	63.839,8	19,6
JEOTERMAL + RÜZGAR + GÜNEŞ	24.792,9	23,3	JEOTERMAL + RÜZGAR + GÜNEŞ	63.747,8	19,5
BIYOKÜTLE + ATIK ISI	2.448,1	2,3	BIYOKÜTLE + ATIK ISI	9.943,9	3,0
YENİLENEBİLİR KAYNAK	59.202,9	55,5	YENİLENEBİLİR KAYNAK	137.531,5	42,1
TOPLAM	106.634,9	100,0	TOPLAM	326.301,7	100,0

Kaynak: TEİAŞ (Geçici Veriler)

Kamu elektrik üretim tesislerinin büyük bölümü özelleştirilmiştir. Çeşitli teşvik ve desteklerle özel sektör şirketleri (plansızca) yeni elektrik santralleri kurmaya yönlendirilmiştir. Şekil 14'de görüldüğü gibi elektrik üretiminde kamunun payı 1984'de yüzde 87,2 iken 2022'de yüzde 14,2, 2023'de ise daha da gerileyerek yüzde 13,5 olmuştur. Elektrik dağıtımı ve satışı tamamen özel şirketler aracılığıyla yapılmaktadır. Doğalgaz dağıtımı ve satışı, belediye kuruluşu olan İGDAŞ tarafından sağlanan İstanbul dışında, ülke ölçeğinde bütünüyle özel sektör şirketlerince gerçekleştirilmektedir.





Şekil 14: Elektrik Üretiminde Kamu ve Özel Sektör Paylarının Gelişimi (%), 1984–2023

Kaynak: TEİAŞ

Birkaç büyük özel sermaye grubu, elektrik dağıtımını kontrol etmekte oldukları gibi, elektrik üretiminde de kayda değer bir ağırlığa sahiptir.

Elektrik dağıtım şirketleri ve santral özelleştirmeleri ile alım garantili elektrik üretim tesislerinin ihalelerinde sürekli tercih edilen az sayıdaki bazı özel sermaye grupları, kamudan en çok iş alan şirketler sıralamasında dünyada ilk sıralarda yer almaktadır.

Toplum yararını dikkate almayan, kamusal planlamayı, denetimi ve kamusal üretimi reddeden ve işlevsizleştiren, kamu kaynaklarını özel şirketlere aktarmaya ve belirli sermaye gruplarının çıkarlarını azamileştirmeye yönelik enerji politika ve uygulamaları ile sadece elektrik üretimi alanında 2018-2022 döneminde 138 milyar TL özel şirketlere doğrudan transfer edilmiştir. Yenilenebilir enerjiyi destekleme iddiasıyla, özel şirketlere kamu kaynaklarından ve ödedikleri faturalar ile yurttaşların cebinden milyarlar aktırılmasına ek olarak, insan yaşamını ve doğayı tahrip eden uygulamalara bırakın ses çıkarılmasını, her türlü kamusal destek sağlanmaktadır. (Tablo 8)

Tablo 8: Özel Elektrik Üreticilerine Yönelik İlave Ödemeler

ÖDEME ÇEŞİTLERİ		İLAVE OLARAK ÖDENEN (Milyar TL)			
		Önceki Yıllar	2018-2021	2022	2018-2022 TOPLAM ÖDEME
YEKDEM - YENİLENEBİLİR ENERJİ KAYNAKLARI DESTEKLEME MEKANİZMASI KAPSAMINDA PTF ÜZERİNDE ÖDEME TUTARI (2012-2021) (Bazı Kabullerle Tarafımızdan Hesaplanmıştır)		14,9	77,65	0,00	77,65
YERLİ KÖMÜR SANTRALLARINDAN SABİT FİYATLA ELEKTRİKALIMI İÇİN İLAVE ÖDEME TUTARI (2016-2020) (Bazı Kabullerle Tarafımızdan Hesaplanmıştır)		1,1	10,96	0,00	10,96
KAPASİTE MEKANİZMASI ÖDEMESİ (2018-2021) (EPDK - TEİAŞ)		--	8,46	3,00	11,46
DOĞAL GAZ SANTRALLARINA YAKIT MALİYETİ DESTEĞİ (Bazı Kabullerle Tarafımızdan Hesaplanmıştır)		?	20,21	18,02	38,23
YERLİ KÖMÜR SANTRALLARI İÇİN ÇEVRE İZİNİ TEŞVİĞİ		---	Alım Fiyatına %3 İlave		
ÖZELLEŞTİRİLEN YERLİ KÖMÜR SANTRALLARI İÇİN ÇEVRE MEVZUATINA UYUMDA ESNEKLİK		?	?	?	?
TOPLAM		16,00	117,28	21,02	138,30

Kaynak: Sektör kuruluşlarının verilerinden yararlanarak, MMO Enerji Çalışma Grubu üyesi Orhan Aytaç tarafından hesaplanmıştır



Genelde enerji, özelde elektrik enerjisi alanındaki özelleştirmeler ve plansız uygulamalar sonucu ülkede kapasite fazlası sorunu oluşmuştur. Her yıl birbiri ardına, tarım alanlarına, çevreye, ekosisteme, yöre halkının yaşamına ve ekonomisine etkileri dikkate alınmaksızın, yeni enerji santralleri lisansları verilmektedir. Diğer yandan petrol ve doğalgaz fiyatlarındaki kontrol edilmesi mümkün olmayan artış, ülkeyi bir yandan santral inşa ederken diğer yandan santral kapatan bir akıldışılığa mahkûm etmekte, ülkemizde atıl durumdaki santraller artmaktadır. Özel firmalar tarafından dışarıdan alınan kredilerle yapılan irrasyonel ve gereksiz yatırımların maliyetleri elektrik fiyatlarına yansımakta veya kapasite mekanizması gibi uygulamalarla dolaylı olarak yurttaşlar tarafından ödenmektedir.

Piyasa savunucularının elektrik üretiminde özel sektörün rasyonel davranacağı iddialarına karşılık plansız irrasyonel yatırımlar ile kapasite fazlası ortaya çıkmıştır. Normalinde kapasite ödemesi “yetersiz arz kapasitesi” olması durumunda kullanılan bir yöntem olmasına rağmen, ihtiyacın az (arzın fazla, dolayısıyla piyasa takas fiyatının düşük) olduğu dönemlerde elektrik satamayan özel firmalara kapasite mekanizması vasıtasıyla para ödenmektedir. (Tablo 9)

**Tablo 9:** Özel Elektrik Üretim Şirketlerine Kapasite Mekanizması Ödemeleri (1.1.2018-31.12.2023)

YAKIT / KAYNAK	KAPASİTE MEKANİZMASI												
	2018		2019		2020		2021		2022		2023		TOPLAM
	SANTRAL SAYISI	ÖDENEN (Milyon TL)	SANTRAL SAYISI	ÖDENEN (Milyon TL)	SANTRAL SAYISI	ÖDENEN (Milyon TL)	SANTRAL SAYISI	ÖDENEN (Milyon TL)	SANTRAL SAYISI	ÖDENEN (Milyon TL)	SANTRAL SAYISI	ÖDENEN (Milyon TL)	ÖDENEN (Milyon TL)
DOĞAL GAZ	12 Adet	718,3	12 Adet	632,4	11 Adet	806,87	15 Adet	1.067,77	15 Adet	2.008,95	15 Adet	2.416,47	7.650,72
KÖMÜR (YERLİ) (*)	14 Adet	654,8	15 Adet	1.133,6	15 Adet	1.183,18	15 Adet	1.534,65	15 Adet	693,88	14 Adet	1.160,00	6.360,07
HİDROLİK	---	---	10 Adet	126,3	10 Adet	155,31	10 Adet	165,35	10 Adet	270,72	10 Adet	333,93	1.051,61
KÖMÜR (İTHAL+YERLİ)	3 Adet	34,1	6 Adet	107,7	5 Adet	45,07	8 Adet	77,56	9 Adet	14,82	9 Adet	16,37	295,61
DOĞAL GAZ (İTHAL+YERLİ)	---	---	---	---	4 Adet	9,80	3 Adet	7,32	3 Adet	11,64	2 Adet	73,23	101,99
TOPLAM	28 Adet	1.407,1	43 Adet	2.000,0	45 Adet	2.200,23	51 Adet	2.852,65	52 Adet	3.000,00	52 Adet	4.000,00	15.459,98

(\*) 9 Adedi özelleştirilen santraller

Kaynak: TEİAŞ

### 3.2 Enerjide Kamucu Uygulamalar

**Yaşanan 40 yıllık özelleştirme ve piyasalaştırma uygulamaları enerji alanını yönetilemez bir hale getirmiştir. Dayanılmaz hale gelen bu sorunları aşmak ve yaşamı sürdürülemez kılan siyasi-ekonomik ve sosyal krizden mümkün olan en çabuk şekilde ve en az hasarla çıkabilmek için; yurttaşların ve toplumun vazgeçilmez gereksinimlerinin karşılanmasında kamu/toplum yararı, kamu mülkiyeti, kamusal hizmet esaslarını temel alan demokratik bir planlama ve toplumsal kalkınma perspektifi ile kamucu/toplumcu bir program uygulanmalıdır.**

Kamucu/toplumcu programın enerji politika ve uygulamaları; tüm yurttaşların ve toplumun ortak gereksinimleri olan adalet, beslenme, uygun barınma, sağlık, eğitim, güvenli çalışma ve yaşam koşulları, ulaşım, iletişim, kültürel ve sportif tüm hizmet ve faaliyetlerin ihtiyaçlarını karşılayacak ve ekonomik faaliyetlerin gereksineceği miktar ve nitelikte enerjiyi üretecek şekilde planlanmalıdır.

Özetle enerji üretimi ve dağıtımı toplum çıkarlarını gözetilen bir yapıda, kamusal planlama kapsamında, bir kamu hizmeti üretimi olarak değerlendirilmelidir.

Bu çerçevede enerjinin doğal ve toplumsal çevreye olumsuz etkileri asgari düzeyde tutularak ve azami ölçüde yenilenebilir kaynaklara dayalı, etkin ve verimli olarak üretimi, iletimi ve dağıtımı gerçekleştirilmelidir.

### 3.3 Enerjide Kamucu Dönüşümün Genel İlkeleri

Kamucu/toplumcu anlayış, toplumun temel ihtiyaçlarının karşılanmasında kâr beklentisiyle hareket etmez. Demokratik katılımcı bir planlama sistematiğine dayalı uzun vadeli öngörülerle, sermayenin ve şirketlerin çıkarlarını değil; toplumsal/kamusal, ulusal çıkarları gözeterek; tüm kamusal mal ve hizmetlere yönelik enerji ihtiyacının, geniş kesimlerin sürekli yararlanmasına imkân verecek biçimde düşük maliyetle üretimini ve dağıtımını esas alır.

Bu bağlamda:

- Kamu kuruluş ve işletmelerine toplumcu bir yönetim ve çalışma anlayışını egemen kılma,
  - Yatırımların planlamasında kâr beklentisini değil, toplum yararını ve üstün kamu çıkarını gözetme,
  - Kâr odaklı üretimi değil, kamu/toplum çıkarları doğrultusundaki enerji üretiminin, yeterince kârlı olmadığı durumlarda bile sürdürülerek toplumun enerji ihtiyacını güvenli biçimde karşılanmanın birincil amaç olması,
  - Planlama sistematiğine dayalı uzun vadeli öngörülerle, enerji ihtiyacının, toplumsal/kamusal ve ulusal çıkarlar gözetilerek, geniş kesimlerin sürekli yararlanmasına imkân verecek biçimde karşılanmasını ve düşük maliyetle üretimini ve dağıtımını esas alma,
  - Enerji ihtiyacını, plansız ve gereksiz bir şekilde yeni enerji tesisleri kurma ve yeni enerji arzıyla karşılama politikasını terk etme,
  - Kaynakların sınırlı olduğunu dikkate alarak, yatırımların niteliğini ve etkinliğini, mevcut kurulu gücün emre amadeliğini, verimliliği, diğer bir deyişle yatırımlardan ve kurulu güçten teknik olarak beklenen faydayı elde etmeyi gözetilen politika ve uygulamaların yaşama geçirilmesi,
  - Yeni ihtiyaçları, öncelikle, dağıtımdaki dahil kayıpları düşürerek ve nihai sektörlerde yer yer yüzde 50'nin üzerine çıkabilen enerji tasarrufu imkânları ile karşılamayı temel alma,
  - Yenilenebilir kaynaklara dayalı enerji ekipmanlarının yurtiçinde üretimini öngören projelere öncelik ve ağırlık verme,
  - Sermayenin pek sevdiği yalana dayalı, "KİT'ler zarar eder" tekerlemesinin ne kadar boş olduğunu kamunun verimli çalışmaları ile kanıtlama,
  - Bu süreçte mevcut ve kamuya dönen tesisleri, kâr amaçlı işletme yöntemleri yerine kamu hizmeti anlayışı ile verimli bir şekilde çalıştırarak örnek olma,
- enerjide kamucu dönüşümün ilkeleri olacaktır.

### 3.4 Yapılacaklar, Öncelik Verilecekler

Yukarıda belirttiğimiz ilkelerin de üstünde ve bu ilkelerin dayandığı çok önemli ve **her zaman akıllarda tutulması gereken bir husus daha var: Enerji temel bir kamu altyapı hizmetidir. Kamu eliyle ve kamu denetiminde yürütülmesi gerekmektedir.**

Kapitalizmin gereksiz/fazla tüketim ve bunu karşılamak için, sürekli yeniden üretim sarmalının tetiklediği, genel olarak tüm enerji kaynaklarının, özel olarak işlevsel olmayan elektrik tüketiminin körüklenmesi anlayışından uzak durulmalıdır. Fazla üretimin depolama imkanı çok sınırlıdır. Elektrikte ihtiyaçların üzerinde gereksiz üretim kapasiteleri oluşturulmamalı, tek ölçüt toplumun ihtiyaçlarını karşılamak olmalıdır. İletim ve dağıtım şebekelerinde de yenileme yatırımları ve yeni yatırımlarla, teknik kayıplar azaltılmalıdır. Bu şebekeleri işleten kurumların teknik altyapıları, yazılım ve donanımları yenilenebilir enerji kaynaklı üretimlerle de uyumlu olacak şekilde geliştirilmelidir.

Bundan böyle, yeni elektrik enerjisi ihtiyaçlarının karşılanmasında;

- GES'ler, RES'ler, verimli arazilere, yeşil alanlara, ormanlara değil çorak tepelere, tarıma ve iskâna elverişli olmayan alanlara kurulmalı,
- İletim ve dağıtım şebekelerinde planlamalar, yeni güneş ve rüzgâr enerjisi potansiyel üretim sahalarına bağlanılara olanak verecek şekilde yapılmalı,
- Yurttaşların kendi ihtiyaçlarını karşılamak üzere geliştirecekleri dağıtık enerji uygulamaları ve enerji kooperatiflerinin kamusal planlamaya uygun faaliyetlerinin desteklenmesine önem verilmelidir.

ETBK'nin Rüzgar Enerjisi Potansiyel Atlası'na (REPA) göre karasal RES kurulu güç potansiyeli 48.000 MW'dir. Bu veriye göre şu anda RES potansiyelin sadece yaklaşık %24'ü değerlendirilmektedir. Öte yanda, REPA'nın güncellendiği ve karasal potansiyelin mevcut teknoloji ve şartlarda 100.000 MW olduğu dile getirilmektedir. Bu durumda, potansiyelin yalnız %11-12'sinin değerlendirilmiş olması, yirmi yıldan fazladır iktidarda olan siyasi iktidarın fosil yakıt sevisi, RES ve GES karşıtı tutumunu göstermektedir.

Düşük hızlarda esen rüzgârla da elektrik üretebilen türbinlerin gelişimi de dikkate alınarak, yapılacak yeni bilimsel çalışmalarla, Türkiye'nin, güncel karasal ve deniz üstü rüzgâra dayalı elektrik üretim potansiyeli belirlenmeli ve bu büyük kaynak bir plan dahilinde değerlendirilmelidir.

Denizlerde kurulabilecek RES'lerde ise daha yola bile çıkılmamıştır. Yerli imalat sanayiinin yanı sıra gemi ve deniz araçları yapım ve bakım onarım sektörünü ve denizciliği de geliştirme potansiyeli olan deniz üstü RES'lerle ilgili toplum yararı doğrultusunda bir yol haritası, strateji belgesi ve eylem planları, ilgili tüm kesimlerin katılımıyla hazırlanmalı ve uygulanmalıdır.

Emperyalist-kapitalist sistemin tüm devlet ve kurumları ile yürüttüğü, ülkemizin Ege ve Akdeniz'de münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığını daraltma, küçültme ve böylece gerek denizlerdeki doğal kaynaklardan, gerekse deniz üstü RES potansiyelinden yararlanmasını sınırlama girişimleri engellenmeli, ülkemizin denizlerdeki tüm haklarının tescili sağlanmalıdır.

ETKB'nin Güneş Enerjisi Potansiyel Atlası'na (GEPA) göre, yıllık GES potansiyeli 380.000 GWh/yıldır (yaklaşık 250.000 MW kurulu güç). Bu yüksek potansiyelin şu anda sadece yaklaşık %4'ü değerlendirilmektedir. Atıl durumdaki bu dev potansiyelin tam olarak değerlendirilmesi için, güneş enerjisi karşıtı yaklaşım devre dışı bırakılmalı, konan engeller kaldırılmalıdır. Kadim bir güneş ülkesi olan ülkemizde bu sonsuz kaynaktan en yüksek düzeyde yararlanılmalıdır.

Tüm fabrikalar, stadyumlar, terminaller ve büyük binalarda çatılara, yerleşimlerde ölü alanlara güneş panelleri konulmalı, karayolları ve demiryollarının aydınlatılmasında güzergâh üzerinde kurulacak güneş panellerinden yararlanılmalıdır.

- Elektrik üretim, iletim ve dağıtım konusunda dünyada gelişen yeni kaynaklar ve teknolojiler yakından takip edilerek, ülkemiz için anlamlı olabilecek olanlar belirlenmeli, yapılabilirlik ve uygulanabilirlik çalışmaları yapılmalı,
- Enerji sektöründe çalışacak kadroların sahada yapılacak çalışmalarda verimli olabilmeleri için, örgün ve yaygın eğitim çalışmalarının kapsamı, ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde düzenlenmeli,
- Yeni kurulacak santrallerin ve bakım-rehabilitasyon-yenileme çalışmaları yapılan tesislerin enerji ekipman ihtiyaçlarının yurtiçinden imal ve temini esas olmalı,
- Kamu yararı kavramının tanımlanması ve uygulanması, toplumun ve emekçi halkın yararını gözeten nesnel ve somut olarak ölçülebilir ölçütlere dayandırılmalı,
- Toplum yararı üstün kamu yararı olarak belirlenmeli ve öncelik verilmeli,

- Enerji projelerine ilişkin yatırım kararlarında, ilgili projelerin topluma fayda ve maliyetlerini (olumlu ve olumsuz etkilerini) çeşitli yönlerden analiz eden/değerlendiren Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED), Sosyal Etki Değerlendirme, Sağlık Etki Değerlendirme, Ekonomik Fayda Maliyet Analizi, Sosyal Analiz, Sosyo-Kültürel Analiz, Bölgesel Analiz gibi nesnel, nicel ve ölçülebilir kriterleri esas alınmalı,

- Tüm enerji projelerinde fizibilite aşamasından, tesis montajı ve işletme ömrü sonuna kadar sürecin tüm aşamalarında, toplum yararı ve çevrenin korunması öncelikle göz önüne alınmalı, halkın kabulü, diyalog ve danışma önemsenmeli, verimli tarımsal arazilere enerji tesisi kurulmasını ve halkın geçim kaynağı olan tarım alanlarına ve ürünlerine zarar verilmesi mutlaka önlenmeli,

- Ormanların, sulak alanların ve her türlü ekosistemin zarar görmesine izin vermemeli; tarihi ve kültürel varlıkların sadece bugünün değil gelecek kuşakların da zenginlikleri olduğundan hareketle, bu varlıkları olumsuz etkileyecek, tahrip edecek yatırımlardan kaçınılmalıdır.

Isınma amaçlı fosil yakıt kullanımının azaltılması için:

+ Tüm binalar ve yapılar, ısınma ve soğutma ihtiyaçlarını ve ısı kayıplarını asgariye indirecek mimari özelliklere, yapım kurallarına ve güneşten azami ölçüde yararlanmalarına imkan verecek güneş mimarisi esaslarına uygun olmalı,

+ İmar planlamaları ve düzenlemelerde kentsel yerleşimler güneşten azami ölçüde yararlanmaya olanak verecek şekilde konumlanmalı; mevcut bina stokunda, mimarisi uygun olan tüm binalarda ve yeni inşa edilen tüm yapılarda sıcak su eldesi için güneş panelleri uygulaması zorunlu olmalı; yapıların ortam (toprak, su, hava) ısısından yararlanmalarını sağlayacak ısı pompaları kullanmaları sağlanmalı,

+ Jeotermal kaynaklar bölgesel ısıtma için, çevre koruyucu tüm önlemler alınarak azami ölçüde değerlendirilmeli,

+ Mevcut yapı stokunda yalıtım çalışmalarına ağırlık verilmeli, konutlarda yalıtım yapılabilmesi için kamu kaynaklarından destek sağlanmalı, KDV yüzde bire indirilmeli,

+ Enerji verimliliği yüksek ev ekipmanlarının vergileri (ÖTV, KDV) düşürülmelidir.

### **3.5 Enerji Sektöründe Yeni Kurumlar**

Enerjide kamucu dönüşüm, kaçınılmaz olarak yeni kurumların oluşturulmasını ve yeni yapılanmaları zorunlu kılacaktır. Ayrıca yeni yapılanmada ihtiyaç kalmayacağı için kapatılacak kurumlar da söz konusu olabilecektir. Öngörülen bu yeni kurumlar işlevleriyle birlikte aşağıda anlatılmıştır.

#### **Elektrik Üretimi, İletimi, Dağıtımı: Türkiye Elektrik Kurumu (TEK)**

Elektrik üretimi, iletimi ve dağıtımı faaliyetleri geleneksel olarak “doğal tekel” olarak adlandırılmaktadır. Doğal tekel, bir hizmetin, birden çok üretici tarafından yapılmasının fiziki veya ekonomik olarak olanaklı olmadığı, tek üretici tarafından daha az bir maddi ve toplumsal maliyetle verilebileceği kamusal bir bağlama sahiptir.

Elektrik enerjisi üretimi, iletimi ve dağıtımında da bu durum geçerlidir. İki yerleşim yeri arasında farklı kuruluşlara ait birden fazla iletim hattı olması anlamlı ve doğru değildir. İktidarın niyetlendiği iletim şebekesinin özelleştirilmesinin, kamu tekelinin yerine özel bir tekel yaratılmasından başka bir anlamı yoktur. Kamu çıkarı açısından en büyük risk doğal tekelin özelleştirilmesidir. Aynı şekilde bir şehir içerisinde birden fazla dağıtım şebekesi de olanaksızdır. Kaldı ki elektrik hizmetinin ölçek ekonomisi kapsamında bütüncül işleyişi dikkate alındığında, hizmetin, bütünüyle doğal tekel kapsamında değerlendirilmesi kaçınılmazdır. Piyasa savunucuları bugüne değin bu söylenenleri geçersiz kılacak bir uygulama yapamamış, ortaya bir başarı hikâyesi çıkaramamıştır.

Bu nedenle;

- Elektrik üretim, iletim, dağıtım hizmetlerini verecek tesisleri ve şebekeleri kurmak ve işletmek,
- Enerji santralleri ile iletim ve dağıtım şebekelerinin gerek tesis, gerekse operasyon, yenileme ve genişletme çalışmalarında ihtiyaç duyulacak mühendislik ve müşavirlik hizmetlerini vermek,
- Santral ve şebekelerin tesis, işletme, yenileme ve genişletme çalışmalarında ihtiyaç duyulan ekipman ve aksesuarın üretim faaliyetlerini, kendi bünyesinde ve/veya sektördeki kuruluşlarla birlikte gerçekleştirmek üzere bu işlevleri yerine getirmeye uygun bir yapıda Türkiye Elektrik Kurumu (TEK) kurulmalıdır.

İletim faaliyetleri, çatı kuruluş olacak TEK bünyesindeki Türkiye Elektrik İletim A.Ş. tarafından yürütülmelidir. Bu kuruluş, mevcut iletim şebekesini, yenilenebilir enerji üretim santrallerinin şebekeye bağlanmasına imkân verecek doğrultuda geliştirmeli ve yenileyecek yatırımları hızla yapmalıdır.

21 adet bölgeye ayrılarak özelleştirilmiş olan dağıtım hizmetleri, özel dağıtım şirketleri eliyle yürütülmektedir. Oysa iletimdeki gibi dağıtımda da kamu tekeli olması gerekmektedir. Bu çerçevede dağıtım şirketleri kamulaştırılmalıdır. Özellikle arz güvenliğini güvence altına almak için, gerek kurulu güç dengesi, gerek üretim miktarı açılarından üretim altyapısında da kamunun ağırlık kazanması şarttır. Bu amaçla kamu elindeki santrallerin özelleştirilmesi derhal durdurulmalı, verimli özel santraller de kamulaştırılmalıdır.

### **Türkiye Petrol ve Doğal Gaz Kurumu (TPDK)**

İklim değişikliği koşullarında, tüm fosil yakıtların olduğu gibi petrol ve gazın, toplam enerji arzı ve tüketimindeki paylarının düşürülmesi hedeflenmeli, bu doğrultuda çalışmalar yapılmalıdır. Ancak özellikle evlerde kullanılan doğal gazın yanı sıra, ulaşımda kullanılan petrolün, diğer kaynaklarla ikame edilmeleri zaman alacaktır. Petrol temelli kimya sanayi ürünlerinin yerini alacak alternatif ürünlerin gelişmesi de kayda değer bir süreye ihtiyaç duyabilecektir. Diğer tarafta, petrolde %90'ı aşan, doğal gazda %100'e ulaşan dışa bağımlılığın azaltılması, yüksek tutarlı ithalat faturalarının düşürülmesi ve tüketimi körüklemeyip azaltıcı önlemlerin alınması gerekmektedir.

Petrol ve doğal gazın yapıları gereği birbirleriyle ayrılmaz bütünlüğü; arama ve üretimlerinden, iletim ve tüketiciye ulaşmalarına kadar değer zincirlerindeki halkalarının ayrılmaz olduğu göz önüne alınmalıdır. Bu geçiş sürecinde, dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi, ülkemizde de petrol ve doğal gaz arama, üretim, rafinaj, iletim faaliyetleri dikey bütünleşmiş bir yapıda sürdürülmelidir. Bu yapı, dağıtım ve satış faaliyetlerinde de bulunabilmelidir. Bu amaçla, TPAO ve BOTAS'ı da bünyesine alacak Türkiye Petrol ve Doğal Gaz Kurumu (TPDK) kurulmalıdır. Arama ve üretim faaliyetlerinde çevreye yönelik olumsuz etkilerin asgari düzeyde olmasına çalışılmalıdır.

### **3.6 Neleri Durdurmalı, Nelere Son Vermeliyiz?**

**Önerdiğimiz kamusal yapıda, adı üzerinde bir piyasa kurumu olan ve bugüne değin tek işlevini yurttaşların değil, enerji şirketlerinin hak ve çıkarlarını kollamak olarak algılamış ve uygulamış olan Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK) ve yine enerji alanında piyasa ve borsa yapısını idare etmek üzere kurulmuş olan Enerji Piyasaları İşletme A.Ş. (EPIAŞ) kapatılmalıdır.**

**Akkuyu ve Sinop Nükleer Güç Santrali (NGS) gibi riskli, dışa bağımlı, pahalı projeleri iptal etmeli, Akkuyu NGS, TANAP, Türk Akımı vb. projelerde yapıldığı gibi; bazı ticari sözleşmelerin, bir tür "yasal hile" ile gereği olmadığı halde TBMM onayından geçirilerek uluslararası sözleşme niteliği kazandırılması ve ulusal iç hukukun denetimi dışına çıkarılmasını önlemeli; bu tür sözleşmeler ivedilikle yeniden görüşme konusu yapmalı, toplum ve ülke çıkarları doğrultusunda değiştirmelidir.**

İthal edilen petrol, doğal gaz, kömür gibi enerji hammaddeleri ile ilgili alım anlaşmaları yeniden görüşme konusu yapmalı, ülkemiz aleyhine olan maddelerinin iptal edilmesini sağlamalı, ülkeden geçen tüm transit boru hatları millileştirilmeli, özel sektör sahipliğindeki kamulaştırılmalıdır.

“Acele kamulaştırma” denen, sermayenin enerji yatırımları için yurttaşların oturdukları evlerden, topraklarından, çevrelerinden koparılmasına, sürgün edilmesine dayanak olan insan haklarına aykırı bu uygulama derhal sona erdirilmelidir.

Kullanılmayan bir hak, hak değildir. Toplumsal adalet için, tüm idari ve adli yargı süreçlerinde, halkın ve demokratik kuruluşların hatalı uygulamalara yasal itiraz hakkını sınırlayan, önleyen, hatalı yoruma açık; “doğrudan zarar görme şartı”, “yüksek dava açma harçları ve çok yüksek bilirkişi ücretleri” gibi tüm engeller kaldırılmalı, hak arama kolay ve uygulanabilir hale getirilmelidir.

Özel elektrik şirketlerine kamudan kaynak aktarım mekanizmaları olan ve bedelleri kamu ve tüketiciler tarafında ödenen:

- Yerli kömür yakan santrallara tanınan, piyasa fiyatlarından daha yüksek sabit fiyattan alım garantileri,
- Kömür ve doğal gaz yakıtlı santrallara (ve geçmiş yıllarda hidroelektrik santrallara da) ilave ödeme yapılmasını sağlayan Kapasite Mekanizması,
- Yenilenebilir kaynaklara uygulanan YEKDEM vb.

yatırımcı özel şirketlere kamu kaynaklarından aktarım uygulamalarına son verilmelidir.

Ülkemizde (dünyada olduğu gibi) elektrik sektörünün piyasalaştırılmasına paralel olarak uygulanan “Merit Order” sistemi, maliyeti düşük santralların ürettikleri elektrik enerjisini maliyetlerinin üzerindeki fiyatlarla satmalarına olanak sağlamaktadır. Bu sistemin sonucu olarak yüksek piyasa takas fiyatının (PTF) referans satış bedeli olması, özellikle elektrik üreticisi büyük gruplara avantaj sağlamaktadır. Yüksek PTF’nin bedeli, tarifeler aracılığıyla yurttaşlar tarafından ödenmektedir. PTF uygulamasına son verilmeli ve yerine maliyet esaslı bir sistem oluşturulmalıdır.

Üretim yöntemi ne denli çevre dostu olursa olsun elektrik üretme gereçesi, santral çevresinde yaşayan insanların istekleri dışında yaşamsal haklarının sınırlandırılması, ortadan kaldırılmasını haklı kılamaz. “Çevreci santral yapma” iddiası da, santralların tüm çevresel ve toplumsal etkilerini göz ardı etmenin, verimli tarımsal arazileri sınırsız biçimde işgal etmenin, derinlere deşarj edilmesi gereken jeotermal kaynağın yüzeye yakın kuyulara veya yüzeye boşaltmanın, akarsu yataklarının güzergâhlarını değiştirmenin, doğal yaşam için gerekli olan suyu beton borular içerisine hapsedmenin ve çok sayıda ağacı kesmenin gereçesi olamaz.

Elektrik üretiminde fosil yakıtlı santralların payı azaltılmalıdır. Bu doğrultuda, yeni kömür yakıtlı santrallara izin verilmemelidir. Mevcut kömür yakıtlı santralların, JES’lerin, yasal hilelerle çevreyi kirletmelerine son verilmelidir. Çevreye verdikleri zararları giderici yatırımları yapmayan santralların üretimleri durdurulmalı, bu yatırımları yapmamakta ısrar eden tesislerin yönetimine kamu adına el konulmalıdır.

Yapılacak kapsamlı toplumsal fayda maliyet çalışmalarının sonuçlarına göre, mevcut tesisler, ya gerekli teknik yatırımlar hızla yapılarak faaliyetlerine devam etmeli, ya da santrallarda ve santrallara kömür sağlayan maden işletmelerinde çalışanların sosyal hakları güvence altına alınarak kapatılmalı; tesis, bina ve araziler toplum çıkarları doğrultusunda kullanılmalıdır.

Filtre, baca gazı arıtma, atık su arıtma, atık kül-cüruf-alçı taşı depolama alanı vb. yatırımlarını çok ivedilikle yapmadıkları, bu sistemleri etkin ve verimli bir şekilde hizmet verir hale getirmediği, salımlarını devamlı erişilebilir şekilde web sitelerinde duyurmadıkları sürece, söz konusu santralların çalışmalarına izin verilmemelidir. Kömür sahalarını genişletmek için yerleşim yerlerinin, tarım alanlarının, meraların, ormanların tahrip edilmesine engel olunmalıdır.



Atanmış ve seçilmiş yöneticilerin görevi, santral yatırımcısı sermaye gruplarının çıkarlarını kollamak değil, her ne pahasına olursa olsun o bölgede yaşayan insanların, toplumun, çevrenin, doğanın ve ülkenin çıkarlarını korumak olmalı; kuralları istisnasız uygulamak, yurttaşların anayasal haklarını savunmakla yükümlü oldukları akıllarından çıkarılmamalıdır. Halen milli park, tabiat parkı, tabiat anıtı ile tabiatı koruma alanlarında, muhafaza ormanlarında vb. alanlarda ilgili bakanlığın; doğal sit alanlarında ise ilgili koruma bölge kurulunun olumlu görüşü alınarak, yenilenebilir enerji kaynaklarına dayalı elektrik üretim tesislerinin kurulmasına izin verilebilmektedir. Ülke doğasının tahrip edilmesine, flora ve fauna kaybına ve yerel halkla yeni anlaşmazlık alanlarının yaratılmasına yol açabilecek yanlış uygulamalar sona ermelidir.

Yanlış uygulamalardan canı yanan, zarar gören üreticilere ve yaşadıkları bölgede sağlıklı yaşam haklarını savunmak için barışçıl yöntemlerle direnenlere baskı ve şiddet uygulama, üzerlerine kolluk kuvvetleri gönderme derhal durmalı ve halkın taleplerine kulak verilmelidir.

## 4. ULAŞIM

### 4.1 Genel Değerlendirme

21. yüzyıl dünyasında sosyal ve ekonomik yaşamı canlı ve dinamik tutabilmenin önemli şartlarından biri de ulaşım hizmetleridir. Ulaşım hizmetleri; çağdaş teknolojileri kullanmalı, tarihe, doğaya ve çevreye duyarlı olmalı, uluslararası kurallara uyumlu, hızlı ve güvenli taşıma türleri arasında dengeyi sağlayabilen, insan merkezli, çağdaş bir içerikte olmalıdır.

Kentleşme oranının artması toplumun ekonomik ve sosyal gelişmişliğinin göstergelerinden biri olarak değerlendirilirken, aynı zamanda ulaşımında en modern, en gelişmiş araçlara ve uygulamalara sahip olmak ve bu alandaki teknolojik yeniliklere ayak uydurmak da ekonomik kalkınmışlığın bir gereği olarak görülmektedir. Hızlı kentleşme, sanayileşme ve nüfus artışı, ulaşım alanına etki etmekte ve sorunlar yaratmaktadır. **Ulaştırma bir hizmet türü olup, diğer sektörlerin gereksinimi ile toplumsal gereksinimler doğrultusunda üretilme ve anında sunulma zorunluluğu vardır. Dolayısıyla; bir anlamda hareket ve hareket güvenliği olarak da tarif edilen ulaşımında arz ve karşılığı olan talebin doğru tanımlanması bir zorunluluk yaratmaktadır. Ulaşımında arz ve karşılığı olan talep hayata geçirilirken bu potansiyelin bir ulaşım planlaması ve politikası da mutlaka olmak zorundadır. Diğer bir ifade ile bütün ihtiyaçlar, kaynaklar, ilişkiler doğru planlama, politika, strateji ve uygulamalarla hayata geçirilmek durumundadır.**

Ulaşım hizmeti, kendi başına bir ekonomik faaliyet olmakla beraber diğer sektörlerle de yakın ilişkisi vardır ve ekonomide taşıma başlı başına faydalı bir maliyet unsuru sayılmak zorundadır. Ulaşım hizmetinin; doğru planlanmış, yeterli altyapısı olan, hızlı, güvenli ve kombine taşıma türlerinin kullanıldığı ekonomik bir taşıma türü olarak hayata geçirilmesi, hizmet sunduğu sektörlerle avantaj sağlayarak ekonomiyi olumlu yönde etkiler.

Dünyada genellikle yük ve yolcu taşımacılığında, toplu ulaşım araçlarının kullanılmasına ilişkin seçenekler söz konusu iken, ana ulaşım türlerinden biri olan karayolu taşımacılığı; modlar arasında kesintisiz taşımaya olanak vermesi, esnek yapısı, hızı ve modlar arası geçişlere uyumlu olması nedeniyle tercih edilmesine ve bu ulaşım türünün giderek gelişmesine olanak vermiştir. Kara ulaşımının kullanılma oranı ve nüfusa göre hızla artan otomobil sayısı, yeni altyapı gereksinimlerine neden olmaktadır. Gerçekleştirilen ve planlanan ulaşım altyapı yatırımları ile artan maliyetler, trafikte tıkanıklıkları ve yeni problemleri önleyememektedir. Bu durum sonsuz bir sarmal halindedir.

Özellikle geri kalmış ülkelerde hem ekonomik yetersizlikler, yetersiz altyapı ve ulaşım politikalarındaki olumsuzluklar ulaşımı içinden çıkılmaz hale getirmektedir. Bunlarla beraber kara ulaşımının diğer ulaşım türlerine göre; trafik kazaları, trafik tıkanıklıkları, daha fazla hava ve çevre kirliliği, gürültü, ayrıca tüketilen akaryakıt atıklarının su ve toprak kirlenmesine yol açması, ekolojik dengenin bozulması, yüksek maliyet vb. nedenlerden dolayı ge-

lişmiş ve kimi gelişmekte olan ülkelerin zorunlu olarak diğer taşıma türlerine yönelmesine neden olmuş, kombine taşımaya yönelik planlama çalışmaları ve uygulamaları öne çıkmıştır.

Yalnızca trafik kazalarının yarattığı maddi kayıp, Dünya Bankası verilerine göre, ülkelerin gayri safi milli hâsıllarının %1,5'i ile 2,5'i arasındadır. 2000 yılında AB ülkelerinde meydana gelen karayolu trafik kazalarının doğrudan ölçülebilen parasal karşılığı 45 milyar avrodur. Dolaylı zararlar (fiziksel ve psikolojik) ise bunun 3 veya 4 misli olup toplam zarar 160 milyar avrodur. Ülkemiz için en düşük değer olan %1,5 dikkate alındığında doğan kayıp 2001 yılı için 12,1 milyar dolar, 2022 yılı GSYH'si dikkate alındığında ise yaklaşık 13,6 milyar dolar olmuştur.

Diğer yandan karayolu taşımacılığının yol açtığı olumsuzlukları asgariye indirmek için, bir yandan karayolunda çalışan araçların kullandığı petrol türevi yakıtlar yerine yeni nesil yenilenebilir enerji türleri araştırılmaya başlanmıştır. Güvenli araç teknolojisi ile güvenli yollar için yol yapım teknikleri geliştirilirken, diğer yandan karayolu taşımacılığına alternatif taşıma türlerinin etkinliği artırılmıştır. Bu doğrultuda, çeşitli ülkelerde, taşıma maliyetleri de göz önüne alınarak, daha ucuz taşıma türleri olan raylı sistemlere ve iç suyolu taşımacılığına ağırlık verilmiş, toplu taşıma ve kombine taşımacılığın desteklenmesi için çalışmalar yoğunlaştırılarak hayata geçirilmiştir.

**Hemen her ülke için; karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, suyolu ve boru hatlarının teknik ve ekonomik açıdan uyumlu ve etkin olduğu bir ulaşım sisteminin geliştirilmesi, gerek ülke kaynaklarının rasyonel kullanılması gerekse ulaşımın toplulaştırılması ve toplumsallaştırılması açısından önemlidir.**

Gelecekte yük taşımacılığında, düşük maliyetinden dolayı öncelikli olarak denizyolu taşımaları, ikincil olarak da demiryolu taşımaları kullanılacaktır. Modlar arasında kesintisiz taşımaya olanak vermesi, esnek yapısı, hızı ve modlar arası geçişlere uyumlu olması nedeniyle, olumsuzluklarına rağmen kısa mesafelerde ise yoğunluklu olarak karayolu taşımaları tercih edilebilecektir. Yük taşımacılığında büyük oranda birbirini tamamlayan hızlı, ekonomik ve güvenli taşımaya elverişli kombine/intermodal/multimodal sistemlerden yararlanılacaktır. Bu sistemlerde gerektiğinde karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolunun birlikte kullanılması gerekecektir. Son dönemde petrol ve doğalgaz taşımaları için hem uluslararası transit geçişler, hem de ülke içi transferler için yoğun şekilde yeni boru hattı projeleri de uygulamaya sokulmaktadır.

## 4.2 1923–1950 Dönemi

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu 1923 yılına gelindiğinde, Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalma, 13 bin 900 km'si stabilize ve şose, 4 bin 450 km'si toprak olan ve 94 adet köprüden oluşan bir yol ağı mevcuttu. 1929 yılında Nafia Vekâleti (Bayındırlık Bakanlığı) içinde günümüzün karayolları teşkilatının çekirdeğini oluşturan Şose ve Köprüler Reisliği kurulmuş ve çıkarılan bir Yol Kanunu ile karayolu çalışmalarına ağırlık verilmiştir. 1923–1947 tarihleri arasında 825 km'si asfalt, 116 km'si parke, geri kalanı şose, tesviye ve ham yol olmak üzere toplam 43 bin 743 km'lik yol ağına ulaşılmış ve 1946 yılında makinalı yol yapımına geçilmiştir.

**1923 yılında demiryolları hatlarının 4 bin km'si Türkiye sınırları içerisinde kaldığından Türkiye Cumhuriyeti devletine geçmiş, 1924'te Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi kurulmuş, 1927'de Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi adını almış, 1953'te de Kamu İktisadi Devlet Teşekkülüne dönüştürülerek Devlet Demiryolları İşletmesi adı altında faaliyet göstermeye başlamıştır. 1924–1942 yılları arasında 3 bin 306 km demiryolu inşa edilmiş ve 1950 yılına kadar yolcu ve yük taşımaları ağırlıklı olarak demiryolu ve denizyolu ile gerçekleştirilmiştir.** Bu dönem sonunda yolcu taşımalarının %49,9'u karayolu, %42,2'si demiryolu, %7,5'i denizyolu ve %0,6'sı havayolu; ülke içi yük taşımalarının ise %55,1'i demiryolu, %27,8'i denizyolu, %17,1'si de karayolu ile yapılmıştır.

İkinci Dünya Savaşının sonların doğru iktidar, başını ABD'ni çektiği Batı Blokuna yanaşmaya yönelmiş, savaş sonrasında ABD'nin Marshall Planının direktifleri uygulanmaya başlanmış ve Cumhuriyetin ilk dönemlerinde izlenen politikardan uzaklaşmıştır. 1950'de DP'nin iktidara gelmesi ve NATO'ya üye olunmasıyla, izlenen politikalar bütünüyle değişmiştir.

### 4.3 1950'lerden Günümüze, Rota Değişikliği ve Sonrası

1950'li yıllarda, özellikle Marshall yardımının başlaması ile birlikte, stratejik yol yapım konusu önem kazanmıştır. **Marshall planı çerçevesinde Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demiryolları bir kenara atılarak, karayollarına yatırım yapılması öngörülmüştür. İkinci Dünya Savaşından kârlı çıkan otomotiv şirketleri tercihlerinin karayolu ulaşımı olduğunu çok net bir biçimde ifade etmişler ve Amerikan Ford, General Motors ve ABD petrol tekelleri bu politikanın başını çekmişlerdir.**

O tarihlerde Amerika Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Hilts Türkiye'ye gelerek bir rapor hazırlamış ve “*Kamyonla yük taşıma işinde Amerikan girişimcilerinden mutlaka yararlanın*” önerisinde bulunmuştur. Yine aynı raporda Hilts, denizyollarıyla yapılacak ulaştırmaya karşı çıkmış ve Türkiye'ye kredin verilmemesi yönünde tavır geliştirmiştir. O tarihlerde Devlet Demiryolları ile ilgili bir lokomotif fabrikasının kurulması da gündemdedir ve Hilts bu fabrikanın da kurulmasını istemez. Geliştirilen yeni dönem ulaştırma politikası ile Türkiye'nin ulaştırma politikası ABD'nin güdümüne girmiştir.

Bu politika değişikliği ile birlikte, idari alandaki politikalar da değişmeye başlar. “Şose ve Köprüler Reisliği” 1950 yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'na bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü olarak yapılandırılır. Bu dönemde yoğun makinalı yol yapım çalışmaları başlar. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün önceliği NATO “savunma ittifakı” gereksinimlerini karşılayacak yol planlaması yapmaktır. Nitekim ilk planlanan hat İskenderun-Erzurum yol hattıdır. Çünkü bu hat, Sovyetler Birliği'ne karşı bir ikmal hattı olarak planlanmıştır.

**1950–1970 yılları arası karayolu altyapısının hızla geliştirildiği dönemdir.** 1950'de makine ile bakımı ve yapımı gerçekleştirilen yol uzunluğu 8 bin 24 km iken, üç katan fazla artarak 1960'da 33 bin km'ye ulaşmıştır. Keza 1950 yılında her mevsim geçit veren yol uzunluğu 9 bin 624 km iken 1960 yılında 22 bin km'ye çıkmıştır.

1960–1970 döneminde yol yapma politikası, halk tabiriyle “teker dönsün” mantığı ile yazın ve kışın çalışabilecek geometrik ve fiziki standardı düşük yol yapımı olarak gerçekleştirilmiş, aynı dönemde asfalt kaplamasına da önem verilmiştir. 1970 yılı sonlarında; devlet ve il yolu ağında bulunan 59 bin 469 km'lik yolun 48 bin 125 km'lik kısmının üstyapısı tamamlanmış olup, bunun 19 bin km'lik kısmı asfalt kaplanmıştır.

1970'li yıllarda karayolları fiziki standartları yükseltilmeye çalışılmış ve toplam yol ağının %32'si asfalt kaplama haline getirilmiştir. Bu dönemde ulaştırma yatırımlarında en büyük payı karayolları yatırımları almıştır. 1980 yılından itibaren genel bütçe içerisindeki karayolu yatırımları payı düşmüş buna rağmen karayolu yük ve yolcu taşımacılığındaki artışlar hız kesmemiştir. 1980'li yıllarda 34 bin km'si asfalt olan 62 bin 500 km'lik bir karayolu ağına ulaşılmıştır.

Demiryolu altyapı ve işletme yatırımlarına göre, daha düşük yatırım tutarlarına ihtiyaç duyması, karayolu altyapı yatırımlarını daha cazip hale getirmiştir. Marshall yardımları ve 1970'ten sonra gelişmeye başlayan otomotiv sanayinin tetiklemeyle karayolu yük ve yolcu taşımacılığında diğer taşıma türlerine aleyhine ve karayolu taşımacılığı lehine dengesiz artışlar başlatmıştır. 1970'li yılların ikinci yarısından itibaren petrol fiyatlarının artması ve çıkan kriz ile birlikte petrole dayalı ulaşım politikalarını uygulayan ülkeler bu politikalarını gözden geçirmeye ve değişiklikler yapmaya başlamıştır. Özellikle petrol yoksulu ülkeler, petrolden bağımsız ulaşım planlamalarına yönelirken petrol zengini ülkeler ise petrol tüketimine dayalı ulaşım politikalarını teşvik etmeye devam etmişlerdir.

Ülkemizde tam da bu dönemde petrol tüketimine dayalı ve 1950'li yıllardan beri uygulanan tek tercihli karayolu ulaşım politikalarının radikal bir şekilde diğer ulaşım sistemlerine dönüştürülmesi gerekirken; yatırımlar ağırlıklı olarak karayolu ulaşımına yönelmiştir. 1980 askeri darbesi, mevcut ekonomik yapının serbest piyasa ekonomisine dönüştürülmesi sürecini hızlandırmıştır. Ülke pazarının uluslararası pazarlarla bütünlüğe emtia nakliyesinin kolaylaştırılması amacıyla, 1980'li yıllarda transit yol yapımına yönelinmiştir. Bu çerçevede ülkemiz ve 8 Batılı ülke; azalan iş hacimlerini geliştirebilmenin yolu olarak TEM (Trans European Motorways) idaresi adı altında birleşerek 3 bin 600 km'lik kısmı ülkemizde olmak üzere 9 bin km'lik bir otoyol projesi geliştirerek uygulamaya koymuştur.

**1970’li yıllarda motorlu taşıt sanayiinin kuruluşu ile trafiği yoğun olan yollarda ve büyük kentlerin çevrelerinde yüksek standartlı, çok şeritli ekspres yollar ve otoyolların yapımı gündeme gelmiştir.** İstanbul Çevre Yolu ve İstanbul-İzmit Ekspres Yolu inşa edilmiş, 1. Boğaz Köprüsü 1973 yılında trafiğe açılmıştır. 1980’li yıllarda, Gebze-İzmit, Tarsus-Pozantı, Kapıkule-Edirne otoyolları inşa edilmiş, 1988 yılında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü hizmete sunulmuştur. 90’lı yıllarda otoyol yapım çalışmalarına devam edilerek, 1990 yılında 241 km olan toplam otoyol uzunluğu, 2000’de 1.674 km’ye, 2002 yılında 1.714 km’ye ulaştırılmıştır.

AKP’nin iktidara gelmesiyle, 2003 yılı başında hazırlanan Acil Eylem Planı ile karayolu ulaşımında kapasite yetersizliği, ulusal ve uluslararası ağ bütünlüğü ve trafik güvenliği esas alınarak bölünmüş yol çalışmalarına hız verilmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü 30 Ağustos 2007 tarihinde Ulaştırma Bakanlığına bağlanmış, 25 Haziran 2010’da kabul edilen 6001 sayılı “T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun” ile kurumun teşkilat ve görevleri, kamusal hizmet üretiminin tasfiyesi ve kanun gerekçesinde belirtilen “**liberalleşme ve özelleştirme**” yönünde değiştirilmiştir. Böylece KGM, yapmakla yükümlü bulunduğu karayolu, otoyolu, bakım ve işletme tesislerinin yapım, onarım ve işletme görevlerini doğrudan kendisi yapmaktan uzaklaştırılarak; **yaptırmak, işletirmek, onarımını yaptırmak, kiralamak, şirketlere ortak olmak** gibi yeni görev tanımlarıyla piyasanın hizmetine açılmıştır. **KGM hizmet üretimi ve gelirlerini devredici yöntemlerle serbestleştirme ve özelleştirmelerin yeni bir adresi** olmuş, böylece köprü ve otoyollar, bakım istasyonları, tesisler ve hizmet binaları dahil **30 milyon m<sup>2</sup> civarındaki taşınmazın özelleştirilmesinin** önu açılmıştır.

KGM’nin teşkilat yapısı ve personel politikası da bu yapıya uygun olarak değiştirilmiş; eski kanundaki bazı kadroların iptali, çalışan sayısının azaltılması ve statü değişikliği ile çalışan kıyımı ve kadrolaşmanın önu açılmıştır.

Orman Yasasına eklenen bir madde ile de KGM, Yap-İşlet-Devret modeli ile özelleştirme uygulamaları kapsamında **ormanlara müdahale** edebilir; kamu arazileri ve orman alanlarındaki tesisleri özelleştirilebilir, orman arazilerini dilediği gibi kullanabilir ve İstanbul’da 3. Boğaz Köprüsü güzergâhındaki 900 hektarlık orman alanını talana açabilir duruma getirilmiştir.

Bir ek madde ile de (**o tarihte yönetiminde oldukları**) **başta Ankara ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi olmak üzere metro ve raylı sistem projelerinde başarısızlığa uğramış bazı AKP’li Büyükşehir Belediyeleri** kurtarılmış; bu projelerin “*Bakanlar Kurulunca yapımının üstlenilmesine karar verilenlerin*” önce Bakanlığa devredilmesi, yapımlarının tamamlanmasından sonra da “**maliyet bedeli üzerinden**” özelleştirilebilmesinin önu açılmıştır.

Kanunda tanımlanan *yol ağları*, yük ve yolcu taşımacılığında önceliğin yine yanlış bir şekilde karayolu taşımacılığına verileceğini göstermiştir.

1950’lerden itibaren demiryolu taşımacılığının geriletilmesi yanı sıra AKP iktidarı döneminde kara, hava, deniz-yolu taşımacılığında da serbestleştirme-özelleştirme uygulamaları devreye girmiştir.

Demiryolu işletmeciliği yatırımdan bakıma, yenilenmeye, personele, eğitime ve yeni hatların kurgulanmasına dek merkezi bir planlamayı, işletmecilik ve hizmette bütünlük gerektirmektedir. Ancak Dünya Bankası, Booz, Allen-Hamilton, Canac, Euromed vb. kuruluşların hazırladığı raporlar ve AB uyum programları ile gündeme gelen serbestleştirme ve TCDD’nin yeniden yapılandırılması neoliberal politikası uyarınca Cumhuriyet dönemi kazanımları, 24.04.2013 tarihli *Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun* ile tasfiye edilmeye başlanmış; Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) ile 2019, 2020, 2021 ve 2023 yıllarına dair *Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programlarında* özel sektör tren işletmeciliğinin geliştirilmesine yer verilmiştir.

On Birinci Kalkınma Programında (2019-2023) “**Demiryolu altyapı yapımı, bakımı, altyapı erişimi ve tahsisi, şebeke bildirim, emniyet yönetimi, düzenleme ve denetleme, tren işletmeciliği ile demiryolu araçlarının sahipliği, imalatı ve bakım onarım faaliyetleri organizasyonel olarak birbirinden ayrıştırılacak**, faaliyetler arasında etkin bir çalışma mekanizması kurulacak ve **sektör yeniden yapılandırılacaktır.**”

“Demiryolu **yolcu taşımacılığı kamu hizmeti yükümlülüğünün yerine getirilmesi görevi yeniden düzenlenecek, kamu hizmeti yükümlülükleri ihale yoluyla belirlenerek demiryolları alternatif tren işletmecilerine açılacaktır**” denilmiştir.

2021 Yılı Cumhurbaşkanlığı Programında serbestleştirme-özelleştirmenin Ekim 2020 itibarıyla dökümü verilmiş ve **iki kamu kurumunun yolcu tren işletmeciliği, 66 özel sektör firmasının demiryolu işletmeciliği organizatörlüğü, 62 özel sektör firmasının yolcu taşımacılığı acente belgesi** aldığı” belirtilmiştir. 2023 Yılı Programında da “Özel demiryolu işletmeciliğinin teşvik edilmesi ve demiryollarında serbestleşmenin geliştirilmesine yönelik ikincil mevzuat tamamlanacaktır” denilmektedir.

Bu politikalar uyarınca TCDD bir süreç içinde parçalanarak şirketleştirilmiş, altyapı ve işletmecilik bölünmüş, kamu işletmeciliği ve hizmeti anlayışı terk edilerek işletmecilik ve taşımacılıkta piyasacı yaklaşım benimsenmiş, **mühendislik hizmetleri ve kriterleri ile teknik mükemmellik** yaklaşımı terk edilmiş, altyapı ile bakım, sinyalizasyon, elektrifikasyon yatırımları ihmal edilmiş, bakım atölyeleri kapatılarak azaltılmış, TCDD’nin taşınmazları ve limanları satılmaya başlanmış, kurumun meslek lisesi, basım ve dikimevleri, çamaşırhaneleri ve eczaneleri kapatılmış, hastaneleri elden çıkarılmış, birçok istasyon ve atölye kapatılmış ya da işlevsizleştirilmiş, birçok kamusal hizmet taşeronlardan alınmaya başlanmış, güvencesiz çalışma biçimleri yaygınlaşmış, azaltılan personelle çok iş çıkarma benimsenmiş, kurumda kadro ve nitelik düzeyinde önemli gerilemeler olmuş, siyasi ve ehil olmayan kadrolaşma yaygınlaşmıştır. Konvansiyonel hatlar ve YHT hatlarında bulunan sorunlar ile **TCDD’nin yeniden yapılandırılması** uygulamaları, kazaların başlıca nedenidir; 2020’de Türkiye’deki ölümlü tren kazalarının dünya ortalamasının yaklaşık üç katı üzerinde olması da acı ve üzücüdür.

#### 4.4 Özel Şirketlere Özel Uygulamalar

2010’lu yıllarda, karayolu ağının kamu kaynaklarının yanı sıra alternatif finans yöntemleri kullanılarak geliştirilmesi iddiasıyla; Kamu-Özel Sektör İşbirliği (KÖİ) modeli olan Yap-İşlet-Devret sistemi hayata geçirilmiştir. Yap-İşlet-Devret sistemiyle yapımına başlanan projelerden İstanbul-İzmir Otoyolu’nun tamamı 2019 yılında, Menemen-İzmir-Çandarlı Otoyolu ve Ankara-Niğde Otoyolu 2020 yılında; Kuzey Marmara Otoyolu ise 38 km’lik Başakşehir-Bahçeşehir-Hadımköy kesimi dışında 2021 yılında hizmete açılmıştır.

2022 yılında ise Yap-İşlet-Devret yöntemiyle inşa edilen 1915 Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu hizmete girmiştir. Aydın-Denizli Otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu’nun Başakşehir-Bahçeşehir-Hadımköy kesimi, Mersin (Çeşmeli)-Erdemli-Silifke-Taşucu Otoyolu’nun Çeşmeli-Kızkalesi kesiminde yapım çalışmaları devam etmektedir.

Bugünkü iktidarın işbaşına geldiği 2002 ve yılsonu verilerine erişebildiğimiz son tarih olan 2022 sonu arasındaki yirmi yılda özel olarak bireysel oto sahipliğinin, genel olarak karayollarına ağırlık veren ulaşım politikasıyla nasıl desteklendiğini Karayolları Genel Müdürlüğü istatistiklerinden aktaralım. (Tablo 10-13)

**Tablo 10:** Karayollarının Gelişimi (Km)

Yıl	Otoyollar	Devlet Yolları	İl Yolları	Toplam
2002	1.714	31.318	30.153	63.185
2022	3.633	30.940	34.116	68.689
<b>Değişim</b>	<b>+%112,0</b>	<b>-%1,2</b>	<b>+%13,1</b>	<b>+%8,7</b>

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü İstatistikleri

**Tablo 11:** Motorlu Araç ve Otomobil Sayısı

Yıl	Otomobil	Kamyon	Motosiklet	Genel Toplam
2002	4.600.140	399.025	1.046.902	8.655.120
2022	14.269.352	919.121	4.441.914	26.482.841
<b>Artış %</b>	<b>210,2</b>	<b>130,3</b>	<b>324,3</b>	<b>206,0</b>

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü İstatistikleri



**Tablo 12:** 1000 Kişiyeye Düşen Motorlu Araç ve Otomobil Sayısı

Yıl	Motorlu Araç	Otomobil
2002	130	65
2022	311	167

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü İstatistikleri

**Tablo 13:** Karayolundaki Seyir ve Taşımalar (Milyon)

Yıl	Taşıt.Km	Ton.Km	Yolcu.Km
2002	51.664	150.912	163.327
2022	140.531	323.512	348.489
Değişim	+ %172	+ % 114,4	% 11,3

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü İstatistikleri

Karayolları Genel Müdürlüğü; 01.01.2023 tarihi itibarıyla 3.633 km otoyol, 30.940 km'si devlet yolu, 34.116 km'si il yolu olmak üzere, 68.699 km yol ağına sahiptir. Bu yol ağının 3.633 km'si otoyol olmak üzere toplam 28.906 km'si (yüzde 42) bölünmüş yoldur.

**ANAP iktidarları döneminde inşa edilen Karadeniz otoyolu, yol üzerindeki sahil kentlerinin denize erişimini kesmiş ve Karadeniz'in bağına batan bir hançer olmuştur.** Bu dönemde İstanbul-Ankara otoyolu, Niğde-Tarsus-Adana üzerinden Gaziantep ve Şanlıurfa'ya ulaşmıştır.

Otoyol, geometrisi itibarıyla yüksek standartlara sahip, giriş ve çıkışı tam kontrollü bir hız ve konfor yoludur. Bu yol, özel oto sahiplerine hizmet eden, otomobil endüstrisinin itici bir güç olduğu ülkelerin bulunduğu pratik bir çözümdür. Oysa yapılan yeni yollar, trafikte geçici olarak rahatlama yaratırken; aynı zamanda hızla artan otomobil arzı ve sahipliği ile artmaya devam eden kara yük taşımacılığının tekrar trafik sıkışıklığı yaratacağı bilinen bir gerçektir. Dolayısıyla 1960'lı yıllara kadar Batı'da yanlış bir şekilde "özgürlüğün ifadesi" olarak görülen otomobil ve lastik tekerlekli ulaşım vasıtaları, ulaşım krizini boyutlandırmaktadır.

**İçinde bulunduğumuz dönem, taksirli suç yanı sıra adeta planlanmış cinayet olan hızlandırılmış tren kazaları ile yaşanan dramların yanı sıra, kamu aleyhine çalışan Yap-İşlet-Devret'lerin, KOİ'lerin tüm ballı ihaleleri almaları nerede ise yasal zorunluluk haline getirilmiş "en fazla müsaadeye mazhar" firmaların biçimlendirdiği kara bir dönem olarak anılacaktır.**

Otoyol yapım politikası, ulaşımaya ayrılan kaynakların çok büyük bir bölümünü yutmuştur. Trafik sorununun trafik sıkışıklığına endekslenmesi ve çözüm yolu olarak da özel otomobillerin hareketini kolaylaştıracak yeni yolların inşa edilmesi, raylı sistemlerin devreye sokulmamasına veya başlamış olan projelerin bitirilmemesine yol açmıştır. Örneğin Hanlı-Bostankaya arası 44 km'lik hat 16 yılda bitirilmiş; 10 km'lik İzmit kent içi geçişi 30 yıldır yapılmamış ve en önemlisi 1976 yılında yapımına başlanan ve 1986 yılında bitirilmesi gereken "İstanbul-Ankara Sürat Demiryolu Projesi" 7 yıllık bir çalışmadan ve 400 milyon dolar masraftan sonra 1983 yılında iptal edilmiş ve onun yerine otoyol yapılmıştır.

Son 20 yılda ise AKP iktidarı, iktidara yakın müteahhitler eliyle araç geçişi garantili otoyol, köprü, tünel uygulamalarına ağırlık vermiş, Osman Gazi Köprüsü, Çanakkale Boğazi Köprüsü, İstanbul-İzmir, Kuzey Marmara Otoyolu vb. projelere, yeterli ihtiyaç olmadığı halde yüksek yolcu garantili Afyon Zafer, Tokat, Rize vb. havaalanları yapım projelerine yönelmiştir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın Kasım 2022'de bütçe görüşmeleri için TBMM'ye yaptığı Sunumda yer alan ve son yirmi yılda sektörlere ayrılan kaynakları gösteren aşağıda yer alan tablodaki veriler, karayolları yatırımlarına nasıl öncelik verildiğini çok açık bir şekilde ortaya koymaktadır.

**Tablo 14:** Ulaştırma ve Haberleşme Yatırımlarının Sektörel Dağılımı 2003-2022 (2022 Fiyatlarıyla)

SEKTÖR	2003-2022 DÖNEMİNDE YAPILAN YATIRIM (MİLYAR TL)	PAYI %
KARAYOLLARI	995,9	60,2
DEMİRYOLLARI	346,6	21,0
HAVAYOLLARI	150,6	9,1
HABERLEŞME	140,5	8,5
DENİZCİLİK	19,9	1,2
<b>TOPLAM</b>	<b>1.653,50</b>	<b>100</b>

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı 2023 Bütçe Sunumu (Kasım 2022)

15.01.2024 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 2024 Kamu Yatırım Programına göre 2024'de yapılması öngörülen toplam 1,07 trilyon TL yatırım tutarlı kamu yatırımları içinde aslan payı 319 milyar TL ödenek ve yüzde 31,7 payla ulaşım altyapı haberleşme yatırımlarına ayrılmıştır. (Tablo 15)

**Tablo 15:** 2024 Kamu Yatırım Programında Sektörel Dağılım ve Payları

SEKTÖRLER	2024 PROGRAMI	KAMU YATIRIMLARI İÇİNDEKİ PAYI %
TARIM	101.008.432.000	10,0
MADENCİLİK	106.010.000.000	10,5
İMALAT	15.995.171.000	1,6
ENERJİ	75.692.148.000	7,5
<b>ULAŞTIRMA-HABERLEŞME</b>	<b>318.965.570.000</b>	<b>31,7</b>
TURİZM	2.053.168.000	0,2
KONUT	15.631.428.000	1,6
EĞİTİM	150.786.296.000	15,0
SAĞLIK	94.658.099.000	9,4
DİĞER KAMU HİZMETLERİ	126.203.419.000	12,5
<b>TOPLAM</b>	<b>1.007.003.731.000</b>	

Kaynak: 15.1.2024 tarihli Resmî Gazete

Cumhuriyetin ilk yıllarında, 1924-1943 arası on dokuz yılda 3.306 km konvansiyonel demiryolu hattı inşa edilmiştir. 80-100 yıl önce yılda 174 km demiryolu hattı inşa edilirken, bugünkü iktidarın karnesinde yılda 107 km yazmaktadır. Bu rakamlar, iktidarın bu konudaki ilgi, bilgi, beceri ve yeteneklerinin ne düzeyde ve iktidarın demiryollarına ne kadar uzak olduğunu, betonun yanı sıra asfalt tutkunu olduğuna da işaret etmektedir. (Tablo 16)

**Tablo 16:** Karayolları ve Demiryolları Uzunlukları (Km)

Yıl	2002	2022	Değişim
Karayolları Toplam	63.185	68.689	+%8,7
Demiryolları	-	-	-
Konvansiyonel	10.948	11.668	+%6,6
Hızlı Tren	-	1.460	-
Demiryolu Toplam	10.948	13.088	+%19,5

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı web sayfası-Bilgi Merkezi-İstatistikler

Tablo 16 ve 17’de görüldüğü gibi, gerek yolcu, gerekse yük taşımalarında, karayolları yüzde doksan düzeyinde payla belirleyici bir ağırlığa sahiptir (Tablo 17, 18). Uygulanan bu ulaşım politikaları sonucu, karayolu ulaşımına verilen öncelikten kaynaklanan yatırımlarla ülkenin mali kaynakları doğru kullanılmamıştır. Karayolu ulaşım altyapısına yönelik mali planlama yapılmamış, yatırım bütçeleri bu plan doğrultusunda oluşturulmamıştır. Otoyol yapım projelerinin yapılabilir olup olmadığı yeterince değerlendirilmeden, uluslararası finans kuruluşlarının kredileri ve kamu bankalarının garantileri ile gerçekleştirilmiştir. Araç garantili otoyollar hâlâ taahhüt edilen kapasite kullanımına ulaşamamış, yapılan yatırımlar kamudan/halktan özel sektöre transfer aktarımına dayalı ekonomik döngüsü, ülkemizin ve yurttaşların aleyhine, yolcu ve kâr garantisi verilen şirketlerin çıkarlarına hizmet etmiştir, etmektedir.

İktidarın pek sevdiği ve kamu kaynaklarının özel şirketlere doğrudan aktarılmasına imkan veren KÖİ Projelerinin yaygın olarak uygulandığı diğer bir alan; havaalanları inşaatı ve işletilmesi olmuştur. BirGün gazetesinde yayımlanan ve kúpürleri aşağıda verilen birkaç haber uygulanan çarpık politikaları ortaya koymaktadır.

**Tablo 17:** Havaalanlarında Abartılı ve Gerçekleşmeyen Yolcu Sayısı Hedeflerinden Örnekler

HAVAALANI	ÖNGÖRÜLEN YOLCU SAYISI	GERÇEKLEŞEN YOLCU SAYISI (2023)	GERÇEKLEŞME ORANI (2023)
RİZE-ARTVİN	3.000.000	1.022.860	%34,09
TOKAT	2.000.000	147.970	%7,40
ZAFER-AFYON-KÜTAHYA	1.317.730	86.399	%6,56

*Kaynak: BirGün Gazetesi haberi, 13.01.2024*

**Tablo 18:** Garanti Edilen Ancak Gerçekleşmeyen Yolcu Sayıları Nedeni ile Özel Şirketlere Yapılan Ödemeler

YIL	YAPILAN ÖDEMELER
2019-2020	305 milyon dolar
2021	161 milyon euro
2022	178,2 milyon euro

*Kaynak: BirGün Gazetesi haberi, 07.01.2024*

**Tablo 19:** Yolcusu Yok, Personeli Çok Olan Atıl Durumdaki Havaalanları

HAVAALANI	2023 YOLCU SAYISI	2023 PERSONEL SAYISI
UŞAK	-	97
CENGİZ TOPEL- KOCAELİ	-	92
BALIKESİR-MERKEZ	-	65
GÖKÇEADA	-	44

*Kaynak: BirGün Gazetesi haberi, 10.12.2023*



## Halkın vergisi uçtu

Kamu kaynaklarının şirketlerin kasasına aktarılmasına yol açan, yurttaşın vergi yükünü artırdığı gerekçesiyle tartışılan Kamu-Özel İşbirliği projelerinin havacılık sektöründe açtığı karadelik, mali raporlara yansdı.

Kaynak: 1. <https://www.birgun.net/haber/halkin-vergisi-uctu-496404>



## Dev kapasiteli havalimanları boş

Erdoğan'ın, "Uçaklar boş, doldurun" dediği 3 milyon kapasiteli Rize-Artvin Havalimanı'nı 1 yılda 1 milyon, 2 milyon kapasiteli Tokat Havalimanı'nı 147 bin, 1,3 milyon garantili Zafer'i ise yalnızca 86 bin yolcu kullandı.

Kaynak: 2. <https://www.birgun.net/haber/dev-kapasiteli-havalimanlari-bos-497915>



## "Zafer" diye buna denir: Yolcu garantisi yüzde 4 tuttu!

2023 yılının Ocak-Mayıs dönemi için 549 bin 55 yolcu garantisi verilen Zafer Havalimanı'nı yalnızca 22 bin 794 yolcunun kullandığı ortaya çıktı. Yapım maliyeti 50 milyon Euro olan havalimanı için 2012-2022 döneminde müteahhide ödenen garanti tutarı ise 59,6 milyon Euro'ya ulaştı

Kaynak: 3. [https://birgun.net/haber/zafer-diye-buna-denir-yolcu-garantisi-yuzde-4-tuttu-450653#google\\_vignette](https://birgun.net/haber/zafer-diye-buna-denir-yolcu-garantisi-yuzde-4-tuttu-450653#google_vignette)



## AKP'nin plansızlığı şirketleri uçurdu: Garanti tutmadı, DHMİ 332.5 milyon TL ödedi

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün mali hesaplarına yönelik Sayıştay denetimleri, iktidarın kamu kaynaklarına yönelik hoyrat tutumunun acı sonuçlarını açığa çıkardı. DHMİ'nin, gerçekleşmeyen yolcu garantileri nedeniyle yalnızca iki havalimanı için şirketlere 332,5 milyon TL ödediği ortaya çıktı.

Kaynak: 4. <https://www.birgun.net/haber/akpnin-plansizligi-sirketleri-ucurdu-garanti-tutmadi-dhmi-332-5-milyon-tl-odedi-494367>

**Tablo 20:** Ulaşım Türüne Göre Şehirler Arası Yolcu Taşıma (Milyon)

Yıl	Karayolları		Denizyolları		Demiryolları		Havayolları	
	Yolcu.Km	Pay%	Yolcu.Km	Pay%	Yolcu.Km	Pay%	Yolcu.Km	Pay%
2002	160.327	95,3	39	0	5.204	3,1	2.706	1,6
2022	348.489	91,2	1.831	0,5	5.922	1,5	25.982	6,8

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı web sayfası-Bilgi Merkezi-İstatistikler

**Tablo 21:** Ulaşım Türüne Göre Şehirler Arası Yük Taşıma (Milyon)

Yıl	Karayolları		Denizyolları		Demiryolları		Havayolları	
	Ton.Km	Pay%	Ton.Km	Pay%	Ton.Km	Pay%	Ton.Km	Pay%
2002	150.912	89,4	10.627	6,3	7.224	4,3	0	-
2022	323.512	89,3	22.119	6,1	16.551	4,6	26	--

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı web sayfası-Bilgi Merkezi-İstatistikler

Kamu desteği ile gelişen ve halen yolcu ve yük nakliyesinde %90 düzeyinde payı olan karayollarındaki milyonlarca akaryakıt motorlu aracın tükettiği petrol ürünleri, ciddi karbon salımlarına neden oldukları gibi petrol ithalatı faturasını da yükseltmektedir.

Bölüm 3'deki Şekil 7'den görüleceği üzere, Türkiye Birincil Enerji Arzının yüzde 20'si ulaştırma sektöründe kullanılmaktadır. Şekil 10'da ise petrol tüketiminin yüzde 63'ünün karayollarındaki araçlara ait olduğu belirtilmektedir.

Diğer yandan büyük kentlerde kent içi ulaşım problemlerini çözmek için toplu taşımacılık yerine tünel geçişleri, alt ve üst geçitler, abartılı yeni güzergâhlar ve çevre yolları ile palyatif çözümler üretilerek kent dokusu bozulmakta ve araç odaklı bir ulaşım anlayışına yönelinmektedir. Bu yaklaşım, ülkemizde hâlâ ulaşım sorununun ciddiyetinin kavranmadığını ve ulaşım güvenliği ile ilgili sorunların devam ettiğini göstermektedir.

Bugün dünyada kent içi ve kent dışı taşımacılığın birbiriyle uyumlaştırıldığı, denizyolu, havayolu, karayolu, demiryolu ve boru hatları ile yapılan taşımacılığın birlikte değerlendirildiği, taşımacılıkta oluşan taleplerin alternatifleriyle birlikte ele alındığı ve toplu taşımacılığı birincil kılan ulaşım politikalarının uygulandığı görülmektedir. Ülkemizde ise yük ve yolcu taşımacılığındaki talepler; tüm ulaşım çeşitlerini kapsamayan, toplu taşımacılığı birincil kılmayan yatırım politikaları ile çözülmeye çalışılmaktadır.

Gerçek şu ki: demiryollarının geride bırakılmasının en önemli nedeni dışa bağımlı ulaşım politikalarıdır. Kaynaklarını karayolları yapımına ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtmayı seçen, demiryolu ve denizyolu taşımacılığını gerileten ulaşım politikaları terk edilip, öncelik ve ağırlık; toplu taşımaya, raylı sistemlere, hızlı ve yüksek hızlı demiryollarına ve denizyollarına verilmedikçe doğru bir ulaşım sistemine geçiş mümkün olmayacaktır.

Kent içi ulaşımda yurttaşların kullandığı ulaşım araçları nicelik ve nitelik olarak yetersiz ve çağdaş konfordan uzaktır.

Gerek kentsel, gerekse kentler arası ulaşımda ulaşım giderlerinin yüksekliği nedeniyle "çağdaş yaşamın temel bir unsuru olan ulaşım hakkının" kullanımı sınırlanmakta ve yurttaşlar ciddi sıkıntılar yaşamaktadır.

-Kent içi ulaşımda raylı sistemler yerine bireysel oto sahipliğini özendirilen özel otomobil, dolmuş, otobüs vb. motorlu araç egemenliğini dayatan otomotiv sanayii dayatmaları mevcuttur.

- Merkezi idarenin kent içi ulaşımda yerel yönetimleri devre dışı bırakan plansız raylı sistem projeleri, sorunların çözümünü daha da çetrefilleştirmektedir.



#### 4.5 Nelere Son Verilmeli, Neler Durdurulmalı?

-Kamuya ait limanların, kara, demir, deniz ve havayolu ile ulaşım altyapı ve varlıklarının özelleştirmesine son verilmeli, kamudan alınanların kamuya dönmesi sağlanmalı ve bu kuruluşların ülke ve toplum yararı doğrultusunda hizmet vermesi sağlanmalıdır.

- Özel şirketlere imtiyaz ve haksız kazanç sağlayan Yap-İşlet-Devret vb. yatırım projeleri başta olmak üzere yatırımlar derhal durdurulmalıdır.

- Kamu yönetimi yönünden, kamu yönetimi ve yüklenicilere müteselsil sorumluluk getiren ve basit maddi hata olarak nitelenmesi mümkün olmayan, aksine bariz bir şekilde yüklenici şirketlere haksız maddi kazanç sağlanması için görev ve yetkiyi kötüye kullanma olarak görülebilecek uygulamalar durdurulmalıdır.

- Tüm sözleşmelerde yer alması olağan olan Fors Major/Zorunlu Haller ile ilgili maddelerde, salgın hastalık, deprem, sel, afet vb. nedenlerle tesisten hizmet alanların sınırlanabileceği koşullarda garanti edilen yolcu, araç vb. sayılarının uygulanmayacağı vb. hükümlere ve düzenlemelere yer vermemeyi basit bir ihmal veya unutkanlıkla izah etmeye çalışan, korona salgını nedeniyle kentler arası ulaşımın sınırlandığı veya toptan yasaklandığı günlerde dahi, günlük araç garantili geçiş uygulamasının geçerli olması; sözleşmelerde ve sözleşmelere esas tekliflerde yer almamasına karşın garanti edilen araç/yolcu sayılarını ve çalışma sürelerini artıran hükümlerin usulsüz bir şekilde sözleşmeye eklenip uygulanmasını; gerçek verileri saklayan, gizleyen, erişimine imkân vermeyen, yöneltilen soruları yanıtlamayan bir yönetim anlayışının egemen olduğu işleyiş ve kurumlar sorgulanmalı, usulsüzlükler içeren sözleşmelerin askıya alınması, dondurulması, durdurulması ve iptali hedeflenmelidir.

-İzahı imkânsız olan ve projeyi yapılabılır göstermek için tanımlanan fahiş araç sayısı vb. çok yüksek garantilerin, işin başında kötü niyet ve fesat kanıtı olduğu gerekçesi ile sözleşmelerin iptali süreci başlatılmalıdır.

-Yeni havaalanı projeleri dâhil olmak üzere bütün projeler gözden geçirilmeli, yakın çevrede ihtiyacı karşılayabilecek havaalanı olan yeni yatırım projeleri iptal edilmelidir.

#### 4.6 Neler Yapılmalı?

Toplam enerjinin beşte biri ulaşım sektöründe kullanılmaktadır. Diğer tarafta, Türkiye'nin birincil enerji kaynakları arzında yüzde 28,70'lik payı olan, tüketimin yüzde 90'ından fazlası ithalatla karşılanan ve geçtiğimiz senelerde, her sene 25 milyar dolardan fazla para ödediğimiz petrolün üçte ikisi ulaşım sektöründe kullanılmaktadır. Enerjide dışa bağımlılığın en önemli bileşenlerinden birinin, karayollarındaki milyonlarca aracın yakıt tüketimi olduğu akıllardan çıkarılmamalıdır. İthal fosil yakıtlara bağımlılığın ve karbon salımlarının azaltılması için, ulaşım ve lojistik politikalarında çok ciddi değişiklikler gereklidir.

Bilimsel kıyaslamalar, insan ve çevre sağlığı açısından karayoluna alternatif ulaşım modlarını işaret etmektedir. Karayolu taşımacılığı, enerji tüketiminin toplam %82'sini oluştururken, demiryollarının enerji tüketimindeki payı ise %2 dir. Yalnızca bu veri bile, enerji verimliliği ve çevre sağlığı açısından demiryolu taşımacılığının önemini ortaya koymaktadır. Bir elektrikli tren ile 42 km seyahatin sonunda çevreye 1 kg karbondioksit yayılırken, aynı mesafede yayılan karbondioksit miktarı otobüsle seyahatte 3,5 kg, otomobil ve uçak ile seyahatte ise 6 kg'dır.

Bu bilimsel kıyaslamalara duyarsız kalınması düşündürücüdür. Oysa insan ve çevre merkezli bir ulaşım sistemi, ekonomik planlamayla refah düzeyini artırırken yaşam kalitesinin ihmal edilmemesini gerektirir. Bu sistemin amacına ulaşmasının yegane yolu; şirket ve kâr merkezli anlayışın yerine kamu yararını esas alan, nefes aldığımız atmosferi ve salım (emisyon) değerlerini gözetten bir anlayış hayata geçirilmelidir.

Türkiye'de, 2023 Kasım sonu itibarıyla, yaş ortalaması 14-15 olan 15,1 milyon otomobil, 4,5 milyon kamyonet, 957 bin kamyon, 500 bin minibüs, 200 bin otobüs, 5 milyon motosiklet, 2,2 milyon traktör, toplam 28,5 milyon adet aracı

elektrikliye çevirmek gibi, büyük mali kaynakları gerektirecek ve uzun yıllar alacak hayalci yaklaşımlar bir kenara koyulmalıdır. Yüksek dizel yakıt tüketimi olan iş makineleri, şantiye tipi ağır hizmet kamyonları ve kent içi ulaşımda kullanılan otobüs filosunun elektrikliye dönüştürülmesi, bu gruplarda elektrikli araçların ağırlık kazanması hedeflenmelidir.

Özel oto sahipliğini özendiren bireysel taşıma sistemleri yerine, kent içi ulaşımda, yürüyüş ve bisiklet yollarını, elektrikli raylı toplu taşımacılığı, kentler arası ulaşım ve lojistikte raylı sistemleri ve deniz taşımacılığını başat hale getirecek politika ve uygulamalara bir an önce yönelmek zorunludur. Üç tarafı denizlerle kaplı ülkemiz, Cumhuriyet'in ilk dönemlerindeki gibi, yüzünü tekrar denizlere dönmelidir. Yurттаşlar, denizlerden dinlenme, eğlenme amaçlarıyla azami ölçekte yararlanabilmeli; sahil kentlerinin semtlerini, kent ölçeğinde kentleri birbirleri ile bağlayan düzenli deniz ulaşımı hizmetleri tesis edilmelidir. *Doğru bir demiryolu politikasının; kamu işletmeciliği, kamusal hizmet perspektifi, ulaşımın kombine taşımacılıkla bütünlüklü bir şekilde planlanması, mühendislik, arazi, kullanım ömrü, güvenlik, enerji verimliliği, çevre* gibi unsurlara dayanması gerekir. Bu noktada önemle belirtmeliyiz, **demiryolu yapım maliyeti** karayoluna göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha ekonomiktir.

Doğru bir demiryolu politikasına dönüş için ulaşım politikaları karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu taşımacılığının seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı, tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde birleştirilmesini içeren *Kombine Taşımacılığa* yönelim ekseninde belirlenmelidir.

Tüm ulaşım modları arasında uyum sağlanarak yük ve yolcu taşımada ağırlık demiryolu taşımacılığına verilmeli, demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı planlı olarak geliştirilmelidir.

Ulaştırmanın bütünü ile demiryollarında altyapı, araç, arazi, tesis, işletme ve taşınmazlara yönelik bütün serbestleştirme-özelleştirmeler ile belediyeler ve üçüncü şahıslara devirler durdurulmalıdır. Hizmet dışı bırakılan bakım-tamir atölyeleri ve bütün tesisler yeniden işlevli kılınmalıdır.

TCDD'nin parçalanarak işlevsizleştirilmesi, siyasi kadro atamaları ve her düzeydeki uzman kadro kıyımına son verilmelidir. TCDD'nin yanlış politikalarla oluşan personel açığı siyasi değil bilimsel mesleki teknik ölçütler içinde giderilmeli, mühendislik bilimlerinin kriterlerine, ehil ve liyakatli kadroya önem verilmelidir. TCDD, nitelikli personel yetiştirilmesi için üniversiteler ve meslek odalarıyla işbirliği yapmalı, meslek içi eğitim geliştirilmelidir.

Demiryolu modlarındaki atıl kapasitelerin değerlendirilmesi için işletme iyileştirmeleri yapılmalı, ulaşım güvenliğini etkileyen bütün hatlar ciddi ve bütünlüklü bir tarzda onarılmalı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon gereksinimleri ivedilikle karşılanmalıdır.

- Sahil kentleri arasında denizyolu yolcu ve yük taşımacılığı ivedilikle tekrar hayata geçirilmeli,
- **İhraç ve ithal edilen malların denizyoluyla nakliyesi için yabancı armatörlere milyarlarca dolar ödenmesine son verilmeli ve emtianın Türk bayraklı gemilerle taşınması için yerli deniz taşımacılığı ve gemi işletmeciliği geliştirilmeli,**
- **Türkiye'de özel ve yabancı şirketlerin denetimi altındaki liman işletmeciliği irdelenmeli, sektörde millileştirme, devletleştirme ve kamulaştırma programları uygulanmalı,**
- Yeni yolcu, lüks yolcu gemisi, dökme yük ve konteyner limanlarının yer ve yapım zamanları planlanmalı, bölgelerin ve ülkenin lojistik kapasitesini artırıcı inşaatlara zamanında başlanmalıdır.
- Tersane, gemi bakım onarım yenileme vb. yatırım yerleri, yöre halkını ve yerel inisiyatiflerin görüş ve olurları alınarak, kamu eliyle planlanmalı ve yapılmalıdır.
- ABD ve NATO'nun saldırgan politikalarıyla Karadeniz'i bir barut fıçısına döndürme çabalarına karşı çıkılmalı, Montrö Boğazlar Sözleşmesinin herhangi bir biçimde delinmesine izin verilmemelidir. Karadeniz'de ulaşım güvenliği sağlanmalıdır.

- **Ülke güvenliği için tehdit unsuru olma riski taşıyan uluslararası boru hatları (TANAP, BTC, Türk Akım vb) millileştirilmeli, ulusal ve kamusal denetim altına alınmalıdır.**

- Ulaşımında enerji verimliliği çalışmalarının, çevresel etkiler de dikkate alınarak, ilgili tüm alanlarla bir arada ve bir bütün olarak değerlendirilmesini sağlayan ulusal bir politika içinde sürdürülmesi esas alınmalıdır.

- Ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha düşük olan sistemlere (Demiryolu ve Denizyolu) öncelik verilmesi, mevcut sistemlerin kapasitelerinin tam olarak ve verimlilikleri geliştirilerek kullanılması hedeflenmelidir. Ulaşım, taşıma ve otomotiv sektörüne ilişkin mevcut yasalar bu esaslar doğrultusunda gözden geçirilmelidir.

- **Ülkenin ve kentlerin kaderini etkileyecek büyük projeler ilgili tüm kesimlerin, meslek odaları, bilim insanları, üniversiteler, yerel idareler, kamu kuruluşları, yurttaş inisiyatiflerinin vb. bilgi, erişimine sunulmalı, tüm bu tarafların tartışma ve karar süreçlerine katılımları sağlanmalıdır.**

- Güvenli, konforlu, hızlı, çevre dostu olan, dışa bağımlılık yaratmayan, enerji savurganlığına neden olmayan, ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasının lokomotifi olan ulaşım türlerinden demiryolu ve denizyolu ile birlikte havayolu, karayolu gibi alternatifler de kullanılarak değişik ulaşım alternatifleri yaratılmalıdır.

- Yatırımları süren hızlı tren yolu projeleri gözden geçirilmeli, proje ve güzergâh hata ve eksiklikleri giderilmeli, bütün hatların elektrifikasyon ve sinyalizasyon sistemleri tamamlanmalı, yüksek hızlı tren projelerine ağırlık verilirken yine elektrikli sistemle çalışan kentler arası hızlı tren uygulamalarıyla, yolcu ve yük taşımacılığı da geliştirilmelidir.

- Demiryollarında yapılacak geliştirme ve yeni yatırım çalışmaları kamu eliyle yapılmalı, TCDD'yi bölme küçültme girişimleri sonlandırılmalıdır. Rayları, yük ve yolcu vagonları, lokomotifleri, elektrifikasyon, sinyalizasyon, istasyon altyapı, haberleşme sistemleri vb tüm unsurlarıyla raylı sistemlerin tüm bileşenlerinin Eskişehir, Adapazarı, Sivas vb. kentlerde bulunan mevcut ve ciddi bir teknik bilgi ve deneyimi olan kamu sanayi kuruluşlarının üzerinde temellenen yerli sanayi kuruluşlarının oluşturacağı kümelenmeler tarafından imal ve temini hedeflenmelidir.

## **KAMUCU/TOPLUMCU BİR DÖNÜŞÜM VE KALKINMA İÇİN NE ÖNERİYORUZ? DEMOKRATİK KATILIMCI PLANLAMA**

Eşit, özgür, adil, dayanışmayı önemseyen demokratik bir toplum ve refah içinde yaşanacak bir ülkeye ulaşmak için;

- Yurttaşlarına ve ülkesinde yaşayan insanlara insan onuruna yakışır bir refah ortamı (beslenme, barınma, eğitim, sağlık vb. hizmetler) sağlayan;

- Büyüme ile istihdamı ve adil bölüşümü kurgulayan;

- Bölgeler arasındaki eşitsizliği ve emekçi kesimler aleyhine olan gelir dağılımını gidermeyi amaçlayan;

- Temel bilimler alanındaki araştırmaları, teknoloji geliştirmeyi ve nitelikli üretimi temel alan bir sanayiye geliştirmeyi hedefleyen;

- Gelir-hizmet adaletini sağlayarak gelir, servet ve harcama-hizmet unsurları temelinde hakça vergi toplayan ve hizmet sunan;

- Eğitim, sağlık, enerji, ulaşım, konut vb. hizmetlerin kamu hizmeti olarak kamu eli ile verilmesini öngören bir kalkınmayı gerçekleştirebilmek ve buna uygun kamu yönetimi sistemi oluşturabilmek için

emekten yana halkçı bir devlet mekanizması tesis edilmelidir.

Bu kapsamda, kamu kuruluşları yeniden yapılandırılmalı ve bu yeni kurumsallaşmanın önemli bir bileşeni olarak Türkiye Planlama Kurumu (TPK) kurulmalıdır.

Çalışmalarında ülkenin bütünlüğünü ve toplumun yararını esas alan, merkezi/ulusal/bölgesel planların hazırlanması sürecinde; yerel toplulukların özgül koşullarını, ihtiyaçlarını ve taleplerini merkeze aktarmasına imkan veren; başta emek ve meslek örgütleri olmak üzere, toplumun örgütlü temsilcilerini, uzmanlarını göndereceği; genellikle sorunlarını ve taleplerini kamu yönetimine bildirmelerine imkan tanınmayan, kadınlar, engelliler, işsizler, yaşlılar, bakıma muhtaç olanlar, cinsel yönelimleri nedeniyle şeytanlaştırılan vb. sesini duyuramayan toplumsal kesimlerin de dertlerini dile getirebilecekleri, geniş katımlı toplantılara göndereceği temsilcilerin, yurttaşların sorunlarını ve beklentilerini empati ile dinleyerek raporlaştıracakları ve üst yönetimlere aktaracakları demokratik, katılımcı, kamucu bir planlama yapılanması ve işleyişi öngörülmelidir.

TPK'nin, il, bölge ve ülke düzeyinde yapacağı tüm çalışmalara, yerelden merkeze doğru geniş katılımlar sağlanmalıdır.

Strateji belgeleri ve planları, mevzuat, yol haritaları, eylem planları vb. belgeler; mutlaka demokratik, katılımcı ve şeffaf bir anlayışla hazırlanmalıdır. Bu çalışmalara ilgili kamu kurumlarının ve yerel yönetimlerin yanı sıra üniversitelerin, bilimsel araştırma kurumlarının, meslek odaları ve örgütlerinin, uzmanlık derneklerinin, sendikaların, kadın, tüketici ve çevre örgütlerinin ve yatırımların yapılacağı bölgelerde yaşayan halkın temsilcilerinin etkin işlevsel katılım ve katkıları sağlanmalıdır.

Demokratik katılımcı planlama kurgusu ve işleyişi kapsamında, kamu bütçesinin gelir ve harcama kalemlerinin belirlenmesi süreçlerinde de; yurttaşlar ile emek ve meslek örgütleri görüş ve önerilerini bildirmeli ve söz sahibi olmalıdır.

Kamu yönetimi yurttaşların bilgiye erişimini kolaylaştırıcı önlemler almalı, çalışmaların şeffaf ve erişilebilir olmasını sağlamalıdır.

## **5.1 Kamucu/Toplumcu Bir Dönüşüm ve Kalkınma İçin Ne Öneriyoruz**

-Özelleştirme İdaresi Başkanlığı kapatılmalı, Kamulaştırma İdaresi Başkanlığı kurulmalı,

-İşlevleri düzenleme ve uygulamalarda yurttaşların değil, şirketlerin çıkarlarını korumak olan EPDK, EPIAŞ vb. kurumlar kapatılmalı,

-Temel sanayi dallarında özelleşen kamu kuruluşları (rafineriler, petrokimya, demir çelik vb.) tekrar kamuya döndürülmeli,

-Bir adım daha atarak, yeni kamu iktisadi teşebbüsleri sektör temelli olarak kurulmalı,

-Elektrik, petrol ve doğalgaz üretimi, iletimi ve dağıtımı, petrol rafinerileri ve petrokimya kompleksleri, ileri teknoloji demir çelik tesisleri, toplum, kamu ve ülke yararlı büyük ölçekli madencilik projeleri, kamusal eğitim, kültür, sağlık ve spor kurum ve tesisleri, kamusal ulaşım ve iletişim sistemleri, kurumları ve şebekeleri, sağlıklı kentsel gelişim ve toplu konut uygulamaları, sosyal güvenlik sistemi ve kurumları kamu tarafından tesis edilmeli ve çalışmalı,

-Temel gıda ve ihtiyaç maddelerinin üretimi, temini, satışı ve dağıtımı kamu eliyle sağlanmalı,

-Bütün ülkede güçlü lojistik altyapısı ile etkin, sabit ve gezici yaygın satış noktaları ile doğrudan, internet alışverişi ile uzaktan, gel-al yönteminin yanı sıra kapıda teslim şekliyle tüm yurttaşlara hizmet verecek; temel gıda ve ihtiyaç maddelerinin çeşit fazlalığı ile değil sağlamlığı ile öne çıkan, giyim eşyaları ve ayakkabıların da temin edilebileceği modern bir Sümerbank kurulmalıdır.

-Sümerbank'ın yanı sıra, Et ve Balık Kurumu, Süt Endüstrisi Kurumu, Çay-Kur, Türkiye Şeker Fabrikaları, SEKA gibi temel ihtiyaç maddelerini üreten, ürettiren, temin eden kuruluşları, Türkiye Gübre Fabrikaları, Türkiye Yem Sanayi gibi tarımsal sanayinin girdi kısmını örgütleyen, düzenleyen, geliştiren kurumları yeniden işlevsel hale getirmeyi,

- Her türlü tarımsal ürünü, üreticilerin tefecilerin ve tüccarların eline düşmesini önleyecek şekilde üreticilerden satın alacak, işleyecek, depolayacak ve pazarlayacak Üretici Birlikleri ve kamu kuruluşlarını faal hale getirmeyi,
  - PETKİM, TÜPRAŞ, Demir Çelik Fabrikaları (ERDEMİR ve İSDEMİR), Seydişehir Alüminyum gibi sanayinin en fazla ihtiyaç duyduğu ara malı üreten işletmeleri kamulaştırmayı,
  - PTT'yi tüm posta ve kargo hizmetlerini etkin bir şekilde verecek işlerliğe kavuşturmayı,
  - TELEKOM'u, hayatın vazgeçilmez bir parçası haline gelen internet hizmetini, kâr amacı gütmeyen, ücretsiz olarak herkese erişilebilir hale getirecek ve tüm telekomünikasyon hizmetlerinin kamu tarafından sunulmasını gerçekleştirecek şekilde yapılandırmayı,
  - TRT'yi ve Anadolu Ajansı'nı, toplum yararı doğrultusunda yayın yapan ve yine toplum yararı odaklı çalışan sözlü, yazılı, internet yayın kuruluşlarına destek verecek ve toplumun doğru ve güvenilir haber kaynağı olacak şekilde yapılandırmayı ve çalıştırmayı,
  - 21. yüzyılda ortaya çıkan ve yeni ekonominin yani internet ekonomisi ve platformların dev şirketleri olan dijital tekellere alternatif olacak kamucu uygulamalar oluşturulmasını hedeflemeliyiz.
  - Elektrik üretimi, iletimi ve dağıtımının yanı sıra mühendislik, müşavirlik hizmetleri verecek ve sektör ihtiyacı olup yurtiçinde üretilmeyen ürün imalatına da yönelecek Türkiye Elektrik Kurumu'nun (TEK),
  - Petrol ve doğalgaz arama, üretim, rafinaj, iletim faaliyetlerini, olumsuz çevresel etkileri en düşük düzeyde tutarak dikey bütünleşmiş bir yapıda sürdürecektir, dağıtım ve satış faaliyetlerinde de bulunabilecek bir kuruluş olarak TPAO ve BOTAŞ'ı da bünyesine alacak Türkiye Petrol ve Doğal Gaz Kurumu'nun (TPDK) kurulmasını ve kamu eliyle faal hale getirmeyi getirilmesini,
  - Kapatılan ya da işlevsizleştirilen özel ihtisas bankalarını (Etibank, Sümerbank, Emlakbank, Turizm Bankası vb.) kamu kurumlarının yatırımlarının finansmanında yol gösterici, destekleyici olarak hizmet verecek kamu finansman kuruluşları olarak yeniden işlevsel hale getirmeyi ve toplum yararı doğrultusunda çalıştırılmasını öngörmeliyiz.
- Diğer sosyal fayda yaratan alanlarda da oluşturulacak güçlü kamusal kuruluşlar ve yapılar yoluyla, kamunun tekrar hemen her alanda lokomotif olmasını sağlamalıyız.

## 5.2 Üretenler Yönetsin

Kamu işletmelerinde şeffaflığı temel kural haline getirmeli, çalışanları yönetime katmalı, karar alma süreçlerinde ve denetimde etkin olmalarını ve sendikal örgütlenmenin yaygınlaşmasını amaçlamalıyız. Ayrıca, üretilen hizmetlerden yararlananların, ürünleri kullananların ve özellikle enerji, madencilik, altyapı ve sanayi yatırımlarında, tesislerin bulunduğu bölgede yaşayan halkın demokratik temsilcilerinin karar alma süreçlerinde ve denetimde etkin olmalarına çalışmalıyız.

Bu amaçlarla ekonominin ve toplumsal yaşamın bütününde kamusal üretim, hizmet ve denetim perspektifi hızla benimsenmelidir.

- + Cumhuriyetin ilerici kazanımlarını benimseyen ve bir üst düzeyde yeniden tesis eden, laiklik ve hukukun üstünlüğünü temel alan, eşitlikçi, özgürlükçü, adil, demokratik bir rejim inşa edilmelidir.
- + Kamucu, katılımcı, demokratik bir planlı kalkınma yaklaşımının benimsendiği, tam istihdam ve toplumsal refah odaklı üretken bir ekonomik model oluşturulmalıdır. Üretimin ithal bağımlılığını azaltacak, akıl ve bilim temelli bir üretim ve sanayi plânlaması; yüksek ve orta-yüksek teknoloji üretim ve kamu girişimciliği temel alınmalıdır.
- + Emek ve ekoloji mücadelelerinin birleşik şekilde yürütülmesiyle doğanın, kültürel varlıkların korunmasını içeren bir modelle karbon salımlarının en aza indirilmesi amaçlanmalıdır.

Sanayinin kesintisiz olarak gelişmesi ve yüksek katma değer üretmesiyle toplumsal gelişme ve refaha ulaşarak gelirin adil paylaşımı hedeflenmeli; tarım hasılası kamucu yöntemlerle artırılmalıdır.



