



**TÜRKİYE'DE UYGULANAN İKTİSADİ
POLİTİKALAR ÇERÇEVESİNDE ALTYAPI VE
ÜSTYAPI YATIRIMLARININ GELİŞİM SÜRECİ
(1923-2020)**

**2021
YÜKSEK LİSANS TEZİ
İktisat**

Osman ERDOĞAN

Doç. Dr. Abdulkadir ATAR

**TÜRKİYE'DE UYGULANAN İKTİSADİ POLİTİKALAR ÇERÇEVESİNDE
ALTYAPI VE ÜSTYAPI YATIRIMLARININ GELİŞİM SÜRECİ (1923-
2020)**

Osman ERDOĞAN

Doç. Dr. Abdulkadir ATAR

T.C.

Karabük Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim

Enstitüsü İktisat

Anabilim Dalında

Yüksek Lisans Tezi

Olarak Hazırlanmıştır

KARABÜK

Kasım 2021

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	1
DOĞRULUK BEYANI	6
ÖNSÖZ	7
ÖZ.....	8
ABSTRACT.....	9
ARŞİV KAYIT BİLGİLERİ.....	10
ARCHIVE RECORD INFORMATION	11
KISALTMALAR	12
ARAŞTIRMANIN KONUSU	14
ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ.....	14
ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ.....	14
ARAŞTIRMA HİPOTEZLERİ / PROBLEM	14
KAPSAM VE SINIRLILIKLAR/KARŞILAŞILAN GÜÇLÜKLER	15
GİRİŞ	16
BİRİNCİ BÖLÜM.....	18
1. Bir Kalkınma Politikası Olarak Altyapı ve Üstyapı Yatırımları.....	18
1.1. Yatırım Nedir?	18
1.2. Yatırımların Meydana Gelmesi İçin Gerekli Şartlar	18
1.3. Altyapı Yatırımı Nedir?.....	19
1.3.1. Altyapı Yatırımlarının Özellikleri	19
1.3.2. Altyapı Çeşitleri	20
1.3.2.1. Eğitim Yatırımları	20
1.3.2.2. Sağlık Yatırımları	21
1.3.2.3. Ulaştırma ve Haberleşme Yatırımları	21
1.3.2.4. Enerji Yatırımları.....	22
1.3.2.5. Çevresel Altyapı Yatırımları	22
1.3.3. Altyapı Yatırımlarının Etkileri	23
1.3.3.1. Geliri Artırıcı Etkisi	23
1.3.3.2. Yatırım Artırıcı Etkisi.....	23
1.3.3. Üretkenliği ve verimliliği Artırıcı Etkisi.....	23

1.3.4. Altyapı Yatırımları ve Ekonomi.....	25
1.3.5. Türkiye’de Yaşanan Altyapı Sorunu ve Altyapı Durumu.....	26
1.4. Üstyapı Yatırımları Nedir?	29
1.5. Yatırımların Yapılış Şekli.....	30
1.5.1. Yap İşlet Devret Modeli.....	30
1.5.2. Dünya Çapında Yap İşlet Devret Uygulamaları	31
1.6. Modelin Avantajları ve Dezavantajları.....	31
1.6.1. Modelin Olumlu Tarafları.....	31
1.6.2. Modelin Olumsuz Tarafları	32
1.6.3. Yap İşlet Devret Modelinin Türkiye’de Uygulanması.....	33
1.6.4. Dünyada Uygulanan KÖİ(Kamu Özel İşbirliği) Modelleri	33
1.6.4.1. Kamu Özel İşbirliği Faydaları	34
1.6.4.2. Kamu Alanına Sağladığı Fayda	34
1.6.4.3. Yeniliklerin Hızla Uygulanması.....	34
1.6.4.4. Özel Sektör Yeteneklerinden Faydalanabilmesi	34
1.6.5. Projelerin Daha Düşük Maliyetle Geliştirilmesi	35
1.6.6. Bütçenin Mutlaklığı	36
1.6.7. Sunulan hizmete Göre Ödemelerin Belirlenmesi	37
1.6.8. Maliyet Riski Kapsamında Yaşam Döngüsünün Özel Sektöre Havale Edilebilmesi.....	37
1.6.9. Riskleri En İyi Yönetecek Taraf Belirlenmelidir	38
1.6.10. İngiltere Kamu Özel Ortaklığı Uygulamaları	39
1.6.10.1. Kurallar Bağlamında Yeşil Kitap.....	39
1.6.11. Kavramsal Bağlamda KÖİ (Kamu Özel İş birliği) ve YKD (Yap Kirala Devret) Modelleri	40
1.6.12. Yap Kirala Devret Modelinin Temel Özellikleri.....	41
1.6.13. Sağlık Hizmetlerinin Dönüşümüne Şehir Hastanelerinin Etkisi (YKD Modeli Kapsamında).....	42
İKİNCİ BÖLÜM.....	47
2.1. Cumhuriyet Döneminden Günümüze Türkiye’de Uygulanan İktisat Politikaları	47
2.1.1. 1923-1930 Liberal İktisat Politika Dönemi.....	47
2.1.2. 1930-1940 Korumacılık ve Devletçilik Dönemi	49
2.1.3. 1940-1950 Savaş Yılları Dönemi	49

2.1.4. 1950-1960 Liberasyon ve Liberasyonun Duraksama Dönemi	50
2.1.5. 1960-1980 Planlı Kalkınma Dönemi	51
2.1.5.1. Birinci Plan Dönemi (1963-1967)	52
2.1.5.2. İkinci Plan Dönemi (1968-1972).....	52
2.1.5.3. Üçüncü Plan Dönemi (1973-1977).....	52
2.1.5.4. Dördüncü Plan Dönemi (1979-1983)	53
2.1.5.5. Dışa Açılma Dönemi (1980-1994).....	53
2.1.5.6. 1994-2002 Arası Dönem	54
2.1.5.7. 2002 ve Sonrası	55
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	56
3. Türkiye’de Uygulanan İktisat Politikalarının Altyapı ve Üstyapı Yatırımlarıyla İlişkisi (1923-2020).....	56
3.1. Cumhuriyet Sonrası Dönem Ekonomik Durum Alt ve Üstyapı Yatırımları	56
3.1.1. 1923-1929 arası yeniden yapılanma dönemi	57
3.1.2. 1930-1938 arası dönem	60
3.1.3. Sümerbank Öncülüğünde Kurulan Üst Yapı Yatırımları (1930-38 arası dönem).....	61
3.1.4. İştirakler Sonucu Kurulan Fabrikalar.....	62
3.1.5. İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı.....	63
3.2. Türkiye’de Dönem-Dönem Yapılan Yatırımlar	64
3.2.1. Türkiye’de Demokrat Parti Döneminde Yapılan Sanayi Yatırımları	64
3.2.2. Birinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (1963-1967)	70
3.2.3. İkinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (1968-1972).....	76
3.2.4. Üçüncü Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (1973-1977).....	79
3.2.5. Dördüncü Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (1979-1983)..	82
3.2.6. Beşinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (1985-1989).....	85
3.2.7. Altıncı Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (1990-1994)	90
3.2.8. Yedinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (1996-2000).....	93
3.2.9. Sekizinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (2001-2005)....	99
3.2.10. Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı ve Adalet ve Kalkınma Partisi İktidarı Dönemi	104
3.2.11. GİNİ Katsayısı ve Yatırımlar İle İlişkisi	114
3.2.12. İpek Yolu ve Yatırımlar.....	115

SONUÇ	117
KAYNAKÇA.....	120
TABLolar LİSTESİ	128
ŞEKİLLER ve GRAFİKLER LİSTESİ	129
ÖZGEÇMİŞ	130

TEZ ONAY SAYFASI

Osman ERDOĞAN tarafından hazırlanan “TÜRKİYE’DE UYGULANAN İKTİSADİ POLİTİKALAR ÇERÇEVESİNDE ALTYAPI VE ÜSTYAPI YATIRIMLARININ GELİŞİM SÜRECİ (1923-2020) ” başlıklı bu tezin Programı Seçin olarak uygun olduğunu onaylarım.

Doç. Dr. Abdulkadir ATAR

.....

Tez Danışmanı, İktisat Anabilim Dalı

Bu çalışma, jürimiz tarafından Oy Birliği ile İktisat Anabilim Dalı’nda Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir. 19.11.2021

Ünvanı, Adı SOYADI (Kurumu)

İmzası

Başkan : Dr. Öğr. Üyesi Kaya GÖKTEPE (İMÜ)

ONLINE

Üye : Doç. Dr. Abdulkadir ATAR (KBÜ)

.....

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Murat ERGÜL (KBÜ)

.....

KBÜ Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yönetim Kurulu, bu tez ile, Yüksek Lisans Tezi derecesini onamıştır.

Prof. Dr. Hasan SOLMAZ

.....

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

DOĞRULUK BEYANI

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum bu çalışmayı bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı herhangi bir yola tevessül etmeden yazdığımı, araştırma yaparken hangi tür alıntıların intihal kusuru sayılacağını bildiğimi, intihal kusuru sayılabilecek herhangi bir bölüme araştırmamda yer vermediğimi, yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden olduğuğunu ve bu eserlere metin içerisinde uygun şekilde atıf yapıldığını beyan ederim.

Enstitü tarafından belli bir zamana bağlı olmaksızın, tezimle ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak ahlaki ve hukuki tüm sonuçlara katlanmayı kabul ederim.

Adı Soyadı: Osman Erdoğan

İmza :

ÖNSÖZ

Bir ülkenin kalkınması ve insanların yaşam standartlarının yükseltilmesi bir devletin en temel sorumluluklarından biridir ve bu sorumlulukların yerine getirilmesinin temeli dayanağı da o ülkede yapılan yatırımlardan oluşmaktadır. Öyle ki vatandaşların temel ihtiyaçlarını ve yaşam kalitelerini iyileştirmek için çeşitli fırsatları gerçekleştirmek için gerekli tüm bileşenlerin sağlanması, yapılacak yatırıma bağlıdır. Devlet ve özel sektör yatırımlarının planlı ve istikrarlı bir şekilde uygulanması ülkenin kalkınması için son derece önem arz etmektedir.

Yapılan bu çalışmayla;

Ülkemizde Cumhuriyetin ilanı itibariyle başlayan dönemden itibaren günümüze kadar yapılan ve yapılmakta olan alt ve üstyapı çalışmaları analiz edilmiştir. Kurtuluş Savaşı sonrası tamamen Osmanlı İmparatorluğunun çökmesi ile Atatürk tarafından Cumhuriyetin ilanı ile başlayan yeni dönem beraberinde yeni yatırımları da getirmiştir. Yeni kurulan bir ülke olması dolayısı ile gerekli altyapı yatırımları yol, kanalizasyon gibi yatırımlarının yanında insani ihtiyaçların en önemlisi olan sağlık ve okul gibi yatırımlara da ihtiyaç vardır. Kalkınmasını tamamlamak için öncelik olarak sanayi yatırımlarına önem veren politika yapıcılar sonrasında ise diğer yatırımları ön plana çıkarmıştır.

Bu çalışma ile Türkiye’de Cumhuriyet tarihinin ilanı ile başlayıp günümüze kadar yapılan ve yapılmakta olan tüm yatırımlar ele alınıp kamu tarafından mı yoksa özel kesim tarafından mı yapılmış olduğu incelenecektir. Yatırımların incelenmesi ile birlikte üçüncü bölümde yer alan ekonomi politikaları dönem dönem ele alınmakta olan iktisat politikaları ile yatırımların analizi tekrar ele alınacaktır. Ayrıca uygulanan iktisat politikalarının başarı durumu da araştırma içerisinde incelenecektir. Ayrıca yapılan yatırımlar dönem dönem incelenmiş olup Türkiye ekonomisi içerisinde Cumhuriyet tarihinden itibaren uygulanmakta olan iktisat politikaları analizi ile açıklanmıştır.

Yapmış olduğum bu çalışma üzerinde çalışmanın temel dayanaklarını oluşturan ve genel hatlarını belirlemede yardımcı olan tez danışmanım değerli hocam Doç.Dr Abdulkadir ATAR’a, çalışmanın her aşamasında beni destekleyen değerli arkadaşım Rahib YAGUBOV’a ve tüm çalışma boyunca manevi olarak desteklerini esirgemeyen değerli aileme teşekkürlerimi bir borç bilirim. Ayrıca tezimin son halini almasında bana

yol gösterici olan değerli hocalarım Dr. Öğr. Üyesi Kaya GÖKTEPE ve Dr. Öğr. Üyesi Murat ERGÜL'e de sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

ÖZ

Bu araştırma, Cumhuriyetin ilanından itibaren 2020 yılına kadar olan süreçte, ülkemizde uygulanan iktisadi politikaları incelemekle birlikte bu süreç içerisinde gerçekleşmiş olan altyapı ve üstyapı yatırımlarını ortaya koymaktadır.

Ülkenin kuruluşundan seksen yıl sonra, Türkiye, özel sektör, ulusal sistemler ve planlama, ithal ikameci ve dışa açılma politikaları tarafından desteklenen, sanaysiz, az gelişmiş bir tarım ülkesinden büyük ölçüde ekonomik bağımsızlık kazanmıştır. Bununla birlikte, çoğu zaman ekonomik krizlerle karşı karşıya kalan ve bazı sorunlar yaşamaya devam eden modern bir ülke statüsüne ulaşmıştır.

Devlet, altyapı ve üstyapılara yatırım yaparken, özel sektöre yön verecek ekonomik politikalar çerçevesinde hareket etmeli ve kendi yatırımını belirli bir plan dâhilinde gerçekleştirmelidir. Öyle ki yatırım maliyetleri ve gerekli liderliği esas alan bu politikalara göre hareket etmesi gerekmektedir.

Yapmış olduğum bu tez çalışmasında ülkemizin Cumhuriyet tarihinden itibaren günümüze kadar yapmış ve yapmakta olan tüm sanayii yatırımları ele alınmıştır. Ve yapılan bu altyapı ve üstyapı çalışmaları dönem dönem incelenerek ele alınıp bilgi verilmiştir. Ayrıca yapılan yatırımlar ve uygulanan iktisat politikaları ile ele alınmış olup mevcut dönemlerde anahtar rol oynamakta olan sektörler ile yatırımların birbiri ile paralel bir şekilde hareket ettiği görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Altyapı; Üstyapı; Yatırım; İktisat Tarihi; Türkiye Ekonomisi.

ABSTRACT

This research examines the economic policies implemented in our country from the proclamation of the Republic until 2020, and reveals the infrastructure and superstructure investments that have taken place during this process.

Eighty years after the country's founding, Turkey has gained a great deal of economic independence from a non-industrialized, underdeveloped agricultural country supported by the private sector, national systems and planning, import substitution and opening up policies. However, it has attained the status of a modern country that has faced economic crises most of the time and continues to have some problems.

While investing in infrastructure and superstructure, the state should act within the framework of economic policies that will guide the private sector and make its own investment within a certain plan. So much so that it has to act in accordance with these policies, which are based on investment costs and necessary leadership.

In this thesis, all the industrial investments that The Republic of Turkey has made and are making since the date of the Republic are discussed. And these infrastructure and superstructure works were examined periodically and information was given. In addition, the investments made and the applied economic policies have been discussed together, and it has been seen that the sectors that play a key role in the current period and the investments move in parallel with each other.

Keywords: Infrastructure; Superstructure; Investment; Economic History; Turkish Economy.

ARŞİV KAYIT BİLGİLERİ

Tezin Adı	TÜRKİYE'DE UYGULANAN İKTİSADİ POLİTİKALAR ÇERÇEVESİNDE ALTYAPI VE ÜSTYAPI YATIRIMLARININ GELİŞİM SÜRECİ (1923-2020)
Tezin Yazarı	Osman ERDOĞAN
Tezin Danışmanı	Doç. Dr. Abdulkadir ATAR
Tezin Derecesi	Yüksek Lisans
Tezin Tarihi	19.11.2021
Tezin Alanı	İktisat
Tezin Yeri	KBÜ/LEE
Tezin Sayfa Sayısı	132
Anahtar Kelimeler	Altyapı; Üstyapı; Yatırım; İktisat Tarihi; Türkiye Ekonomisi.

ARCHIVE RECORD INFORMATION

Name of the Thesis	DEVELOPMENT PROCESS OF INFRASTRUCTURE AND SUPERSTRUCTURE INVESTMENTS IN THE FRAMEWORK OF ECONOMIC POLICIES IN TURKEY (1923-2020)
Author of the Thesis	Osman ERDOGAN
Advisor of the Thesis	Assoc. Prof. Dr. Abdulkadir ATAR
Status of the Thesis	Master's Degree
Date of the Thesis	19.11.2021
Field of the Thesis	Economics
Place of the Thesis	KBU/LEE
Total Page Number	132
Keywords	Infrastructure; Superstructure; Investment; Economic History; Turkish Economy.

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AKP	Adalet ve Kalkınma Partisi
ARGE	Araştırma ve Geliştirme
AYKOME	Altyapı Koordinasyon Merkezi
BBYSP	Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı
BBYKP	Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı
BOTAŞ	Boru Hatları ve Petrol Taşıma Anonim Şirketi
BTK	Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
DHMİ	Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği
DP	Demokrat Parti
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DSİ	Devlet Su İdaresi
EMS	Enerji İşletim Sistemi
EPDK	Enerji Piyasaları Denetleme Kurumu
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
İBYSP	İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı
İETT	İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel
HES	Hidroelektrik Santral
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
KİT	Kamu İktisadi Teşkilatı
İPRAŞ	İstanbul Petrol Rafineleri Anonim Şirketi
KÖİ	Kamu Özel İşbirliği
ÖMG	Özel Mali Girişim
PPP	(Public-Private Partnerships) Kamu Özel Sektör Ortaklıkları

PETKİM	Petrokimya Holding Anonim Şirketi
PTT	Posta Telgraf Teşkilatı
SEKA	Türkiye Selüloz ve Kâğıt Fabrikaları
SCADA	Bilgisayar Üzerinden Denetim Kontrolü ve Veri Toplama Sistemi
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
UDB	Birleşik Krallık Ulusal Denetim Ofisi
UKOME	Ulaşım Koordinasyon Merkezi
ÜPK	Üst Planlama Komitesi
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TEI	Tusaş Motor Sanayi Anonim Şirketi
TUSAŞ	Türk Havacılık Sanayi Anonim Şirketi
TÜPRAŞ	Türkiye Petrol Rafineri Anonim Şirketi
OECD	(Organisation for Economic Co-operation and Development) Ekonomik Kalkınma ve İş birliği Teşkilatı
YHT	Yüksek Hızlı Tren
YİD	Yap İşlet Devret
YKD	Yap Kirala Devret
YPK	Yüksek Planlama Kurulu
YSİD	Yap Sahip Ol İşlet Devret

ARAŞTIRMANIN KONUSU

1923 yılından itibaren 2020 yılına kadar geçen süre içerisinde Türkiye ekonomisi üzerinde uygulanan iktisadi politikaların incelenmesinin ardından bu süreç içerisinde yapılmış ve yapılmakta olan altyapı ve üstyapı yatırımları araőtirmamın konusunu oluşturmaktadır.

ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ

Bu araőtirmamın amacı; Türkiye’de Cumhuriyet tarihinden itibaren 2020 yılına kadar geçen süre içerisinde yapılmış ve yapılmakta olan alt ve üstyapı çalışmaları analiz edilmesidir.

Çalıőmada yatırımlar dönemsel olarak ve yapılan dönem içerisindeki iktisadi politikalar çerçevesinde ele alındığı için dönemler hakkında yorum yapmak ve hangi dönemde ne kadar yatırım yapıldığının ele alınması açısından kolaylık sağlamasından dolayı önem arz etmektedir.

ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Bu araőtirma Türkiye’deki alt ve üstyapı verilerine ulaőılarak nicel, diğer kaynaklardan beslenerek nitel araőtirma yöntemi kullanılacaktır. Nitel araőtirma yöntemi kullanılarak derinlemesine literatür taraması yapılmıőtir. Araőtirmada, ncelikle Türkiye’de Cumhuriyetin kuruluşu ile başlayan dönem ele alınarak sonrasında dönem dönem inceleme yapılarak güncel döneme kadar gelinmiőtir. Alt ve üstyapı yatırımlarının oluőtumuna birebir etki eden olumlu ve olumsuz taraflar tespit edilmiştir.

ARAŞTIRMA HİPOTEZLERİ / PROBLEM

Türkiye’de siyasi konjonktürde değişim ortaya çıktığı zamanlarda iktisadi politikalar da değişime uğramış ve bu durum altyapı yatırımları ve üstyapı yatırımlarını doğrudan etkilenmiőtir. Bu alıőmada, Cumhuriyet döneminde günümüze eőtirli dönemler halinde farklı iktisat politikaları uygulandığı gerçeğinden hareketle, iktisat politikası ve yatırım iliőkisinin, tarihsel geliőtım sürecine göre bir bütünlük çerçevesinde tahlil edilmesi ihtiyaı ortaya ıkmıőtir.

KAPSAM VE SINIRLILIKLAR/KARŞILAŞILAN GÜÇLÜKLER

Çalışmanın kapsamı, Türkiye Cumhuriyeti'nin bağımsızlığını ilan ettiği yıl olan 1923 yılından başlayıp, 2020 yılına kadar geçen süre içerisindeki dönemi kapsayarak bu dönem içerisinde meydana gelen altyapı ve üstyapı yatırımlarının ele alınmasıyla birlikte bu dönem içerisinde gerçekleştirilen iktisadi politikaların incelenmesidir.

Araştırmanın sınırlılığı, Cumhuriyet tarihi ile başlayıp günümüze kadar yapılmış olan yatırımları kapsamaktadır.

Karşılaşılan güçlükler ise, Cumhuriyet'in ilk kurulduğu yıllardaki kayıtlara ulaşmanın zor olması dolayısı ile yapılan alt ve üstyapı yatırımlarına ulaşmada yaşanan sınırlılıktır.

GİRİŞ

Türkiye Cumhuriyeti resmi olarak Cumhuriyetin ilan edilişi olan 29 Ekim 1923 tarihi ile başlamaktadır. Osmanlı Devleti'nin egemenliğini kaybetmesi ve savaş sonrası bir dönem olmasından ötürü Cumhuriyet tarihinin başladığı zamanlarda ülkemizde mevcut olan altyapı ve üstyapı tahrip olmakla birlikte kullanılabilir olanlar ise Osmanlı'nın son döneminde dış kuvvetler tarafından inşa edilmiştir. Cumhuriyetle birlikte bağımsızlığımızı ilan ettiğimiz dönemde var olan demiryolu ağıımız 4.112 km iken bu uzunluğun yaklaşık olarak 3.756 km'si yabancılar tarafından yapılmış olup yine işletilmesi de imtiyazlı yabancı şirketler tarafından sağlanmıştır. Ayrıca Doğu Anadolu'da var olan 355 km'lik demiryolu ağı ise Ruslar tarafından yapılarak faaliyete geçirilmiştir.

Bundan dolayıdır ki hem ülkenin bağımsızlığını ilan etmesi ile hem de mevcut kaynakların milli olmamasından ötürü yatırım yapma yoluna gidilmiştir. Birçok yerli ve milli yatırımların önü açılırken bağımsızlığımıza aykırı kurumlar da millileştirilmek istenilerek devlet yönetimi altına alınmak istenmiştir. Devlet eli ile yapılması gereken planlar yapılırken özel sektöründe önü açılarak yatırımlara öncülük etmesi istenmiştir. Ne yazık ki özel sektörün elinde imkân bulunmaması ve gerekli işgücüne sahip olmamasından ötürü neredeyse 1980 yılına kadar birçok yatırımlara devlet öncülük etmiştir.

Bu çalışmanın temel amacı, Türkiye ekonomisinde Cumhuriyet tarihinden itibaren uygulanan iktisat politikalarını ele alarak yapılmış ve yapılmakta olan yatırımları kapsamlı bir şekilde incelemektir. Ayrıca Türkiye için bu yatırımların değerlendirilmesini sağlamaktır.

Günümüzde gerek gelişmiş gerekse gelişmekte olan ülkelerin makro ekonomik hedeflere ulaşma konusunda ortak amaçlara hizmet ettiklerini ifade edebiliriz. Bu ortak amaçlar, tam istihdama ulaşma, fiyat istikrarını sağlama, adil gelir dağılımı, ödemeler dengesinin sağlanması olarak sıralanabilir. Gelişmiş ülkeler, alt yapılarını görece tamamlanmış ülkelerdir. Bu da onların sosyal ve ekonomik göstergelerini üst seviyelere taşıırken, onlara dünyada söz sahibi olma imkânı vermektedir. Gelişmiş ülkeler genellikle bu hedeflere ulaşma konusunda göreceli olarak daha başarılı olmuşlardır.

Altyapı yatırımları, yatırımların tamamlayıcısı olduğundan, altyapı yatırımları üst yapılarla ilgili öncelikli yatırımların bir parçasıdır. Çünkü altyapı olmadan üst yapının hiçbir anlamı yoktur. Şöyle ki; bir yere fabrika yapıldığında fabrikaya bağlı yollar vardır; Elektrik, kanalizasyon, su ve iletişim gibi altyapı tesisleri sağlanmalıdır, aksi takdirde söz konusu katma değer sıfır olacaktır. Bunlar gelişmiş ülkelerde altyapı yatırımlarını tamamlamış ve bu konuda hiçbir sorunu olmayan ülkelerdir. Altyapı sorunu temel olarak gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelerin sorunudur. Ülkelerin altyapısının sürdürülebilir olduğu kadar güçlü olması da çok önemlidir. Yani gerekli olanın olmaması yetmez, önemli olan dayanıklı olmasıdır.

Tez çalışması üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde genel olarak altyapı ve üstyapı hakkında bilgi verilmesinin yanında ülkemizde ve dünya üzerinde yapılan altyapı ve üstyapı çalışmalarının gerçekleştirilmesinde kullanılan modeller hakkında detaylı bir açıklama yapılmıştır. Bunun yanında literatür taraması ile birlikte bu alanda yapılan çalışmalar analiz edilmiştir. İkinci bölümde, Türkiye ekonomisi üzerinde Cumhuriyet tarihinden itibaren uygulanmakta olan iktisat politikaları belirlenen dönem itibariyle incelenerek uygulanan politikalar ve benimsenen ilkeler hakkında bilgi verilmiştir. Üçüncü bölümde ise Cumhuriyet tarihinin başlamasıyla birlikte artık planlanarak gerçekleşmekte olan yatırımlar yine belirlenen dönem kapsamında analiz edilerek günümüze kadar ele alınmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. Bir Kalkınma Politikası Olarak Altyapı ve Üstyapı Yatırımları

1.1. Yatırım Nedir?

Yatırım, parayı gelir getiren taşınır veya taşınmaz bir mala yatırma durumudur. Ancak altyapı yatırımlarında kâr amacı güdülmez ve kâr getirisi beklenmez. Çünkü kanalizasyon, okul, yol gibi faaliyetleri içermesinden dolayı kamu yararı gözetilir ve toplum ihtiyaçları giderilir. Ancak sağlıklı ve istikrarlı bir ekonomik yapının kurulması o yerin altyapı yatırımlarının doğru ve ihtiyaçları karşılayacak biçimde yapılmasına bağlıdır. Yani doğru ve sağlıklı yapılan altyapı yatırımları beraberinde doğru ve sağlıklı bir üstyapıyı teşkil edeceği için böylelikle o ülke ekonomik olarak kalkınıp büyüyecektir ve bu durumda kar getirisi karşımıza çıkacaktır (Aktan, İstiklal ve Dilek, 2005, s.25).

1.2. Yatırımların Meydana Gelmesi İçin Gerekli Şartlar

Yatırım imkanları fazlasıyla maddi gereksinim bulundurmasından dolayı sınırlı imkanlar dahilinde oluşmaktadır. Bu yüzden yatırımın oluşması için belirli şartlara ihtiyaç vardır. Bunlar:

- Kamu yatırımlarının oluşabilmesi için örneğin yol yapımı, okul yapımı gibi altyapı yatırımlarının meydana gelmesi için o bölge veya yörede nüfusun buna ihtiyaç duyması gerekmektedir. Çünkü kamu bütçesi sınırlıdır ve bu yatırımların meydana gelebilmesi için oldukça yüksek finans kaynaklarına ihtiyaç vardır.
- Yatırımların oluşmasında kamu bütçesinin yanı sıra tasarruflardan oluşan kaynağa da ihtiyaç vardır. Yatırımların finansmanı için kamu bütçesinin yanı sıra, özel bütçeli şirketlere, borçlanma, bütçe açığında artış ve Merkez Bankası'nın para basması gibi ekonomiyi olumsuz etkileyen kaynaklarda olabilir.
- Yatırımın meydana gelmesi için ülkedeki üretim sanayisinin gelişmiş olması gerekmektedir.
- Yatırımların meydana gelmesi için bir diğer şart ise dövizdir. Yapılacak olan yatırım için gerekli olan ihtiyaçlar eğer yurt içinde mevcut değilse bu yatırımın yapılması için dışarıdan ithalat gerekecektir ve bunun içinde dövi ihtiyacı doğacaktır.

1.3. Altyapı Yatırımı Nedir?

Bir kamusal yatırım niteliği taşıyan altyapı yatırımları, ülkedeki tarım ticaret ve sanayi gibi iktisadi faaliyetlerin gerçekleşmesi, gelişmesi ve bir değer yaratması için gerekmekte olan ulaşım(lojistik), enerji ve iletişim gibi faaliyetleri içine alan bir yatırım türüdür. Devlet eliyle veya özel kesim tarafından yapılabilirler. Ancak altyapı yatırımlarında kar getirisi beklenmez. Bu yüzden kamusal yatırım özelliği taşır. Altyapı yatırımlarında mal ve hizmet gibi üretim faaliyetleri bulundurmasından dolayı az gelişmiş ülkelerde bu faaliyetlerin gelişmesinde engel olarak karşımıza çıkmaktadır. Çünkü üretken bir ekonomik yapının kurulabilmesi için altyapı yatırımları önem arz etmektedir. Bu yüzden de ülkelerin gelişmişlik seviyelerine bakmak için altyapı yatırımlarına bakılabilir. Ayrıca altyapı yatırımları sadece yol köprü baraj gibi yatırımlar ile sınırlandırmak doğru değildir. Sağlık eğitim ve sosyal refahı artırıcı yatırımlar da bu yatırımlara girebilir. Bu yatırımlar sağlamış olduğu kolaylık ve insan hayatını düzene sokan yatırımlar olmasından dolayı farklı yatırımların yapılmasına teşvik edici yatırımlardır (Aktan, İstiklal ve Dilek, 2005, s.30-33).

1.3.1. Altyapı Yatırımlarının Özellikleri

En göze çarpan özelliği mevcut beşerî sermayenin kalite artışının yanında fiziki sermayeyi de artırıcı yatırımlardır.

Bir diğer özelliği ise altyapı yatırımlarının diğer yatırımlara artırıcı yönde etki yaratmasıdır.

Örneğin: az gelişmiş ülkelerde altyapı yatırımları tam anlamıyla yapılmadığı için, sanayi ve diğer üretim faaliyetleri tam ve etkin bir şekilde faaliyet göstermemektedir. Ancak gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler kalkınmaları ile bu yatırımlara ağırlık vermelerinden dolayı sanayi ve hizmet sektörü gelişmiş ve ülke ekonomisinde önemli bir yer edinmiştir.

En önemli olan özelliği ise altyapı yatırımlarının ithal edilemez olmasıdır. Bu tür yatırımlar dışarıdan alınamaz. Yani devlet eliyle ya da özel sektör eliyle yapılmak zorundadır.

Dördüncü özelliği ise bu yatırımların yapılması için uzun bir zamana ve yoğun sermaye gereksinimine ihtiyaç vardır. Ancak iktisadi açıdan bu yatırımların yapılması mevcut ekonomideki diğer sektörlerin maliyetlerinde azalışa neden olur.

Bu yatırımlar genel olarak devlet eliyle yapılır. Çünkü: uzun bir süreçte ve yüksek yatırımlar ile gerçekleştirilmektedir. Altyapı yatırımları genellikle bir defa yapılır (Avşar, İsmail, Tomris ve Mehmet, 2009, s.43).

1.3.2. Altyapı Çeşitleri

Öncelikle altyapı yatırımları beşerî ve fiziki olarak iki kaleme ayrılmaktadır. İnsana yapılan eğitim ve sağlık gibi yatırımlar beşerî iken, enerjiye ve ulaştırmaya yapılan yatırımlar ise fiziki yatırımları temsil eder. Bu yüzden altyapı yatırımlarını eğitim, sağlık, ulaştırma, enerji ve çevresel yatırımlar olmak üzere beş ana başlık altında inceleyeceğiz.

1.3.2.1. Eğitim Yatırımları

Bir ülkenin kalkınması için en önemli faktör insan eli ve zekasıdır. Yani kalkınmanın ve gelişmenin olması için 'beşerî sermayeye' ihtiyaç vardır. Bu yüzden diğer altyapı yatırımlarının gerçekleşmesi ve ülkenin kalkınması için insanların eğitim görmesi gerekmektedir. Bu kavramlara A.Smith A. Marshall gibi iktisatçılar da önem vermiş ve en değerli ve yatırımın insana yapılan yatırım olduğu üzerinde durmuşlardır. İktisadi gelişmelerde eğitime verilen önemin artmasında şu iki neden göze çarpmaktadır.

İlk olarak, gelişmiş ülkelere baktığımızda bu ülkelerdeki başarıların o ülkedeki yüksek gelir seviyelerinden bağımsız olarak o ülkedeki eğitim seviyesi ile, araştırma geliştirme gibi faaliyetlere ayrılan kaynaklara dayandığını göstermektedir. Kısaca bir ülkedeki gelişmişlik o ülkedeki gelir seviyesinden ziyade o ülkedeki eğitim ve araştırma faaliyetlerine ve eğitimin kalitesine bağlıdır. Zaten gelişmişlik olmadan kalkınma olmayacağı için burada eğitim önemli bir faktördür. İkinci olarak ise, maddi varlıklar yanında vasıflı insanların olması gerekliliğidir. Yani her ne kadar maddi kaynak yönünden yeterlilik sağlansa da vasıflı insanlar olmadan bunun bir geçerliliği yoktur (Avşar, İsmail, Tomris ve Mehmet, 2009, s.45-47).

1.3.2.2. Sağlık Yatırımları

Sağlıkta ilk amaç, toplumun sağlık seviyesinin yükseltilmesidir. Sağlık çerçevesinde yapılan yatırım harcamaları halk sağlık seviyesinin iyi bir düzeye çıkarılması, halkın sağlık alanında eğitilmesi, salgın hastalıkların önlenmesi için yatırımların yapılması, halkın sağlıklı beslenebilmesi için gerekli imkanların sağlanması ve nüfus planlaması gibi alanları kapsar.

Sağlık hizmetlerinin devamlılığının ve korunmasının sağlanması, hane halklarının çalışma kapasitesini artırarak verimliliği artıracaktır. Yani hastalık riski azaltılarak üretimde devamlılık sağlanır. Sağlıkta bir diğer önemli nokta da aile planlamasıdır. Aile açısından istenmeyen çocuğun dünyaya gelmesi aileye ayrı bir sorun teşkil etmesinin yanında ülkeye 'de doğal kaynaklar ve sermaye açısından olumsuzluklar getirmektedir. Çünkü, ülke kaynak bakımından yetersiz ise istenmeyen bir bireyin dünyaya gelmesi olumsuzluklar meydana getirecektir.

Sağlık alanının iyileştirilmesi geliştirilmesi ve sürekli olarak sağlanması devletin doğal ve sürekli olarak yapmak zorunda olduğu bir görevidir. Toplum ne kadar sağlıklı olursa iktisadi verimlilikte o kadar sağlıklı olur. Tüm üretim faaliyetlerinde insan faktörünün bulunduğunu düşünürsek bu faaliyetlerinin verimli ve sürekli olarak yapılabilmesi için organizasyonda yer alan insanların sağlıklı olması önemli bir önemli noktadır. Bu sebepten ötürü sağlık alanlarında yapılan yatırımlar gelecek zamanlara kaynak yaratan yatırım olma özelliğine sahiptir (Akar, 2014, s.57).

1.3.2.3. Ulaştırma ve Haberleşme Yatırımları

Herhangi bir iktisadi kuruluşta ulaştırma ve haberleşme çok önemli bir yere sahiptir. Geçmişten günümüze kadar ulaştırma yatırımlarına baktığımızda bu yatırımlar her ne kadar özel girişimcilerin elinde bulunuyor olsa da devlet müdahalesi olduğu görülmektedir. Ulaştırma yatırımları bu yatırımın gerçekleşmesi için büyük yatırımların olması ve ortaya çıkardığı dışsal kazançlardan dolayı kamu ekonomisinin kapsama alanına girmektedir. Ulaştırma yatırımları sayesinde yapılmış olan üretimler için yeni pazar alanları yaratılır. Ülkenin gelişmesi büyümesi kalkınması ve iktisadi açıdan belirli bir coğrafyalara yayılabilmesi için lojistik faaliyetlerinin sağlanması gerekmektedir. Yani her ne kadar üretim yapılsa da bu üretim ulaştırma yatırımları ile diğer coğrafi bölgelere ulaştırılmıyorsa pek bir anlamı yoktur. Bu yüzden ulaştırma alanında gerçekleştirilen

devlet eliyle yapılan yatırımlar mevcut ekonominin etkinliğini belirleyen önemli bir faktördür. Ulaştırma yatırımları ülkeler arasında gelişmişlik düzeyinin önemli olarak etkilediği için kalkınma açısından önemli bir yere sahiptir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2009).

1.3.2.4. Enerji Yatırımları

Enerji geçmişte evlerimizde aydınlanma sonrasında ısınma gibi faaliyetlerde kullanırken günümüzde iktisadi açıdan üretim faaliyetlerinin gerçekleşmesi için önemli bir girdi olarak karşımıza çıkmaktadır. İkamesi olmayan enerji, evlerimizden endüstriyel faaliyetlere kadar uzun bir kullanım alanına sahiptir. Bu kadar çok yaygın alanda kullanılmasından dolayı enerji kaynaklarının sağlanmasında devlet eliyle birlikte milli kaynak seferberliği de karşımıza çıkmaktadır. Bu kaynaklara sahip olmayan ülkeler dışarıdan enerjiyi ithal olarak elde ettiği için ülke ekonomisinde doğal olarak olumsuz etkilenmektedir (Emek, 2009, s.15).

1.3.2.5. Çevresel Altyapı Yatırımları

Bu yatırımlara konutların yapımı yol hizmetleri su kaynaklarının gerekli yerlere ulaştırılması ve kanalizasyon altyapısının kurulması hizmet eder. Bu yatırımlar insanların ihtiyaçlarını karşıladığı ölçüde ekonomik verimliliğinde gelişmesine yardımcı olur. Bu teşkilatlanmanın kurulmasında imar planı önemlidir. Çünkü: topluma hizmet edecek şekilde yatırımların planlanması kurulması ve insan ihtiyaçlarının tam anlamıyla karşılanması ancak sağlıklı bir imar planıyla sağlanabilir. Bu yatırımların yapılması için herhangi bir talep beklenmez. Bu yüzden bu yatırımlar devlet eliyle belediyeler tarafından sağlanır. Belediyelerin birim maliyeti azaltmak ve talebe bırakmak ve zararlı komşuluk üzerine doğacak etkileri azaltmak amacıyla yaptığı başlıca hizmetler şunlardır:

- Meydan park gibi alanlar ve aydınlatma.
- Su ve kanalizasyon hizmetleri
- İtfaiye hizmetleri
- Dinlenme ve spor mekanları
- Belediye sınırları içindeki trafik ve bakım hizmetleri

Ancak günümüzde, su kanalizasyon itfaiye ve gerekli mekanların yapımı devlet eli ile yapılıyor olsa da konut ihtiyacı özel sektör tarafından karşılanmaktadır. Devletin

burada görevi kaçak ve yapıların ve gecekondulaşma faaliyetlerinin önüne geçmektir. Bununla birlikte teşvikleri arttırmak herkesin konut alanındaki imkanlardan yararlanmasını sağlamak, deprem ve doğal afete dayanıklı yapıların oluşumunu destekleyerek sosyal bir devlet politikası gütmek durumundadır (Emek, 2009, s.27-29).

1.3.3. Altyapı Yatırımlarının Etkileri

Altyapı yatırımlarının ekonomiye etkisi genel olarak iki şekildedir. Bunlar: geliri artırıcı ve kapasite yaratıcı etkiler olarak karşımıza çıkar. Ancak bunların yanında ekonomiyi yapı olarak değiştirme ekonomiyi harekete geçirme gibi etkilerde bulunmaktadır.

1.3.3.1. Geliri Artırıcı Etkisi

Yatırımların ilk etkisi kısa dönemde geliri artırıcı etki olarak karşımıza çıkar. Bu yatırımı gerçekleştirmek için herhangi bir yatırımı meydana getirmek için, harcamanın ortaya çıkması durumunda üretim faktörlerine ait gelirden bir artış meydana gelir. Gelir etkisi kısaca altyapı yatırımlarının yapılmasından ötürü milli gelir artışı ve yatırmadan önceki gelir düzeyinin yükselmesiyle ortaya çıkan etkiye denir. Altyapı yatırımları beşerî ve fiziki fark etmeksizin ekonomide gelir artışı meydana getirir (Erçakar, Karagöl, 2011, s.1-10).

1.3.2.2. Yatırım Artırıcı Etkisi

Üretim faaliyetleri gösteren yatırımların gerçekleşme imkânı, altyapı yatırımlarının gerçekleşmesine bağlıdır. Altyapı yatırımları, üretken faaliyetlerin gerçekleştirdiği imkanlardan yararlanarak kurulmaktadır. Ülke ekonomisinde kalkınmanın gerçekleşmesi için üretim faaliyetlerinin tam ve etkin bir şekilde gerçekleşmesine bağlıdır. Yani altyapı yatırımları gerçekleştirilmesi üretken faaliyet alanının yeni istihdam ve üretim alanlarına yer açacağı için yatırımları uyarıcı ve artırıcı bir etki meydana getirecektir (Erçakar, Karagöl, 2011, s.15).

1.3.3. Üretkenliği ve verimliliği Artırıcı Etkisi

Her altyapı yatırımı beraberinde üretkenliği ve verimliliği artırıcı bir etki doğuracaktır. Bu etki emek doğal kaynaklar ve sermaye kaynakları üzerine olur. Emek üzerinde verimliliğin artırılmasında beşerî altyapı yatırımları etkilidir. Ancak fiziksel

altyapı yatırımlarında işgücü kollarının sektörler arası dağılımını etkiler ve emeğin verimliliğini ve etkinliğini artırır.

Ulaştırma ve enerji alanında yapılan altyapı yatırımları sermayenin daha etkin kullanılmasına imkân sağlayarak sermaye–hasıla oranını düşürmektedir. Altyapı yatırımlarında produktivite (üretkenlik ve verimlilik) etkisinin görülmesi için kapasiteden maksimum seviyede yararlanılmalıdır. Bundan dolayı da altyapı yatırımlarında ve bunlara bağlı olan üretken yatırımlarda sermaye hasıla oranlarını azaltıcı, bunların sonucunda yatırımların ve genel olarak ekonomik üretkenlik ve verimlilik artacaktır.

Altyapı yatırımlarının produktiviteyi artırma açısından bir diğer en önemli özelliği de doğal kaynaklar üzerinedir. Doğal kaynakların zengin oluşu sadece ülke ekonomisi için yeterli değildir. Önemli olan bu kaynakların kullanılabilir hale getirilmesidir. Bunun sağlanması için de altyapı yatırımlarına önem arz etmektedir.

İktisadi açıdan yapısal değişim ekonominin fiziksel sektörel ve kurumsal yapısının yanında beşerî sermayesinin değişimiyle meydana gelir. Altyapı yatırımları sayesinde gerçekleşen sermaye hasıla oranı arasındaki düşüş faktör kalitesinde yükseliş ve mobilite yükselişi yapısal dönüşüme olumlu bir katkı sağlar. Ayrıca altyapı yatırımlarının iktisadi hayatın var oluşundan beri karşımıza çıkan en önemli etkisi de mevcut ekonomide oluşan düşük istihdam durumunun harekete geçirilmesi olayıdır. Keynes'in öne attığı ve ekonomiyi durgunluktan çıkarmak için yola çıkılan öneriye göre devlet gerekirse durgunluktan kurtulmak için çukur kazdırıp sonra da bu kazdırdığı çukurları doldurma durumundadır. Burada da altyapı yatırımları karşımıza çıkmaktadır. Tüm bunların yanında altyapı yatırımlarının iktisadi hayata olumlu katkısı olduğu gibi ülkeler ve bölgeler arası sosyal eşitsizlik farkını en aza indirmek, eğitim, sosyal hayat ve sağlık şartlarının geliştirilmesi gibi mevcut vatandaşların refahını artırmaya yönelik etkileri de vardır. Bir ülkenin kalkınması büyümesi gelişmesi gibi iktisadi hayatın yanında eğitim sağlık gibi sosyal ve beşerî hayatta refah seviyesinde devam etmesi asgari oranda da olsa altyapı yatırımlarına bağlıdır (Erçakar, Karagöl, 2011, s.25-32).

1.3.4. Altyapı Yatırımları ve Ekonomi

Genel anlamda altyapı yatırımları, mal ve hizmetler sektörü açısından aracılık yapabilen fiziksel bir tesistir. Ekonomik açıdan altyapı yatırımları, üretimi ve tüketimi doğrudan etkileyen yüksek maliyetli yatırımlardır. Ayrıca altyapı yatırımları; otoyollar ve diğer ulaşım tesisleri, su ve kanalizasyon boru hatları, iletişim gibi çok çeşitli doğal sermaye tekellerini de kapsamaktadır (Genç, Delici, 2003, s.96).

İktisat biliminde altyapı kavramı dar ve geniş olmak üzere iki farklı anlamla ifade edilir. Dar yapı açısından altyapı yatırımı, ulaşım, iletişim, enerji ve su gibi finansal fırsatları içerir. Geniş yapı açısından ise altyapı yatırımı, eğitim, sağlık, ulaşım, iletişim, enerji, su ve kanalizasyon gibi ekonomide var olan veya var olması gereken tesisleri içermektedir. Kısacası dar anlamda altyapı finansal ve ekonomik altyapıyı, geniş anlamda ise altyapı eğitim ve sağlık altyapıyı kapsamaktadır (Aktan, Dileyici, 2005, s.45).

Altyapı yatırımları, ekonomik birimlerin gereksinimlerini karşılayabildiğinden, üretimdeki çıktı miktarını artırmakla maliyetleri düşürmektedir. Ayrıca, ekonomik açıdan kalkınmayı destekler, insanların yaşam kalitesini iyileştirir ve sosyal refahı artırır. Altyapı yatırımları sanayileşme açısından da büyük öneme sahiptir (Genç, Erdal, 2007, s.2).

Üretim imkanları açısından, gelişmiş ülkelerin geliştirmekte olan ülkelere göre daha fazla mal ve birim üretmelerinin ana nedenlerinden biri, ülkeler arasındaki altyapı geliştirme düzeyindeki farklılıktır. Aşağıda listelenen maddeler altyapı yatırımlarının temel özellikleridir:

- Yüksek maliyet, sürdürülebilirlik ve ileri teknoloji açısından altyapı yatırımı, çok fazla finansal kaynak gerektiren bir yatırımdır.
- Gelişmiş ve geliştirmekte olan ülkelere altyapı yatırımları, nihai karar alma organı olan merkezi hükümet tarafından yürütülmektedir.
- Tamamlanan altyapı yatırımları'ndan sonra verilen hizmetler genellikle ücrete dayalıdır (Genç, Erdal, 2007, s.4).

1.3.5. Türkiye’de Yaşanan Altyapı Sorunu ve Altyapı Durumu

Türkiye’nin altyapı sorunu aslında daha eski yıllara dayanmaktadır. Cumhuriyet’in ilk yıllarında yeterli teçhizat ve ihtisaslaşmış personel eksikliği, sınırlı harcama imkanlarının olması, altyapı yatırımlarının ikincil planda kalmasına ve sağlıksız işleyişine neden olmuştur. Altyapı yatırımları 1980 yılından sonra yavaş yavaş toparlanmaya başlamış ve 2000 yılından sonra ise hızlı büyüme trendi yakalamıştır. Yine de geçmişte yaşanan keyfi ve plansız yapılaşmaların neden olduğu altyapı sorunları devam etmektedir.

Türkiye’de kentleşme süreci hızlandıkça, nüfus yoğunluğu artmış, bu da koordinasyon koşullarının ve kapsamlı planlama yöntemlerinin uygulanmasını imkânsız hale getirmiştir. Bilavasita bu durum teknik altyapıyı da etkilemiştir. Plan değişikliğinden teknik altyapı olumsuz etkilenirse de nüfus yoğunluğu artmaktadır. Buda yetersiz teknik altyapıya yol açmaktadır (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, 2009, s.10).

Türkiye ile ilgili ilk teknik temelli kadastro altyapı İETT (İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel) tarafından 1970 yılında kurulan “Türkiye Kurumlar Arası Yer Altı Boru Hattı Kadastro Araştırma ve Koordinasyon Kurumu’dur. Ancak kurum, yaşanan hukuki sebeplerden dolayı hiçbir zaman faaliyet göstermemiştir.

Türkiye’de ekipmanların yeraltı teknik altyapısına yerleştirilmesine ilişkin ilk düzenleme 6 Şubat 1972 yılında Türk Standartları Mühendislik Hizmetleri tarafından hazırlanmıştır. Ayrıca, 27 Haziran 1984 yılında Türkiye’de çeşitli kurumlar arasında altyapı inşasını koordine etmek üzere 3030 sayılı “Büyük Şehirlerin İdaresi Hakkında Kanun” yasası çıkarılmıştır. Bu kanuna göre AYKOME (Altyapı Koordinasyon Merkezi) ve UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) kurulması kararlaştırıldı. AYKOME, altyapı teçhizatlarını yer altına yerleştirmek için İstanbul’da bir dizi proje hayata geçirmiştir (Avşar, İsmail, Tomris, ve Mehmet, 2005, s.25).

Son yıllarda Türkiye’nin mevcut altyapı pozisyonu gelişmiş ülkeler düzeyinde tutulmuş olmasa da su, ulaşım, kanalizasyon, gaz, elektrik ve doğalgaz gibi altyapı çalışmaları devam etmektedir.

Türkiye 1980-1990 yıllarında, imalat ve madencilik sektörlerinde yatırımı azaltma politikası izlemiştir. Yatırım azaltma politikasına rağmen, aynı dönemde ulaşım, haberleşme, enerji ve sosyal altyapı yatırımlarının toplam yatırım içindeki payı artmaya devam etmiştir. Türkiye'nin imalat ve madencilik alanındaki kamu yatırımlarının payı 1980'de %31,7'den %8,6'ya düşerken, 1990'larda bu oran daha da gerileyerek %3,4 seviyesine kadar düşmüştür. Öte yandan altyapı yatırımları içerisinde yer alan ulaşım ve diğer kamu sektörlerinin payı büyük ölçüde artmıştır. Artış trendi 1980'lerde %4,6'dan %18,7'ye, 1990'larda ise %11,7'den %34,6'ya kadar yükselmiştir. Kamu yatırımlarında en yüksek altyapı yatırımının ulaşım ve diğer kamu sektörlerinde olduğu yukarıdaki oranlardan da anlaşılmaktadır (Kalem, 2005, s.48).

1980 yılında Türkiye'de toplam 35.000 km'ye yakın asfalt yol döşenmiştir. 2002 yılında ise alınan acil durum eylem planı ile bölünmüş yol çalışmaları projelerine hız verilmiştir. Bölünmüş yol projelerinin hız kazanmasıyla birlikte bölünmüş yol ağı 16.963 km'den 23.064 km'ye kadar çıkarılmıştır. Türkiye'nin karayolu ağının %35'i yani 23.054 km'si bölünmüş yollardan oluşmaktadır. Ayrıca Türkiye'de ulaşım ağının %80'i bölünmüş yollar vasıtasıyla sağlanmaktadır. Türkiye Karayolları Genel Müdürlüğü 2.244 km karayolu, 31.319 km devlete ait yol ve 32.268 km'si devlet karayolu dahil olmak üzere toplam 65.831 km yol ağından sorumludur.

Türkiye'de Devlet Su İşleri (DSİ) tarafından bugüne kadar 1053 adet baraj, 3.953 milyon hektar sulama şebekesi ve 3,76 milyar m³ içme suyu tesisleri yapılarak hizmete sunulmuştur. Ayrıca DSİ (Devlet Su İdaresi), atık su arıtımı ve hidroelektrik enerji üretimi ile ilgili çalışmalarını da kesintisiz olarak devam ettirmektedir. Bugün itibariyle ülke genelinde faaliyette olan 65 hidroelektrik santrali bulunmaktadır. Bu tesislerin toplam çalışma gücü 12.369 MW (megawatt) olup, yılda 43.296 milyar KWh enerji üretmektedir. Özel sektör tarafından inşa edilen hidroelektrik santrallerinin (HES) de devreye alınmasıyla birlikte bu tesislerin toplam çalışma gücü 26.161 MW'a yükselmiş ve akabinde yıllık elektrik üretimi 90.081 milyar KWh'ye ulaşmıştır.

2015 yılı sonunda DSİ (Devlet Su İşleri) Genel Müdürlüğü'nün tamamladığı Türkiye çerçevesindeki 1053 sayılı yasada 41 milyon kişinin kalite standartlarını karşılayan içme suyu içtiği tespit edilmiştir. Kullanım ve sanayi suyu olmak üzere, yılda DSİ tarafından 3,76 milyar m³ su temin edilmektedir. Bu rakamın yılda 7,09 milyar m³ 'e ulaşması, ancak yapımı devam eden içme suyu projelerinin son proje aşamasından

sonra hizmete sunulacak su miktarının yıllık yaklaşık 9,09 milyar m³ 'e ulaşması beklenmektedir (DSİ Rapor, 2015, s.75-81).

Türkiye’de elektrik üretimi ve dağıtımı 9 bölgeden gerçekleşmektedir. Bu bölgeler aşağıdaki gibidir.

Şekil 1:Türkiye’de Elektrik Üretim ve Dağıtım Bölgeleri



KAYNAK: Enerji Piyasaları Düzenleme Kurulu (EPDK) 2005

Elektrik enerjisinde güç sisteminin işletimi, SCADA (Bilgisayar üzerinden denetim kontrolü ve veri toplama sistemi.) ve sistemin 50 MW'lık santrallerini bünyesinde bulunduran EMS (Enerji İşletim Sistemi) tarafından yürütülmektedir. Bu sistem ile sistem operatörleri, çeşitli sistem işlemlerini, günlük çalışma prosedürlerini ve işletmeler için verimli ve gerekli bir koşul olan yük frekansı kontrolünü gerçekleştirilebilmektedir. İletim sistemi, elektrik sisteminin ana omurgasını oluşturmaktadır. İletim sistemine yapılan yatırımlar çok maliyetli olduğu için inşası uzun sürmektedir. İletim sistemleri ülke ekonomileri için kritik bir sistem olduğundan,

bölgesel kalkınma hedefleri, yük oranları ve tedarik kaynakları önceden en iyi ölçekte belirlenmelidir (Enerji Piyasaları Denetleme Kurumu (EPDK) Raporu, 2015, s.20-28).

Türkiye’de boru hattıyla doğalgazın dağıtımını BOTAŞ (Boru Hatları ve Petrol Taşıma Anonim Şirketi) gerçekleştirmektedir. BOTAŞ 15 Ağustos 1974 yılında kurulmuştur. BOTAŞ tarafından yapılan doğalgaz dağıtım ihalesi neticesinde mevcutta bulunan 7 firma ile beraber dağıtım şirketlerinin sayısı 69’a, dağıtım alanlarının sayısı 66’a, dağıtım şebekesinden doğalgaz sağlayan illerin sayısı ise 71’e ulaşmıştır. 2015 yılı sonu itibarıyla dağıtım lisansı alan firmaların yaptırdığı çelik boru uzunluğu yaklaşık 10.181 km’ye, polietilen boru uzunluğu 68.451km’ye, servis hatlarının uzunluğu ise 27.424 km’ye ulaşmıştır (Enerji Piyasaları Denetleme Kurumu (EPDK) Raporu, 2016, s.35-38).

Türkiye’deki altyapı yönetimi hizmetleri, elektronik haberleşme hizmetlerinin operatörlerine ve kullanıcılarına hizmet sağlamasına imkân veren faaliyetler topluluğudur. Bu durumda Türkiye bildirim kapsamında hizmet veren 176 işletmeciye, kullanım hakkı dahilinde hizmet veren 9 yetkili işletmeciye sahiptir (Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK) Rapor, 2015, s.40-43).

2016’nın ilk çeyreği itibarıyla, operatörlerin sahip olduğu toplam fiber optik kablo uzunluğu 58.158 km’dir.

1.4. Üstyapı Yatırımları Nedir?

Üstyapı yatırımları, altyapı yatırımlarında belirtilen hususlar dışında kalan ve içine tüm kurum ve kuruluşları alan yatırım biçimidir. Bunlara konaklama yatırımları, yeme ve içme alanında faaliyet gösteren işletmeler ve sağlık üniteleri alışveriş merkezleri gibi yeryüzünde yer alan yapılar örnek verilebilir. Üstyapı yatırımları, mevcut altyapı yatırımlarının üstüne kurularak oturma veya üretim faaliyetlerine yarayan yapılara verilen isimdir.

Üstyapı bunların yanında o toplumda yer alan din, siyaset, hukuk, sanat gibi toplumsal ideolojileri ve etkinliklerde içine alan yapıya da denir. Basit bir anlamda üstyapı altyapının toplumsal bir yansımasıdır. Yani herhangi bir toplum yapısında üretim faaliyetleri hangi şekilde gerçekleşiyor ve sektörler arası ilişkiler nasıl

şekilleniyorsa bunlarla beraber bu yapı içerisinde hangi sınıf ve güç grupları egemen ise üstyapı oluşumunda da bu özellikler göze çarpar.

1.5. Yatırımların Yapılış Şekli

1.5.1. Yap İşlet Devret Modeli

Türkiye'ye yatırım olarak önerilen bu model, 1980'lerin sonuna doğru başlamış ve iktidarda olan hükümet tarafından sürekli gündemde tutulmuştur. Bu uygulama, gelişmekte olan ülkelerde döviz harcamadan büyük ölçekli üretim tesislerine veya kamu altyapı yatırımlarına olanak sağlayacak bir uygulamadır. Yap-İşlet-Devret modelinde, ortaklarca kurulan girişim şirketi, kendi öz kaynaklarıyla veya kurumlardan elde ettiği kredilerle tabi bir tesis kurar ve bu tesis bir süreliğine faaliyet gösterir, tesisin faaliyet müddeti bittiği zaman ise ev sahibi ülkeye bedelsiz bir şekilde devreder (Seyidoğlu, 1990, s.27-30).

Yap-İşlet-Devret modeli ile yatırım, şirket veya ortak girişim oluşturacak bir konsorsiyum tarafından yapılacaktır. Model kapsamında projeye dahil olan aynı veya farklı ülkelerden olan şirketler birleşecektir. Bu şirketlerin sorumluluk alanları farklılık gösterebilmektedir. Yani finansman şirketi ayrı olabilir, inşaat şirketi ayrı olabilir, danışmanlık şirketi ayrı olabilir veya bu faaliyetlerin tamamı aynı şirket tarafından gerçekleştirilebilir. Ancak, burada en büyük sorumluluk yatırımın yapıldığı ülkeye aittir. Çünkü bu şirketleri farklı beklenti ve sorumluluklarla birleştirmek, koordine etmek ve kontrol etmek ev sahibi ülkenin üzerine düşmektedir. Diğer bir deyişle, ev sahibi ülke ortaklığın bir itici güç olarak birlikte çalışmasını sağlayacaktır (Çakır, 1989, s.25).

Bu model, yatırımı ekonomi adına önemli kılmak için yabancı yatırım hakkındaki şüpheleri ortadan kaldıran bir net yabancı sermaye modeli geliştirmek için önerilmektedir.

Model kapsamında yapılan yatırım anahtar teslimi olarak sabit fiyat üzerinden gerçekleştirilmektedir. Proje için üretilen mal ve hizmetleri, ev sahibi ülke devlet kurumlarından uygun bir fiyata temin etmektedir. Proje kapsamındaki tesisler; yatırıma ilişkin tüm borçlar, yabancı sermaye payı ve belirlenen temettüleri ödenene kadar faaliyete devam edecek ve bu tesisler belirlenen süre sonunda ev sahibi ülkeye ücretsiz

olarak teslim edilecektir. Ancak, her iki tarafın da tesisin işletilmesi konusunda bir anlaşmaya varması halinde tesis faaliyete devam edecektir.

Bu model, gelişmekte olan ve yatırım yapmada mali güçlük çeken ülkelerin dış borç durumu ve ödemeler dengesi üzerinde olumlu etkisi olan faydalı bir yatırım teşviki ve finansal araçtır.

Kaynakları kısıtlı olan ve yeterli sermayeye sahip olmayan ve teknolojik başarıyı sağlayamamış gelişmekte olan ülkelerin bu model kapsamında özellikle altyapı yatırımı konusunda yerli ve yabancı yatırımcılarla bu sorunları çözebileceği ileri sürülmektedir (Tekeli, 1988, s.172).

Yatırımın model çerçevesinde gerçekleştirilmesi; yerli ve yabancı yatırımcıları, finans kurumlarını, müteahhitleri, işletmecileri ve yatırımı yapan ülkeyi temsil eden bir kamu kuruluşu olacaktır. Yani kuruluş, yap işlet devret; adı geçen taraflardan oluşan bir konsorsiyum tarafından yapılacaktır. Konsorsiyum tarafları sorunları birbirleriyle tartışarak, katkılarını, sorumluluklarını ve yetkilerini belirleyecektir (Bahşi, 1988, s.15-22).

1.5.2. Dünya Çapında Yap İşlet Devret Uygulamaları

Model, farklı ülkelerde farklı isimler altında ve farklı şekillerde uygulanmaktadır. Kıta Avrupası, İngiltere ve Avustralya'da Filipinler, Malezya, Pakistan ve Tayland gibi ülkelerde altyapı yatırımları için devlet imtiyazı olarak kullanılmaktadır. Özellikle, yap işlet devret modelinin yaygın olduğu ülkeler, Malezya, Libya ve Filipinler'dir (Uluatam, 1989, s.44).

1.6. Modelin Avantajları ve Dezavantajları

1.6.1. Modelin Olumlu Tarafları

Yap-İşlet-Devret modeli aracılığıyla doğrudan veya dolaylı olarak yatırım yapmak, ilgili ülkelerde altyapının geliştirilmesine ve desteklenmesine yardımcı olacak ve genel ekonomiyi olumlu yönde etkileyecektir.

Tüm gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi, Türk firmalarının da yatırım malları sektöründe geleneksel teknolojilere sahip yabancı firmalarla iş birliği yapması faydalı

olacaktır. Teknoloji aktarımı, satış ve ihracat stratejilerini öğrenme, kaynak yaratma, yönetim ve örgütlenme becerileri gibi faktörler, yerli şirketleri yabancılarla iş birliği yapmaya teşvik etmektedir. Yani kısacası yerli firmalar bu bilgi ve tecrübeyi yabancı ortaklarla iş birliği sürecinde kazanmaktadır. Ancak yabancı bir firmanın belli bir ülkeye yatırım yapıp işlettikten bir süre sonra onu o devlete devretmesinin faydalı olup olmayacağı tartışılmalıdır (Kazgan, 1988, s.74).

Model dünyanın farklı ülkelerinde farklı isimler altında uygulandığı ve yaygın olmadığı için detaylı olarak bilinmemektedir. Model Türkiye’de 1980’lerin sonuna doğru yabancı sermayeyi çekmek için gündeme gelmiştir. Bu bağlamda, bunun doğrudan yararlı veya sakıncalı olduğunu söylemek önyargılı bir yaklaşım olduğu için olası artıları ve eksileri aşağıdaki şekilde listelemek mümkündür (Demirkıran, 1988, s.42-45)

- Projenin istenilen zamandan daha erken tamamlanmasını başarmak.
- İyi yönetim sayesinde verimli işletmecilik anlayışına sahip olmak.
- Yabancı firmaların AR-GE (araştırma ve geliştirme), tecrübe ve teknoloji birikimlerinden faydalanmak.
- Ülkeye yabancı sermayeyi çekerek, ekonominin mevcut kaynaklarını artırmak.
- Ülkedeki yatırımları dış kaynaklarla yaparak, ülkedeki genel tasarrufları artırma olanağı sağlamak.

1.6.2. Modelin Olumsuz Tarafları

Modele göre; kârlılık yatırımcılar için çok önemli olduğundan, hangi yatırımların yapılacağını seçmek yatırımcıların kararına bırakılmaktadır.

Başlangıç yıllarda ilk yatırım yükü düşük olacağı için bu durum tersine çevrilebilir. Yatırım maliyetleri, olağan maliyetler kullanılarak elde edilen fiyattan daha yüksek olabilir. Yatırım neticesinde tesislerin işletme süresi, değerine ve karlılığına bağlı olarak uzun yıllar sürebilir. Bu durum, dönem içerisinde ekonomik ve sosyal sorunların ortaya çıkma olasılığını artırmaktadır. Görevdeki iktidar kadroların ekonomik ve sosyal politikalarıyla uzun süre çatışmaları, ülkeler arasında sorunlara bile yol açabilmektedir (Alpdağ, 1988, s.5-7).

1.6.3. Yap İşlet Devret Modelinin Türkiye’de Uygulanması

Diğer gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi, Türkiye’nin altyapıya ve ekonomiye yatırımı tanımaya verdiği önem, en büyük zorluklarından biridir. Yatırımları istenilen zaman diliminde gerçekleştirilememenin temel nedeni kaynakların yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Küçük ve orta ölçekli yatırımlar kendi kaynaklarından fon elde edilirken, büyük ölçekli yatırımlar yetersiz kaynaklar nedeniyle dış kaynağa ihtiyaç duyabilmektedir. Yabancı fonlara ihtiyaç duyulduğunda, ülkenin gelişmişlik seviyesi, ödemeler dengesi, döviz kaynakları ve yabancı yatırımcılar için ekonomik ve siyasi ortamın çekiciliği ve güvenilirliği gibi konular ortaya çıkmaktadır. 1970’lerden 1980’lere kadar Türkiye’nin kaynak kıtlığı artmaya devam edince, finansman yönetimi yatırımlara fon bulmak için çözüm arayışına girilmiştir. Bu bağlamda yap işlet devret finansman modeli ortaya atılmıştır.

Ancak yukarıda da belirttiğimiz gibi, projeye sahip olan yabancı firmaların yatırım yapma konusunda isteksiz oldukları anlaşılmaktadır. Türkiye’de ilk defa alternatif bir model olarak yap işlet devret 1983 yılında Akkuyu Nükleer enerji santrali ile gündeme gelmiştir. Ancak, finansman kaynaklarında yaşanan sorunlar nedeniyle sonuç alınamamıştır (Uluatam, 1989, s.52-55).

1.6.4. Dünyada Uygulanan KÖİ (Kamu Özel İş birliği) Modelleri

Kamu alanında kaynakların ve varlıkların değerlendirilmesinde aktif, verimli ve etkili stratejik iş birliği için dünya çapında birçok KÖİ (Kamu-Özel İş birliği) modeli kullanılmaktadır. Bunların başında geleni Yap İşlet Devret modelidir (Başol, Işık., 2015, s.1-4)

Türkiye’de sağlık alanında son yıllarda yaygın olarak Yap Kirala Devret (YKD) yöntemi kullanılmaktadır. Sağlık alanı tarafından Yap Kirala Devret modeli, Maliye Bakanlığı tarafından 8 Temmuz 2015’te Resmi Gazete’de yayımlanan 45 sayılı Genel Raporun üçüncü bendine göre uygulanmaktadır.

Kamu ve özel ortaklık modelleri, özel yasal anlaşmalara dayalı olarak özel sektöre sunulan ve nihayetinde kamu sektörü tarafından uygulanan yatırım projeleri veya hizmetler dahil olmak üzere geniş ve kapsamlı iş birliği projelerini içermektedir.

Uygun koşullarda kullanıldıkları ve taraflar arasında sağlıklı bir denge kurulduğu müddetçe, kamu ve özel sektörün yanı sıra kendilerine hizmet veren vatandaşların da kurulan ve sağlanan iş birliğinden yararlanacağı görölmektedir. Bu yararlar, aşağıdaki gibi ifade edebiliriz (Başol, Işık., 2015, s.15)

1.6.4.1. Kamu Özel İş birliği Faydaları

KÖİ'nin kamu sektörüne, özel sektöre ve bireylere sunduğu hizmetlerden sağladığı faydalar aşağıda özetlenmiştir.

1.6.4.2. Kamu Alanına Sağladığı Fayda

KÖİ uygulaması sayesinde, kamu sektörü, kamu hizmetleri sağlarken hizmet bedellerinin gerçek değerini elde etme fırsatına sahiptir. Özellikle aşağıdaki alanlarda özel sektör ile yakın çalışmak verimliliği ve etkinliği artırabilir.

1.6.4.3. Yeniliklerin Hızla Uygulanması

Kamu sektörü, KÖİ uygulamaları sonucunda özel sektörün inovasyon (yenilik) ve Ar-Ge (Araştırma ve Geliştirme) potansiyelinden en iyi şekilde yararlanabilir. Bu modeller, standartlar koymayarak, fikir beyan ederek veya başlangıçta hizmet sağlama yöntemini veya varlıkların tasarısını ve inşasını seçerek elde edilebilecek en büyük finansal değer kaynağıdır (Sarısü, 2009, s.162-185)

1.6.4.4. Özel Sektör Yeteneklerinden Faydalanabilmesi

Geleneksel satın almada, özel sektör bütçe ve bütçe üzerinden varlık sağlamakla sorumludur, ancak kamu sektörü, özel sektörün satın alma gücü paritesi uygulamasında aşağıdakileri yapabileceğini ummaktadır.

- Varlıkları belirtilen bütçe dahilinde zamanında teslim edilmesi.
- Kamu sektörünün talep ettiği bu varlıkların standartları karşılaması.
- Projenin aktif ve iyi yönetilmesi.
- Proje tarafından sağlanan varlıkların ve diğer unsurların birlikte çalışmasının başarıyla sağlanması.
- Uzun vadede hizmetlerin tatmin edici bir şekilde ve aralıksız olarak sunulabilmesi için varlıkların etkin korunması ve yenilenmesi.

Bu sebeple, KÖİ uygulamaları özel sektörden daha fazla yararlanmak için önemli fırsatlar sunulabilmektedir.

Devlet yetkililerinin herhangi bir projede KÖİ'yi kullanıp kullanmadığının belirlenmesi; proje uygun bütçeyle zamanında teslim ediliyor mu, entegrasyon riski sistem tarafından iyi yönetiliyor mu, proje başarılı bir yönetim için istenilen becerilere sahip mi, kamu yönetimi başarılı bir şekilde yönetiliyor mu, saydığımız hususların hepsine dikkat edilmelidir. Yoksa ağır sonuçlara yol açabilir.

Genel olarak kamu sektöründe projeleri kendi başlarına teslim etmek ve uzun süre devam etmek için yeterli fırsat olmaz. Bu durumun sebebi ihmal değil, kamunun yapısı ve mali sorunlardır. Bu nedenle proje süresi boyunca özel sektörden yararlanmak çok faydalı olabilir. Bu deneyim, sürekli olarak uluslararası projeler uygulayan özel sektörde mevcuttur (Genç, Erdal, 2007, s.10-17).

1.6.5. Projelerin Daha Düşük Maliyetle Geliştirilmesi

KÖİ uygulamalarında, herhangi bir projenin yapımı özel sektör tarafından finanse edildiğinden, aşağıdaki durumlarda kredi, devlet tarafından sağlanan hizmet bedelleri veya projeden elde edilen gelirler hesabına ödenebilir. Kamu kesimi doğrudan borç vermeyi istemiyor ya da yükseltmiyorsa, proje daha uygun maliyetle KÖİ uygulaması ile gerçekleştirilebilir.

Geleneksel satın alma yöntemlerinde (saklama, iltizam ve ortak saklama gibi), kamu sektörü her zaman gerçek maliyet riskini taşımaktadır çünkü hem sermaye maliyetlerini hem de işletme maliyetlerini ödemek zorundadır. KÖİ uygulamaları ile ek projeler daha ekonomik maliyetli olabilir. Ayrıca, KÖİ modelleri ile eşleşen planlar için özel sektör sermayesi mevcutsa, sınırlı olan kamu sektörü mali kaynaklarıyla diğer KÖİ dışı projeler yürütülebilir.

KÖİ ödeme sisteminin iki temel ayrıcalığı vardır: Yapılan projeler, yetkili makamın yıllık bütçesi kapsamında ödenebilmektedir. Kamu kesiminden yapılan ödemeler, özellikle zamanla kullanıcı ilgisinin arttığı ulaşım projeleri için daha uygundur. Sonuç itibarıyla, yatırım projesinin maliyeti sabitlenir ve belirsizlik ödenirse, projeye yapılan yatırım daha karlı olacaktır. Bireysel projeler için ödemeler kolaylaştıkça, kamu sektörü daha pratik hale gelecek ve uzun vadeli finansman

projelerini entegre edebilecektir. Kısa vadede, bütçe ve mali kısıtlamalar nedeniyle, kamu sektörü uzun vadeli perspektifi kullanmada kısıtlı değildir (Kalem, 2015, s.85-96).

Elbette bu faydalar, kamu kurumlarının KÖİ yerine uzun vadeli borçlanmayı benimsediği argümanını da desteklediğinden, satın alma kriteri tek başına KÖİ'yi seçmek için yeterli bir neden teşkil etmemekle birlikte değerlendirilebilecek önemli bir avantajdır. Ancak, buna ek olarak pek çok kamu kurumunun doğrudan borçlanma gücü veya kabiliyeti yoktur, ancak uzun vadeli sözleşmelerle hizmet sunumuna yönelik olarak uygulayabilirler. KÖİ'ler bu durumdaki kurumlar için, yasal engellerin ötesine geçen kullanışlı çözümler sunar. Hatta, havalimanı terminalleri, liman tesisleri ve ücretli otoyol projeleri söz konusu olduğunda, gelecekteki projelerden elde edilecek gelirler, özel sektörün kamu sektörü erişimi olmaksızın projenin çoğunu veya tamamını finanse etmesi için yeterli olabilir. Bu durum, borçlanamayan ancak bir KÖİ anlaşması kapsamında uzun vadede yıllık ödemeler yapabilen yerel veya bölgesel kurum ve kuruluşlar için tipik ve önemlidir.

KÖİ'lerle proje uygun hale gelir, ancak uzun vadeli taahhütler nedeniyle finansal katılık da ortaya çıkabilir. Hükümetler ayrıca KÖİ'lerin kamu harcamalarını ne ölçüde taahhüt ettiğini ve gelecek nesillerin ekonomik esnekliğini ne ölçüde azalttığını da hesaba katmalıdır (Kalem, 2015, s.106-109).

1.6.6. Bütçenin Mutlaklığı

KÖİ projesinin gelecekteki maliyeti, işlemin mali olarak tamamlanmasından sonra bilinmektedir. Genel olarak, kamu sektörü bazı maliyetler karşılığında belirli sonuçlar elde etmektedir. Bu durum geleneksel satın almanın tersidir. Geleneksel tedarikte, projenin tamamlanmasının maliyeti ve varlığın gelecekte belirsiz olmaya devam edip etmeyeceği hala kamu sektörünün sorumluluğundadır.

Bütçenin doğruluğu KÖİ'lerde mutlak değildir. Çünkü, kamu sektöründeki tipik KÖİ ödemelerinin endekslenmesi ve hizmet sağlama maliyetini yeniden incelemek ve ödemeleri formüllere göre ayarlamak için periyodik olarak gözden geçirilmesi gerekir.

1.6.7. Sunulan Hizmete Göre Ödemelerin Belirlenmesi

Genel olarak, kamuda KÖİ ödemeleri yalnızca proje hizmetlerinin sunulmasından sonra yapılır. Şayet projeler ertelenirse, kamu herhangi bir ödeme yapmaz ve vatandaşlar da dolaylı bile olsa bu masrafları karşılamaz. Kamu tarafından ödenen miktar, verilen hizmetin kalitesi ile ilgilidir ve verilen hizmetin azalmasıyla doğru orantılıdır. Özel sektör yüklenicileri, varlıkları zamanında teslim etme ve gerekli hizmet düzeyini sağlama konusunda doğrudan mali çıkarlara sahiptir.

Varlıkların daha yüksek bir yüzdesinin zamanında ve bütçe dahilinde teslim edilebilmesi için PFI'nin (Özel Mali Girişim-ÖMG) riski daha iyi yönetebileceğine dair pek çok kanıt vardır.

Kraliyet Hazine Bakanlığı'nın 61 ÖMG projesi üzerine yaptığı araştırmanın ana bulguları şunlardır:

- Yapılan ÖMG projelerinin %89 planlanan zamanda veya planlanandan daha erken teslim edilmiştir.
- Kamu sektöründe faaliyet gösteren yöneticilerin %77'si projelerin istenilen zaman diliminde teslim edildiğini belirtmiştir. Diğer bir deyişle, özel sektörün genel performansı anlaşmanın imzalandığı tarihteki beklentilerle örtüşüyor.

1999 yılında, Birleşik Krallık Ulusal Denetim Ofisi (UDB) 12, PFI'nin inşaat performansı hakkında bir UDB raporu yayımlamıştır. Bu rapora göre ÖMG dışı büyük inşaat projelerinin %30'unun istenilen zaman diliminde bütçeye uygun olarak teslim edildiği tespit edilmiştir. Ayrıca rapora göre, projelerin %70'i zamanında tamamlandı ve kamu sektörü hiçbir zaman artan inşaat maliyetleri gibi bir durumla karşılaşmadı. Bu kayıtlar, daha önce kamu alımlarını etkileyen bazı zayıflıkları da yansıtmaktadır (Uluatam, 1989, s.158-165).

1.6.8. Maliyet Riski Kapsamında Yaşam Döngüsünün Özel Sektöre Havale Edilebilmesi

Özel sektörde yaşam döngüsü riskinin bırakılması, işin tasarımı, kurulumu, bakımı ve işletimi özel hukuk firmasına (veya konsorsiyuma) devredilerek

gerçekleştirilir. Tasarım aşamasında şirket (veya konsorsiyum) inşaat, işletme ve bakımdan tasarruf etmenin en uygun yolunu bulacak konumda olmalıdır.

KÖİ’de özel sektör, uzun vadeli hizmetleri en uygun fiyatlarla sunmak için sürekli rekabet halindedir. Geleneksel düzenlemelerde olduğu gibi, özel sektör müteakip yüksek bakım maliyetlerine kayıtsız kaldığında, kamu sektörünün istediği en ucuz sermaye harcamasını sağlamak zorunda değildir. Kamu sektörü, KÖİ’deki varlık ve projenin hayatında en iyisine ulaşmak isterken, özel sektör kendisi için en karlı olmayı amaçlamaktadır.

Sonuç olarak, özel sektör projeleri, başlangıçtaki sermaye maliyeti değil, vergi mükelleflerinin uzun vadeli maliyeti olan tasarım ve uygulamaya odaklanır. KÖİ yaygın olarak kullanılırsa, özel sektörde yaşam döngüsü maliyetlerine ve tasarım analizine bağlı olarak tedarik kapasitesi yavaş yavaş artar. İlk bakışta, bu fiyatlar geleneksel satın almalardan daha yüksek görünmektedir çünkü özel sektör KÖİ’nin yaşam döngüsü risklerini ortadan kaldıracak şekilde fiyatlar tasarlar ve belirler. Örneğin, kamu sektörü tarafından yönetilen bir demiryolu projesinin demiryolları, sinyal sistemleri ve yük vagonları ve lokomotifler için ayrı fiyatları varsa, bu fiyatlara sistem entegrasyon risklerinin fiyatı dahil değildir. Ancak, bu varlıklar birlikte iyi çalışmazsa, halkın projeyi başarıyla tamamlamak için büyük miktarda ek ücret ödemesi gerekir (Demir, Erşan, 2008, s. 78-85).

1.6.9. Riskleri En İyi Yönetecek Taraf Belirlenmelidir

KÖİ’nin geliştirilmesinde riskler, onları en iyi kontrol edebilenler tarafından belirlenir. Uzun vadede gereken proje yetenekleri özel sektör organizasyonlarında “mevcut” ve kamu sektöründe “mevcut değilse” proje ile ilgili riskler özel sektöre aktarılmalıdır. Bu şekilde kamu sektörü en iyi sonuçları elde edebilir, çünkü bu konuda daha büyük ve daha deneyimli olanlar riskleri yönetmek veya ortadan kaldırmak için en iyi pozisyonadadır. Böylelikle en ekonomik risk fiyatı belirlenir ve uygulama maliyeti düşürülür.

Bununla birlikte hem kamu sektörü görevlileri hem de özel tüzel kişilik işletmecileri, hatalı risk transferini teşvik veya kabul etmemelidir. Özellikle rekabet odaklı ihalelerde, projenin uygulanabilirliğini ispatlamak için geleceğe yönelik talebi artırma eğilimi daha yüksek olabilir. Özel sektörde bu tür “iyimser önyargı” ile

oluşturulan projelerin kısa vadede müşterilere fayda sağlaması muhtemeldir, çünkü yüksek standartların belirlenmesi ile ilişkili temel riskler, en iyi yönetilebilecek tarafa fayda sağlamaktadır. Ancak, uzun vadede bu söz konusu bile olamaz (Demir, Erşan, 2008, s. 115-117).

1.6.10. İngiltere Kamu Özel Ortaklığı Uygulamaları

1990'ların başında Birleşik Krallık, kamu-özel sektör ortaklıklarının (Public-Private Partnerships-PPP) öncülerinden biriydi. Ama, Birleşik Krallık'ta belirli bir PPP mevzuatı yoktur. PPP projelerine yönelik sözleşmeler, diğer anlaşmalarla ilgili Avrupa ve ulusal yasal hükümlere tabidir. 1992 yılından itibaren Birleşik Krallık, kamu hizmetleri sağlarken yen bir sistem olan PPP kullanmaktadır.

İngiltere'de kamu-özel ortaklığı kavramının farklı anlamları vardır. Kullanılan bu kavramlardan ilki, özel sektördeki payların satış yoluyla kamu kuruluşlarına devredilmesidir. İkincisi, özel sektörde hala riskler varken, halkın uzun vadeli sözleşmelere dayalı hizmet satın almasına izin veren PFI modelidir. Bu kavramın üçüncü anlamı, kamu hizmetlerini daha geniş bir pazara satılmasıdır. Bunlar, kamu varlıklarının ticari potansiyelinden yararlanmak için özel sektör deneyiminin ve fonlarının kullanıldığı ortaklık anlaşmalarıdır.

Genellikle PPP ile PFI birbirlerinin eş anlamlısı olarak kullanılır. Birleşik Krallık'ta PFI'nin ana hedeflerinden biri, merkezi ve yerel yönetim seviyelerinde daha yakın kamu-özel ilişkileri geliştirmektir. Bir PFI'nin temel ilkesi, para için iyi bir değer elde etmek ve riski, PFI'nin yönetimi ve diğer faydaları nedeniyle daha yüksek finansman maliyetlerine dayalı olarak riski en iyi kontrol eden tarafa gerçek anlamda transfer etmektir.

31 Mart 2017 itibariyle, İngiltere'de 699 işletme projesi ve 16 yapım aşamasında 715 PFI ve PF2 projesi vardı. Bu projelerin toplam sermaye değeri 59,4 milyar sterlindir (A.U., 2007, s.1150)

1.6.10.1. Kurallar Bağlamında Yeşil Kitap

Yukarıda kamu-özel sektör ortaklıklarına ilişkin Yeşil Kitabı tarif eden üç ana unsurdan bahsetmiştik. Kamu hukukunda henüz bir KÖİ tanımı bulunmasa bile,

yukarıda bahsedilen maddeler bir KÖİ modelinin sahip olması gereken unsurları sıralamaktadır. Üye Devletlerdeki kamu yetkilileri, özellikle ulaşım, halk sağlığı, eğitim ve ulusal güvenlik gibi sektörlerde genellikle KÖİ uygulamalarına başvurmaktadır. Kitabın 8.maddesi, KÖİ'ler için topluluk hukukunda belirli kuralların bulunmadığından bahsetmektedir. Ayrıca, aynı madde iki tür KÖİ çeşidi olduğundan da bahsedilmiştir. Bunlardan birincisi, yürütme ve özel sektörün antlaşmalar imzalayarak birleştiği sözleşmeli iş birliğidir. İkincisi ise taraf bir şirkettir ve şirket aracılığıyla bağımsız bir tüzel kişilik olarak katılan taraflardan oluşur. Bu durum bazı kaynaklarda farklı şekillerde ifade edilmektedir. AB'deki iki temel yaklaşımdan bahsedebiliriz. Birinci yöntem Fransız KÖİ modelidir(tavizler). Fransız modelinde devlet ön plandadır, anayasa ve kamu hukuku geleneğini sürdürmektedir. İkinci yöntem ise İngiliz modelidir. İngiliz modelinde, genellikle özel sektör ve piyasa ekonomisi ön planda tutulmaktadır. Genel itibariyle, Fransız modeli geleneksel KÖİ deneyimini temsil ederken, İngiliz modeli ise yeni nesil KÖİ deneyimini temsil etmektedir. Türkiye'de ikinci model olan İngiliz modeli kullanılmaktadır (Yescombe, 2007, s.39).

1.6.11. Kavramsal Bağlamda KÖİ (Kamu Özel İş birliği) ve YKD (Yap Kirala Devret) Modelleri

KÖİ, yeterli riskin özel sektöre transfer edildiği bir topluma mal veya hizmet sağlamak için kamu ve özel sektör girişimcileri arasında yapılan bir anlaşma kapsamında kurulan bir ortaklıktır. KÖİ'ler ayrıca, kamu idarelerinin ve özel sektör girişimcilerinin genellikle uzun vadeli sözleşmeye dayalı olarak risk temelli ve gelir paylaşımı temelinde kamu hizmetleri sağladıkları kamu hizmetlerinin performansı, tedariki ve finansmanı için bir model olarak tanımlanabilir. Bu tanımlar, KÖİ'nin geniş bir uygulama yelpazesine sahip çok kapsamlı bir kavram olduğunu göstermektedir (Joyner, 2007, s.207).

KÖİ, kamu tesislerinin ve/veya hizmetlerinin özelleştirme yöntemi ve kamu tesislerinin tamamen kamu kaynakları ve imkânlarıyla yürütüldüğü bir güven yöntemi olarak tanımlanabilecek bir özelleştirme yöntemidir. Hem özelleştirme hem de KÖİ özel sektörü kamu hizmetlerine daha fazla dahil etmenin ve hizmetlerin etkinliğini sağlamanın yolları olsa da KÖİ'de kamu sektörü özelleştirme sırasında kamu hizmetlerinin denetimini kaybetmesine rağmen kamu sektörü kamunun kontrolünü

kaybetmemiş olup, özel sektör girişimcileri ile faaliyetlerini yürütmektedir (Karahanoğulları, 2011, s.71).

Dünyanın birçok ülkesinde ulaşım alt yapısında, eğitim tesislerinin kurulmasında, sağlık alanlarının oluşturulmasında, enerji kaynaklarının dağıtımında ve kurulmasında, su, sulama ve kanalizasyon işlerinin yapımında, kentsel dönüşümün yapıldığı alanlarda, toplu konut faaliyetlerinde ve tarım alanlarının oluşumu gibi sosyal ve ekonomik sektörlerde etkin bir şekilde kullanılmakta olan KÖİ modeli sosyo-ekonomik açıdan farklılık göstermektedir. Kısmi KÖİ modelleri, KÖİ projelerinin kurulumunda finansman yöntemleri ise kamu ve özel sektörün ayrı ya da birlikte rol ve sorumlulukları, risk faktörlerinin paylaşımı, özel sektörde faaliyet gösteren girişimciler için maliyetler ve bu maliyetlerin hangi finansman yöntemi ile karşılanacağı gibi bir rol oynamıştır. Ayrıca farklı yapıya sahip faaliyet alanlarının bulunduğu sektörlerde KÖİ projelerinin uygulanarak faaliyete geçirilmesi, farklı ve yeni modellerin oluşturulmasında bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır.

KÖİ'nin yaygın olarak kullanıldığı alt türlerinden biri olan YKD (Yap Kirala Devret), sağlık, eğitim, konut ve hükümet binaları gibi sosyal alanda yaygın olarak kullanılan bir modeldir. Arazi tahsis edilen özel sektör girişimcisi YKD, tesisin tasarımı, finansmanı ve yapımı, uzun vadeli işletmesi, bakımı ve tesisin onarımı, genellikle 25 yıl. Kontrat süresi sonunda genel devletten pozisyondaki fiyatların toplanması ve tesisi genel hükümete devretmek suretiyle uygulanan bir modeldir (Karahanoğulları, 2011, s.81).

1.6.12. Yap Kirala Devret Modelinin Temel Özellikleri

Türkiye'nin YKD modeli şehir hastanelerinde uygulanmaktadır ve KÖİ'nin "altyapısını oluşturan model" olmaktadır. Bu durumda Yap Kirala Devlet modeli, risk, fayda ve yükümlülüklerin iş birliği tarafları arasında paylaşılması ile karakterize edilen kamu hizmetlerinde kamu ile özel sektörde faaliyet gösteren girişimcilerin arasındaki iş birliğini ifade etmektedir (6428 Sayılı yasa gereği). YKD modelinde öncelikle kamu tarafı proje gereksinimlerini belirlemeyerek ve gereken araştırmaları yaparak, incelemeleri gerçekleştirerek ve fizibilite çalışması sonrasında yürütülecek proje türünü tanımlamaktadır. Bakanlık öncülüğünde hazırlanan ön yapılabilirlik raporu Üst Planlama Komitesine (ÜPK) sunulmaktadır. YPK, Sağlık Bakanlığı'nın onayını aldıktan

sonra, özel işletmelerden girişimcilerin projedeki iş birliğini artırmak ve sözleşme süresi içinde çeşitli zor ihtiyaçlardan korumak için özel işletmelerden bu yatırımı gerçekleştirecek olan girişimci aramaya başlamaktadır. Tercih edilen ihale yöntemi ile özel sektör girişimcileri seçildikten sonra, özel sektör girişimcileri projenin tasarlanmasından, gerekli finansmanın sağlanmasından ve projenin fiziki yapısının oluşturulmasından sorumlu olacaktır. Sözleşme dönemi boyunca projeye sahip olan özel sektör girişimcisi, kendisine tesis içinde destek hizmetleri, tesisin sürekli çalışması için gerekli bakım ve onarım ve ticari hizmet alanının işletilmesi için destek hizmeti vermektedir. Ayrıca, sözleşme süresi boyunca, özel işletme sahibi de tesisin sahibidir. Öte yandan Sağlık Bakanlığının temel işlevi, özel sektörün parçası olmayan tesis ve hizmetlerin kurulmasına yönelik temel hizmetler geliştirmek ve özel işletme sahipleri ve girişimcilerin iş ve işlemlerini denetlemektir. Ayrıca, kamu hizmetlerinin genel olarak verimli ve kesintisiz bir şekilde devamlılığını sağlamaktır. YKD modelinde, belirlenen yatırım projesinin finansman kaynakları özel işletme sahibi tarafından karşılanmaktadır. YİD, Yap Sahip Ol İşlet Devret (YSİD) ve YK modelleri kapsamında kurulan tesisin işletmesi tamamıyla özel girişimciye ait olmakla birlikte, kamu sektörü ve özel sektör YKD modeli kapsamında tesisi birlikte işletmektedir (Çakır, 2016, s.96-105).

1.6.13. Sağlık Hizmetlerinin Dönüşümüne Şehir Hastanelerinin Etkisi (YKD Modeli Kapsamında)

2018 yıl sonu itibariyle Türkiye'de toplam 21 şehir hastanesi ile sözleşme imzalanmıştır. Bu hastanelerden faaliyette bulunanlara aşağıdaki tabloda 1'de yer verilmiştir.

Tablo 1: Ülkemizde Faaliyette Bulunan Şehir Hastaneleri

Açılış Yılı	Adı	Yatak Kapasitesi
2017	Adana Şehir Hastanesi	1.551
2017	Mersin Şehir Hastanesi	1.305
2017	Isparta Şehir Hastanesi	750
2017	Yozgat Şehir Hastanesi	473

2018	Kayseri Şehir Hastanesi	1.603
2018	Manisa Şehir Hastanesi	556
2018	Elazığ Şehir Hastanesi	1.035
2018	Eskişehir Şehir Hastanesi	1.075
2019	Ankara Şehir Hastanesi	3.710
2019	Bursa Şehir Hastanesi	1.345
2020	İstanbul Başakşehir Şehir Hastanesi	2.680
2020	Konya Karatay Şehir Hastanesi	1.250
2020	Tekirdağ Şehir Hastanesi	482
2021	Ankara Etlik Şehir Hastanesi	3.623
2021	Gaziantep Şehir Hastanesi	1.870
2021	İzmir Bayraklı	2.058
2021	Kocaeli Şehir Hastanesi	1.208
2021	Kütahya Şehir Hastanesi	609

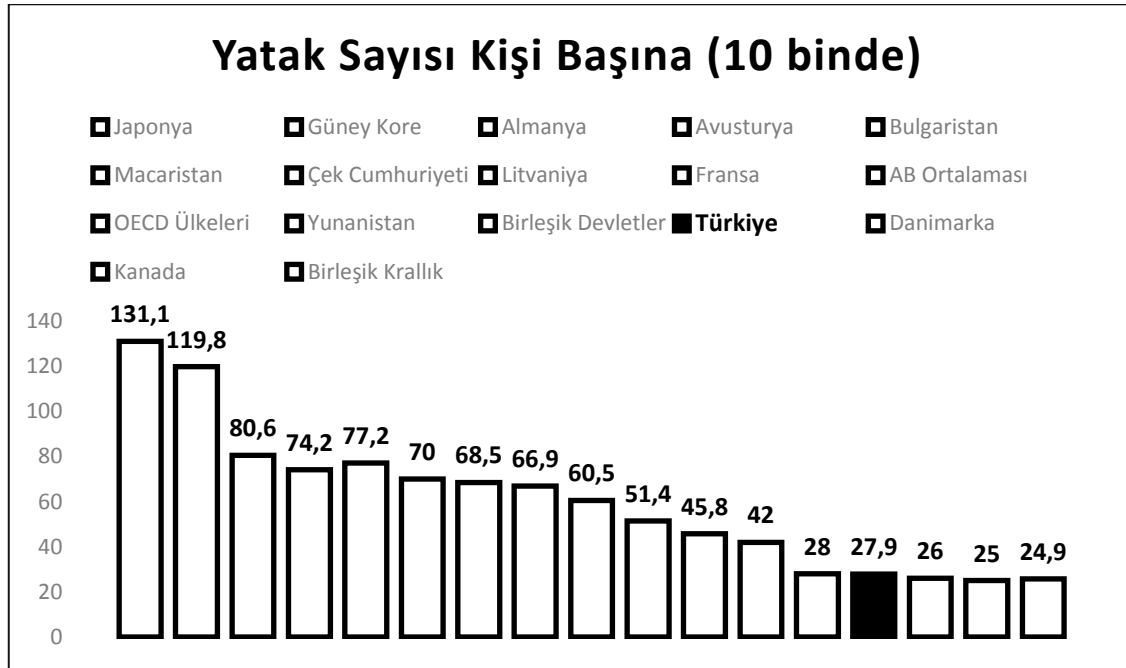
Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı. 06/03/2021

<https://sygm.saglik.gov.tr/TR,33960/sehir-hastaneleri.html>

Türkiye, sağlık hizmetlerinin bütçe finansmanına baskı yapan sağlık tesislerinin gerçek kapasitesinden yoksundur. Özel sektörün talep deneyiminden ve düşük kalite standartlarından yararlanabilmek için YKD modeli seçimi etkileyen en önemli faktördür. Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) planlama ve bütçe raporunda belirtildiği gibi, Türkiye'nin sağlık altyapısı henüz fiziksel kapasite, fiziksel üretim kapasitesi ve yatak sayısı açısından yeterli bir seviyeye ulaşmamıştır. Buda akabinde AB ve OECD ülkeleri ortalamasının gerisinde kalmak demektir. Pek çok ülke sağlık kurumlarının kapasitesini kısıtlamakta ve Türkiye'de fiziki kapasite genişletme imkânı yetersizdir; hastanelerde yeterli araç park yeri ve yeşil alan bulunmamaktadır; şehir hastanelerinin aksine diğer hastanelerin var olan fiziksel yapılarının verimli bir şekilde

onarılmasında ve yenilenmesinde zorlukların yaşanması; bu tür sorunlar nedeniyle ameliyathaneler, yoğun bakımlar, acil servisler, laboratuvarlar, görüntüleme merkezleri ve poliklinikler yapı ve donanımsal kaynaklar açısından hastane standartlarını karşılamadığı için yeni ve etkin olacak sağlık yatırımlarına ihtiyaç duyulmaktadır(Sağlık Yatırımları AŞ, s.6-8).

Grafik 1: Kişi Başına Düşen Hastane Yatak Sayısının Uluslararası Bağlamda Karşılaştırılması (10 Bin Kişi Üzerinden Değerlendirme Yapılmıştır)



Kaynak: Sağlık Bakanlığı, 10/05/2020 www.saglik.gov.tr

Yukarıdaki grafik 1’de detaylı bir şekilde 10 bin kişiye düşen hastane yatak sayısına yer verilmiştir. Dolayısıyla Japonya ve Güney Kore ile karşılaştırıldığında Türkiye, Almanya ve Avrupa Birliği gibi ülkelerin ortalamasının çok gerisinde olan 10 bin kişiye düşen 27.9 hastane yatağına sahiptir ve bu da AB ülkelerinin yaklaşık yarısı kadardır. Bu veriler bize, Türkiye’de sağlık alanına yatırımların artmasının zorunluluğunu ortaya koymaktadır.

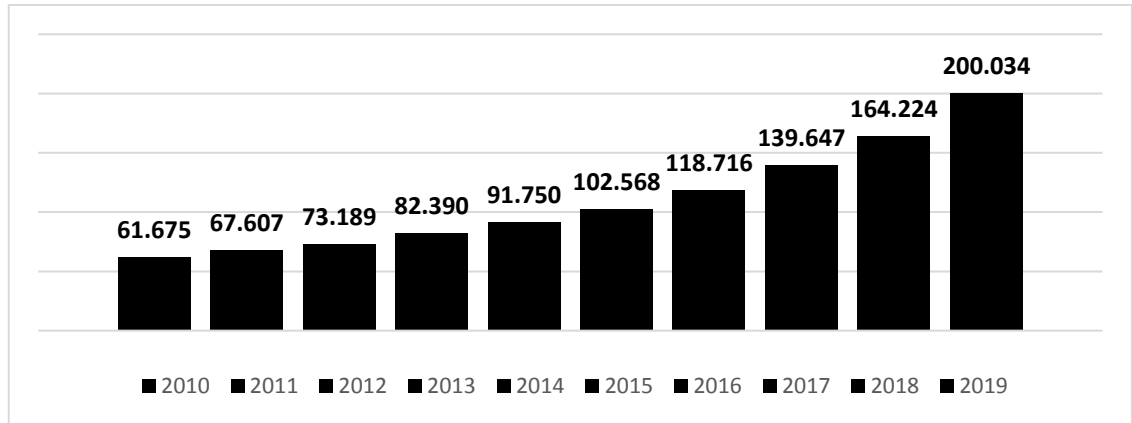
YKD modelinin Türkiye’de tercih edilmesinin en önemli nedenlerinden biri sağlık tesislerinin model seçiminde fiziksel yeteneğinin yanı sıra inşaat sürelerinin kısaltmasıdır. Sağlık Bakanlığı’nın 2004 yılında yayınladığı rapora göre, YKD modeli çerçevesinde bir hastanenin ortalama inşaat süresi 7 yıldır. Son dönemde yeni yapılan hastanelerde büyük ilerlemeler kaydedilmiş olsa da inşaat süresi, hastane bina kalitesi ve hastane yönetimi açısından yine de eksiklikler yaşanabilmektedir. Geleneksel

yönetim modelleri kullanılarak gerçekleştirilen sağlık hizmetlerinde bu tür sorunların tamamen ortadan kaldırılması mümkün olmadığından modeller aranmakta, YKD modellerinin kullanılması başarılı ve sürdürülebilir işletmeler yaratma çabalarını hızlandırmıştır (Aydın, 2015, s.15).

Nüfus artışıyla birlikte nüfus kalitesi, özellikle mevcut nüfus içerisinde yaşlı nüfusun artışı, yıllık sağlık yani hastane hizmetlerinde harcamaların artmasına neden olmuştur. (Mendelson ve Schwartz, 1993, s.123).

Türkiye’de yıllar itibariyle devletin sağlık alanına harcadığı yatırımların miktarında sürekli artış görülmektedir. Yıllar itibariyle Sağlık harcamalarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Grafik 2: Toplam Sağlık Harcamaları (milyon TL) 2010-2019



Kaynak: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Saglik-Harcamalari-Istatistikleri-2019-33659> 10/03/2020 15:25

Yukarıdaki grafik 2’de görüldüğü üzere, Türkiye’de yıllar itibariyle sağlık alanına yapılan yatırımların hacminde sürekli artışın yaşandığı gözlemlenmektedir. Buna göre 2010 yılında toplam sağlık harcaması 61,675 milyon TL, 2011’de 67,607 milyon TL, 2012’de 73,189 milyon TL, 2013’te 82,390, 2014’te 91,750 milyon TL, 2015’te 102,568 milyon TL, 2016’da 118,716 milyon TL, 2017’de 139,647 milyon TL, 2018’de 164,224 milyon TL ve 2019’da 200,034 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. 2010 yılı ile 2019 yılı karşılaştırıldığında neredeyse %350 oranında artış gözlemlenmektedir.

Son zamanlarda finansman için YKD modelinin tercih edilmesinin nedenleri de kamu sektöründeki idari ve mali değişikliklerde ifade edilmiştir. Vergilendirme, uluslararası kuruluşlardan sağlanan finansman ve iç ve dış borçlanma ve diğer kamu gelirleri her zaman bir kamu geliri kaynağı olmasına rağmen, verimliliğindeki düşüş YKD modeline olan etkinin artmasına imkân doğurmuştur. Doğrudan vergiler üzerinde ve kurumlar vergilerinin toplam tahakkuk eden vergiler içindeki payındaki kademeli azalma, kamu gelirinin büyük bir bölümünü oluşturan belirli bir vergi geliri düzeyini muhafaza etmektedir. Benzer şekilde, son yıllarda, uluslararası kuruluşlardan alınan resmi yardım ve krediler genellikle gelir üzerinde bir kalem olmaktan çıkmıştır. İç borçlanma fırsatları ise belirli bir düzeyde kalmıştır. Bu durumda YKD, özel sektöre altyapı inşa etme imkânı veren ve uzun vadeli tesis devir sermayesini özel sektör ödeyecek ve böylece karşılaşılan finansman zorluklarını çözecek bir çözüm bulmanın alternatif bir yolu olarak değerlendirilmektedir. (Yılmaz, Karakaş, 2011, s.25).

YKD modelinin seçilmesindeki bir diğer etken de halk sağlığı yatırım projelerinin yapımında ve işletilmesinde özel sektörün canlılığından ve verimliliğinden yararlanmaktır. Bu durumda YKD modeli, önümüzdeki birkaç yıl içinde kamu yatırımlarına tahsis edilebilecek kaynakların çeşitlendirilmesi ve pratik verimliliğin oluşturulması açısından fırsat olarak düşünülmektedir. (Devlet Planlama Teşkilatı (2019-2013), 2009, s.54).

YKD modelini kullanarak, ulusal sağlık hizmetlerinin kalitesini ve verimliliğini artırmak için birçok hedefe ulaşılması amaçlanmıştır. Bu hedefler çerçevesinde, çeşitli tedavi yöntemlerini teşvik etmek, insanların sağlık hizmetlerine erişimini kolaylaştırmak, tıbbi alanın bölgesel gelişimine katkıda bulunmak, uygun bir maliyetle sağlık hizmetleri sunmak ve en yeni teknik olanaklar ve yüksek kaliteli iş gücü ile donatılmak amaçlanmıştır. Hastaların hastanede kalış sürelerinin azaltılması, yeni ve etkin olan tedavi yöntemleri ve teknolojilerinin benimsenmesi, sevk ve enfeksiyonların azaltılması ve hastanın güvenliği ve memnuniyet oranlarının iyileştirilmesi gibi tıbbi hizmetlerin kalitesinin ve verimliliğinin iyileştirilmesinin olumlu etkileri olacağı öngörülmüştür (Sağlık Yatırımları A.Ş., 2014, s.2).

Yukarıdaki faktörlerin etkisiyle, sağlık alanında temel reformları içeren ve sağlık hizmetlerinde YKD modelinin temel ilkelerini oluşturan “Sağlıkta Dönüşüm Planı” 2003 yılında başlatılmıştır (Sağlık Bakanlığı., 2003, s.25).

İKİNCİ BÖLÜM

2.1. Cumhuriyet Döneminden Günümüze Türkiye’de Uygulanan İktisat Politikaları

İktisat politikası, devlet kurumlarının kendilerini geliştirmeleri, onlarla birlikte büyümeleri ve belirlenen hedefler doğrultusunda bu hedeflere ulaşmaları için verdiği addır. Bu politikaların amacı ekonomik hayattaki dalgalanmaları önlemek, dış ticaret dengesini sağlamak, gelirin adil dağılımını sağlamak, kalkınma ve büyümeyi sağlamaktır. Her ne kadar politika yapıcılar tarafından iktisadi hayata müdahale oranları ülkelerin benimsemiş olduğu siyasi ve iktisadi sistemlere göre farklılık gösteriyor olsa da dünya üzerinde devletlerin dahil olmadığı bir ekonomik sistem bulunmamaktadır. Her devlet, iktisadi hayata az veya çok bir şekilde dahil olmaktadır. Burada devlet müdahaleleri ister çok olsun ister az olsun uygun olan rasyonel beklenti, iktisadi hayatta devlet tarafından oligopol ve tekel faaliyetlerine yer vermemekle birlikte, optimal düzeyde rekabetin var olduğu serbest bir piyasa hakimiyetini kurabilmesi gerekmektedir. Tabi ki uygulamaya konulan her politikanın başarılı olması gibi bir durum söz konusu değildir. Kıt kaynak kullanımı dolayısıyla amaçlar doğrultusunda belirlenen hatalı iktisat politikalarından dolayı beklenen etkinlikte tam anlamıyla sağlanamayacaktır. İşte burada iktisat politikalarının başarılı olabilmesi için amaçlar doğru belirlenmeli ve politika yapıcılar tarafından bu amaçları uygulayacak doğru iktisat politikaları belirlenmelidir.

Cumhuriyetin ilk kurulduğu yıllarda liberalizm politikasının egemen olduğu bu dönemde iktisat politikalarının oluşumunda artık Türkiye için ekonomik açıdan var olma mücadelesinin verildiği bir dönemdir. Bu politikaların yönlendirilmesinde ise Osmanlı’dan kalan deneyimler ve savaş yıllarından oluşan deneyimlerin sonucu olarak tanımlanabilir. Devam eden süreçte, özel sektör borç yüklü ekonomik yaşam nedeniyle yatırım yapamadığı için liberal politikadan vazgeçmiş, ekonomik hayata devlet öncülüğünde milliyetçi ve korumacı politikalar hakim olmuştur(Boratav, 1974, s.47-50).

2.1.1. 1923-1930 Liberal İktisat Politika Dönemi

1923’te başlayan ve 1930 arasında gerçekleşen bu dönemde liberal bir ekonomi politikası benimsenmiştir. Devlet ve özel sektörün ekonomik hayatta aktif bir rol

oynadığını öngören liberal politikalar ışığında, karma bir ekonominin hâkim olduğu bir yapı arzu edilmektedir. Başlangıçta özel sektör hâkim iken, dönem sonuna doğru devletçi politikalar benimsenmiştir. Her ne kadar özel sektörün önünün açılması istenilmiş olsa da bu dönemde özel sektör içerisinde finansman yetersizliği ve tecrübe eksikliği nedeniyle devletin iktisadi hayatta etkinliği göze çarpmaktadır. Dönem içinde yapılan nüfus sayımının sonucunda nüfusun %75'inden fazlasının kırsal alanlarda yaşadığı ve tarım sektöründe çalıştığı ortaya çıkmıştır.

Ulu Önderimiz Atatürk'ün talimatına göre ilk Türkiye İktisat (ekonomi) Konferansı 1921'de İzmir'de yapıldı. Bu konferansta alınan karar; izlenecek ekonomi politikalarına rehberlik etmek ve toplumu oluşturan meslek grupları arasında belirli ilkeler temelinde uyum sağlamak için tasarlanmış ekonomik ve sosyal bir anlaşmadır. Bu sosyal mutabakata rehberlik etme fikri üç ilke ile ifade edilebilir. Bu ilkeler şunlardır: Atatürk'ün “Türk bütünlüğü ve bağımsızlığı”, “Demokratik kurumlar aracılığıyla ulusal egemenliğin kurulması” ve “Türk milletinin modern medeniyete doğru kurulması” tamamen kendilerine aittir.

Millet Meclisi kararına göre, yeni Türk Devleti'nin uyguladığı ekonomik sistem “liberal kapitalizm” olarak belirlendi.

Bununla birlikte, nüfusta çok fazla insan varken, ülkenin tamamında ekili alan ile ekilecek alan arasındaki oran yaklaşık olarak %4,5 oranlarında idi. Bu bilgiler ışığında anahtar rol oynayan tarım sektörüne ağırlık verilerek un ve şeker gibi önemli gıda maddelerinin üretiminin gerçekleştirilmesi için teşvik ve kredilerinin yanı sıra tarım sektörü ile sanayi sektörüne de önem verilmiştir. 1927'de Teşvik-i Sanayi Kanunu ışığında, sanayi alanında ihracata yönelik mal üreten firmalar gümrükten muaf tutulmuş ve ihracatın artırılması için teşvikler planlanmıştır. Teşvikler ve bazı yasalar olmasına rağmen, bu alanda ilerleme kaydedilmemiştir.

Bu dönemde 2. Bölüme baktığımızda sanayi yatırımları desteklemek için Sanayi ve Maadin Bankası ile İş Bankası'nın kurulması ile birlikte, tarımsal yatırım ve faaliyetleri desteklemek ve kredi sağlamak amacıyla da Ziraat Bankası öne çıkmaktadır (Buluş, 2015, s.73-75).

2.1.2. 1930-1940 Korumacılık ve Devletçilik Dönemi

1923 yılından başlayıp 1930 yılına kadar süren liberal politikaların hâkim olduğu dönemde ne yazık ki istenilen sonuçlar elde edilememiştir. Bununla birlikte 1929 yılında ortaya çıkan ve tüm dünyayı etkisi altına alan kriz sonucunda yeni bir politika arayışı içerisine girmiştir. Bu dönemde hâkim olan temel politika ise devletçilik olarak karşımıza çıkmaktadır. Devlet politikaların egemen olmasında aslında özel sektörün başarısız bir işleyiş sergilenmesinden ziyade Türk toplum yapısının bu yapıyı daha çok benimsemiş olması ile ön plana çıkmaktadır. Ancak bu koşullar sadece bunlarla sınırlı değildir. Devletin tüm koşullarını özel sektörün kullanımına sunmasına rağmen bu kaynakların etkin bir şekilde kullanılmamasının yanında sağlanan haklardan dolayı özel sektör tarafından devletin istismar edilmesi, Lozan antlaşması dolayısıyla uygulanmak istenilen gümrük politikalarının tam anlamıyla uygulanamaması ve Osmanlı döneminden kalan borçların ekonomi üzerinde bir yük oluşturması dolayısıyla dönem olarak devlet elinin hâkim olduğu bir politika benimsenmiştir.

Türkiye’de uygulamaya konulan korumacı politikalar, ilk planlı kalkınma girişimini beraberinde getirmiştir. 1934-38’de uygulanan ilk beş yıllık sanayi planında Zonguldak Kömür Şirketi ve İzmir Telefon Şirketi gibi şirketler devlet tarafından kamusallaştırılmış, yerel hammadde kullanan sanayi işletmeleri teşvik edilmiştir. Plan boyunca dış borcun başarıyla geri ödendiği, endüstriyel üretim ve gelişme hızının artırıldığı görülmüştür.

1930’larda, GSYİH ve kişi başına düşen GSMH başlangıçta küçüldüğü, ancak yıllar geçtikçe 1934’ten sonra tekrar genişlediği gözlemlenmiştir. Ayrıca bu dönemde “ithal ikameci” politika uygulanmıştır. Devlet, başta çelik ve kağıt fabrikaları olmak üzere bazı Kamu İktisadi Teşebbüslerini (KİT) kurmuştur. On yıllık dönemde ülke ekonomisi yılda ortalama %6 büyümüştür. Dönemde en önemli ayrıntı olarak Merkez Bankası kuruluş da karşımıza çıkmaktadır (Buluş, 2015, s.79).

2.1.3. 1940-1950 Savaş Yılları Dönemi

Bu dönemi savaş yılları ve savaş yılları sonrası diye iki döneme ayırmak mümkündür. 1940 ile 1945 yılları arasında kalan zamana savaş ekonomisine dayalı kuralların uygulandığı dönem ve 1946’dan sonra 1950 yılına kadar olan döneme ise yeni

politikaların getirdiği devletçiliğe karşı olan bir dönem olarak iki şekilde ele almak mümkündür. Birinci Beş Yıllık Plan doğrultusunda başarılı gelişmelerin elde edilmesi ile 1938 yılı başlangıç kabul edilerek bu dönemde de İkinci bir kalkınma planı hazırlanarak yürürlüğe konulmak istenmiştir. Ancak İkinci Dünya Savaşının patlak vermesi ile hazırlanan plan ne yazık ki yürürlüğe konulmamıştır. Türkiye bu savaşa her ne kadar girmemiş olsa bile her an savaşa girebilme durumuna geçtiğinden dolayı uygulamış olduğu seferberlik politikası ile ekonomi üzerinde büyük bir yüke sebep olmuştur. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı sayesinde gerçekleştirilen hızlı büyüme oranları ve sanayileşmede hızlı artış ne yazık ki bu dönemde elde edilememiştir.

1945 yılı sonrasında ise Türkiye'nin artık uluslararası arenadaki ekonomik hayatı düzenleyen kurallara karşı duyarlılığı artmış olup tam anlamıyla devletçilik anlayışının terk edilmesi de uzaklaşmakta olduğu bir döneme geçilmiştir. Her ne kadar dışa kapalı bir ekonomi benimsenmiş olsa da savaşın bitmesiyle ortaya çıkan yeni koşullar sonrası Türkiye dışa açılmaya zorlanır hale gelmiştir ve 1946 yılı sonrası dışa kapalı ve korumacılığın hakim olduğu iktisat politikaları gevşetilmeye başlatılmıştır. İthalatın bir önceki döneme göre serbest bırakılmasından ötürü dış açıklar artış göstermiş ve dış kaynaklardan sağlanan finansmanlara ihtiyaç duyarak ayakta kalan bir ekonomik yapı ortaya çıkmıştır. Sanayi alanında devlet yatırımlarında kısıtlamalara gidilerek karayolu yatırımları ve enerji altyapı yatırımlarına öncelik verilmeye başlanmıştır (Buluş, 2015, s.102).

2.1.4. 1950-1960 Liberasyon ve Liberasyonun Duraksama Dönemi

Bu dönemde uygulanan iktisat politikalarına bakıldığında 1954 yılına kadar liberal politikalar uygulanmış olup, 1954 yılından sonra ise devletin egemen olduğu politikalar müdahale edici bir şekilde hayata geçirilmiştir. Ayrıca bu dönemde politikaların belirlenmesinde dışsal faktörlerin etkili olduğu görülmektedir. Dünya Bankası Heyeti tarafından 1951 yılında yayınlanan 'Baker Raporu' ışığında tarım sektörüne önem verilmesi gerektiği ve devletin sınırlı müdahalesi ön görülerek sadece ulaştırma ve haberleşme gibi yatırımları yapması gerektiği vurgulanmıştır. Böylelikle uygulanan tarım politikaları kapsamında, tarım sektörünün altın çağını yaşadığını söyleyebiliriz. Yine bu dönemde özel sektörün girişimlerini etkin bir şekilde yapılabilmesi için altyapı yatırımlarında artış sağlanması ile birlikte özel sektörün sınırlı finansman kaynağına karşın kredi faizlerinde de indirme giderek özel sektörün önünün

açılıp, yatırımlarda artış sağlanması amaçlanmıştır. Sonuç olarak 1950, 1954 yılları arasında liberal iktisat politikaları uygulanırken dış açıkların ve bütçe açıklarının artması sonucunda 1954 yılına gelindiğinde artık ülkenin dış borçlarını ödemeyeceğini açıklamasıyla birlikte ülke tıkanmış ve durağan bir noktaya gelmiştir. Olumsuzluklar yaşanmış olsa da 1950-1956 yılları arasında sanayi üretimleri yaklaşık olarak %30 oranında artmış şeker, çimento ve tekstil fabrikalarının açılmasıyla birlikte yatırımlarda gözle görülür bir şekilde artış sağlanmıştır.

1954 yılına kadar süreç bu şekilde işlerken iktisadi anlamda dar boğaz döneminin yaşanması, yüksek enflasyon ve biriken dış borçlar sonucunda hükümet tamamen devletçi müdahaleye dönmek zorunda kalmıştır. Piyasa üzerinde kontrol mekanizmalarının arttığı ve müdahaleci iktisat politikalarının benimsendiği bu dönemde Milli Koruma Kanunu'nun yeniden yürürlüğe konulması gibi sert önlemler alındığı görülmektedir. Her ne kadar kısıtlayıcı politikalar uygulanmış olsa da bu dönemde 11 liman, 5 havalimanı, çimento, demir çelik ve şeker fabrikaları gibi devlet tarafından yapılan yatırımların yanı sıra Arçelik, Otosan gibi özel sektör yatırımlarında gerçekleştirilmiştir (Buluş, 2015, s.116).

2.1.5. 1960-1980 Planlı Kalkınma Dönemi

1960 yılı sonrası için iktisat politikaları için yeni bir dönemin başlangıcıdır. Çünkü; önceki dönemde yaşanan sorunlardan çıkarılan dersler ile birlikte alınacak olan iktisat politikası kararlarının bilimsel temellere dayandırılması ile birlikte karar veren organlar arasında koordinasyonun sağlanması ile daha etkin ve istikrarlı kararlar meydana getirilmeye çalışılmıştır. Dış kaynaklar tarafından hazırlanan raporlar ışığında da iktisat politikaları açısından sorun olduğu dış faktörler tarafından onaylanmıştır. 1960 yılı ve sonrası için iktisadi sorunların çözüme kavuşturulması serbest piyasa ilkelerin benimsenmesi ile ya da planlı olarak yapılan kalkınma programları dahilinde gerçekleştirilebilmesi öngörülmüştür. Politika yapımcılar bu yollardan ikincisi olan planlı kalkınmayı benimseyerek bir ara plan hazırladı. İlk plan beş yıllık olarak 1963-1967 yılları arasındaki dönemi kapsamakta olan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planıdır. Bu dönemde uygulanacak olan ekonomik sisteme ile Karma Ekonomi ismi verildi. Dört dönem olarak ele alınan bu dönem Birinci Plan Dönemi olarak 1963-1967 yılları arasını, İkinci Plan Dönemi olarak adlandırılan dönem 1968-1972 yılları arasını, Üçüncü Plan Dönemi 1973-1977 yılları arasını ve son olarak

Dördüncü Plan Dönemi 1979-1983 yılları arasını kapsamaktadır (Buluş, 2015, s.122-123).

2.1.5.1. Birinci Plan Dönemi (1963-1967)

Plan kapsamında lüks mal tüketimini kısıtlayarak tasarrufu artırıcı yönde tedbirlere alınmıştır. Özel kesimi özendirmeye yönlendirirken kamu yatırımlarında emredici bir şekilde düzenleme amacı vardır.

2.1.5.2. İkinci Plan Dönemi (1968-1972)

İkinci plan, birinci plana göre sanayi ve ithal ikamesi olan mallara daha çok vurgu yapmaktadır. Ayrıca kamunun ara malı ve yatırım malları üretmeye yönelmesini içerirken, özel kesimi ise dayanıklı tüketim mallarına yönlendiren bir iş bölümünü içermektedir. Plan kapsamında birinci planda bahsedilen iç sanayinin korunmasının sınırlı ve geçici olduğunun belirtilmesine karşın ne yazık ki bu plan kapsamında da bu alanlara yönelik geliştirmeler gerçekleştirilememiştir (Buluş, 2015, s.124).

2.1.5.3. Üçüncü Plan Dönemi (1973-1977)

Bu plan kapsam olarak 12 Mart 1971 askeri darbe sonrasındaki gelişmeleri içermektedir. Plana dahil olan önemli bir özellik ise kapsam olarak 1. Plan dahilinde ele alınan on beş yıllık bir gelişme çerçevesinin yerini Avrupa Ekonomik Topluluğu ile gerçekleştirilen ilişkiler neticesinde 1973-1995 yıllarını kapsayan 22 yıllık bir dönemi ele almasıdır. Önceki planlardan ayıran bir diğer nitelik ise ara ve yatırım malları üretimine verilen önceliktir. Uzun dönem yaklaşımı ile kamunun önceliği vurgulanmakla birlikte ağır sanayi alanına daha fazla öncelik verilmesidir. Plan dahilinde tasarruf oranlarının artırılması hedeflenmektedir ancak bunun nasıl yapılacağı hakkında bir bilgi yoktur ve bu yüzden bu konu boşlukta kalmıştır. Planın en önemli özelliği ise Birinci ve İkinci Planda söz edilmiş olsa da gerçekleştirilemeyen sanayileşme için ‘nasıl bir sanayileşme’ sorusuna cevap aramasıdır. Bu plan, ele alınan dönem ve önceki dönemler dahilinde 1974 yılına kadar ortaya her ne kadar dış ticaret açıkları, iktisadi sorunlar ve dış finansman kullanımı gibi sorunlar olmasına rağmen ekonominin iyi bir durumda olduğu ara dönemi kapsamaktadır (Buluş, 2015, s.125).

2.1.5.4. Dördüncü Plan Dönemi (1979-1983)

Geçmiş yıllardan beri gelen ekonomik istikrarsızlık ve siyasal bunalımların yaşandığı sürecin aşılmasına yönelik bir plandır. Plan içerik olarak istikrarlı bir ekonomi yapı oluşturmayı hedeflemektedir. Bu dönemde de diğer dönemlere göre ithal ikame politikası devam ettirilmek istense de dışa açılma içinde alternatif yollar aranmaya devam etmektedir. Enerji darboğazına çözüm aranmakla birlikte plan döneminde bu alanda yatırımlar 2,5 kat oranında artırılması hedeflenmektedir. Ayrıca para ve kredi politikalarının yeniden ele alınması da planlanmaktadır. 1977 ve 1978 istikrar tedbirlerinin yetersizliği dolayısıyla 24 Ocak kararları gündeme gelmiş ve dışa açılmanın başladığı yeni bir dönem başlamıştır.

1960-1980 arası dönem iktisat politikalarının belirli bir disiplinle ele alındığı dönemdir. 4 planı kapsam içerisine alan 1960-1980 yılları arasında planlanan hedefler ne yazık ki gerçekleştirilememiştir. Planlar dahilinde gerçekleştirilmesi planlanan sanayi alanında istihdam yaratma hedefleri de başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Her dönemde alınan karar bir önceki ve yeni dönemde alınan kararlar ile ilişkilendirilmeye çalışılmış olsa da kararlar arasında tutarlı bir bağlantı kurulamamıştır. Dönem içerisinde yaşanan iktisadi sorunların yanında siyasi kargaşalar ile yaşanan dış bunalımlar sonucunda hükümetin popülist politikalara yönelmesi sonucu ile planlar ile çelişen politikalar ortaya çıkmıştır (Buluş, 2015, s.124-127).

2.1.5.5. Dışa Açılma Dönemi (1980-1994)

Türkiye ekonomisinin 1980 yılına kadar ekonominin müdahale olmadan kendiliğinden dengeye gelebileceğini, devletin gelir ve harcama yöntemleri ile uygun olan büyümeyi sağlayabileceğini savunmakta olan Keynesyen politikalar ile yönetildiğini söyleyebiliriz. Bu dönem Türkiye ekonomisinin dışa açılmada önemli adımlar attığı bir dönem olarak ele alabiliriz. Ayrıca dışa açılma ile birlikte dünya konjonktüründe de yer alan değişimlere karşı duyarlılığı artmıştır. 24 Ocak kararlarını içermekte olan bu dönem ekonomiyi yeniden yapılandırıcı kararları içermekte olan reformist niteliktedir.

1980 yılı öncesinde iktisadi bunalımların yaşanması ve uygulanan istikrar politikalarının yetersizliğinden dolayı hükümet 20 Ocak 1980 itibari ile yeni bir ekonomi politikasını yürürlüğe koymuştur. Geçici kararları içerdiği düşünülen politika 1983

yılında Özal hükümetinin iktidara gelmesi ile birlikte kalıcı bir hale gelerek uzun dönemi içeren bir ekonomik politikaya dönüşmüştür. Dönemde yıllardan beri süregelen ithal ikameci sanayi politikasından vazgeçilerek ihracata yönelik sanayi politikası benimsenmiş ve ithalat liberalize edilerek ihracatı özendirici kararlar alınmıştır. Ayrıca para piyasalarının bütün araçları ekonomi içerisine dahil edilmiştir. Bu dönemde alınan kararlar ekonomiye liberalize ederken bazı öncelikleri de içermektedir (Buluş, 2015, s.142).

Bunlar aşağıdakilerdir.

- a) Makro düzeyde olan istikrarlı kararların tercihi
- b) Enflasyonun kontrol altına alınması
- c) Yeni yatırım yapmak yerine atıl kapasite kullanılması
- d) Kur politikasının etkin bir şekilde yapılarak ihracat arttırılması
- e) Tasarrufların artırılması
- f) İç finansman açığının kapatılması ve yabancı sermaye teşviki

Kararların etkin bir şekilde uygulanabilmesi için Kanun Hükmündeki Kararnameler ile bir dizi düzenlemeler sağlanarak serbest ekonomiye geçiş için esneklikler sağlanmıştır. Ancak ne yazık ki alınan kararlar Türkiye ekonomisi için yeni bir dönemi beraberinde getirmiş olsa da tam anlamıyla başarı gerçekleşmemiştir. Büyüme istenilen seviyeye gelmemiş, işsizlik oranlarında artışlar olmuş devlet eli ekonomi içerisinde daha çok artmıştır. 1993 yılında hükümetin aynı anda faiz ile kur alanında aldığı kararları gerçekleştirmek istemesi üzerine faizleri azaltma isteği faiz-kur oranının bozulmasına sebep olarak ekonomiyi krize sürüklemiştir (Pamuk, 2014, s.3).

2.1.5.6. 1994-2002 Arası Dönem

1989 yılındaki ekonomik göstergelere bakıldığında 5 Nisan kararlarının aslında 1992 yılında alınması gerektiği ortaya çıkmıştır. Yani 1994 yılında ortaya çıkan kriz aslında ertelenen bir krizdir ve önlem alınmasında geç kalındığı için patlak vermiştir. 5 Nisan kararları ekonomik kararları içeren bir paket olduğundan dolayı ekonomiyi düzenler bir politikadır. Program amaç olarak, önceki dönemlerden beri süregelen enflasyon oranlarının düşmesini sağlamak, TL'nin değer kaybetmesinin önüne geçerek istikrar kazanması sağlamak, ihracat oranlarının artışının sağlanmasının yanında iktisadi

ve sosyal hayatın sürdürülebilir bir hal almasını sağlamaktır. Uygulanan bu iktisat politikası ile 1995 yılında istikrarın sağlandığı görülmüştür. Ancak bu iyileşmenin yapılan analizler sonucunda yüksek faiz-düşük kur sonrası meydana geldiği görülmektedir. Ayrıca GSMH içerisinde meydana gelen gerilemeye rağmen enflasyonunda yükseldiği görülmektedir. 1994 sonrası dönem her ne kadar önlemler alınmış olsa da belirsiz bir havanın var olduğu ve iktisadi sorunların süre geldiği bir dönemi içine almaktadır (Pamuk, 2014, s.5-7).

2.1.5.7. 2002 ve Sonrası

2001 yılında uygulanan Güçlü Ekonomiye Geçiş Planı sonrasında plan dahilinde fiyat istikrarı sağlanmış olup, sürdürülebilir büyüme açısından da başarı sağlanmıştır. Uygulanan iktisat politikaları sayesinde Türkiye ekonomisi için 2001 krizinden itibaren 2012 yılına kadar ekonomide olumlu havanın yer aldığı bir dönem görülmektedir. Ayrıca planlanan dahilinde devlet eli yatırımcı pozisyonundan çekilerek özel sektörün yatırımları arttırılmış olup bu da beraberinde büyümeyi getirmiştir (Pamuk, 2014, s.15).

Uygulanan politikalar ise şu şekildedir;

- a) Fiyat istikrarının sağlanması için yüksek faiz politikası
- b) Büyüme oranlarında artış için gerekli düzenlemelerin yapılması
- c) İşsizlik sigortası ve bireysel emeklilik uygulamaları
- d) Tarımsal destekleme sistemleri
- e) Özelleştirme ile kamuya gelir sağlanması
- f) 2006 sonrası dönem için açık enflasyon hedefi

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. Türkiye’de Uygulanan İktisat Politikalarının Altyapı ve Üstyapı Yatırımlarıyla İlişkisi (1923-2020)

3.1. Cumhuriyet Sonrası Dönem Ekonomik Durum Alt ve Üstyapı Yatırımları

Cumhuriyetin ilanı ile geriye kalan enkazı toparlamak yeni bir Türkiye için elbette zor olacaktır. Çünkü ülkedeki nitelikli insanların olmamasının yanı sıra altyapı yatırımları son derece yetersiz, telefon, makine ve teçhizat malzemeleri eksik elektrik ise sadece İstanbul ve İzmir’in bazı semtlerinde vardı. Savaştan çıkan Osmanlı’dan geriye kalan yanmış ve tahribata uğramış köyler ve binaların var oluşuyla neredeyse tüm ülkenin neredeyse yeniden kurulması gerekmektedir. Burada karşımıza çıkan en önemli husus ‘Milli İktisat’ hedefidir. Yeniden kurulacak olan ülke için yapılacak olan yatırımlar bağımsızlığımıza zarar vermemek için yerli ve milli olmalıdır.

Tablo 2: Kısmi Sanayi Planlarının Açıklanması

	Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı	İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı	1946 Sanayi Planı	1947 İktisadi Kalkınma Planı
Sürükleyici Sektör	Sanayi Sektörü	Sanayi ve Enerji Sektörü	Sanayi Sektörü	Tarım, Enerji, Ulaştırma Sektörleri
Kalkınma Düzeyi	Devletçi Sanayileşmeye Dayalı	Devletçi Sanayileşmeye Dayalı	Devletçi Sanayileşmeye Dayalı	Liberal Politikalar Bünyesinde Dışa Açılma
Finansman Şekli	İç Kaynak	İç Kaynak	İç Kaynak	İç Kaynağın Yanı Sıra Dış Kaynak Desteği ile (Marshall Planı)

Kalkınma da Temel Aktör	Devlet Eliyle	Devlet Eliyle	Devlet Eliyle	Özel Sektör Bünyesinde
Kapsadığı Dönem	1934, 1938 Yılları Arası	1939, 1943 Yılları Arası	1945, 1946 Yılları Arası	1948, 1952 Yılları Arası
Plan Anlayışı	Kısmi Bazlı Sektörel Düzeyde	Kısmi Bazlı Sektörel Düzeyde	Kısmi ve Sektörel Bazlı Geniş Kapsam Düzeyinde	Kısmi Bazlı Sektörel Düzeyde; Makro Plan Kapsamına Yakın Ancak Tam Anlamıyla Bir Makro Plan Değildir.

KAYNAK: Hüseyin Yücel, Cumhuriyet Ekonomisinin Kuruluşu ve Gelişimi, Ankara, 2017.

3.1.1. 1923-1929 arası yeniden yapılanma dönemi

Bu döneme baktığımızda en önemli olay İzmir İktisat Kongresi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönem geçmiş yıllarda meydana gelen savaşın izlerini silmek Cumhuriyet ile beraber yeniden kalkınma ve yapılaşmanın başladığı dönemdir. Dönemin asıl amacı bağımsız ve milli bir ekonomik yapının kurulmasını sağlamaktır. İzmir İktisat Kongresi ve diğer önlemler doğrultusunda bu dönemde 1929 yılı ekonomik buhrana kadar yeni düzenlemeler ve birçok kurum oluşturulmuştur. Dönemin politikasında benimsenen yapı yeni kurulan bir hükümet ve ülke olduğu için altyapıya aç bir durumda olmasından dolayı bu yatırımları özel sektörün yapmasına öncülük ederek devletinde yapılacak yatırımlara destek vermesi şeklindeydi. Ancak savaş sonrası kurulan bir ülke olmasından dolayı ne bu yatırımları yapacak işletme ne bu yatırımları finanse edecek kişiler vardı. Finansman kaynağı sağlansa bile bunları gerçekleştirecek deneyime sahip elemanlar yoktu. Finansman kaynağının olmamasından dolayı alt yapıyı meydana getirecek kurumlara finans kaynağı sağlamak amacıyla üst yapının temelini oluşturan iktisadi ve sanayi yaşamını desteklemek amacıyla bankaların kurulması için adımlar atılmıştır. Bu üst yapı yatırımlarının en önemlisi ‘İş Bankası’ olarak karşımıza çıkmaktadır. Osmanlı’dan beri gelen Ziraat Bankası var olsa da Ziraat Bankası tarımsal üretimi desteklemeye yönelik faaliyet gösterdiğinden dolayı altyapı yatırımları ve sanayii yatırımları finanse etme ilkesi ile bağdaşmıyordu. İş Bankası 9 Eylül 1924 tarihinde 1 milyon sermaye ile faaliyete geçmiştir. Banka faaliyete geçmesiyle beraber öncelik olarak tekstil, şeker ve cam sanayisi alanlarına destek sağlamış sonrasında ise

madencilik alanında ve liman faaliyetlerine destek vermiştir. 19 Nisan 1925'te 'Türkiye Sanayi Kredi Bankası' kurulmuştur. İş Bankası ile aynı görevi üstlenen bankanın bir diğer görevi ise Osmanlı zamanından kalan borçları yapılandırmaktır.

Dönemde en önemli üstyapı faaliyetlerinden biri olan konut yatırımlarını desteklemek amacıyla 1926 yılında 'Emlak ve Eytam Bankası' hizmete girmiştir. Bir diğer üstyapı yatırımı ise kurulması kolay ve halkın önemli ihtiyaç maddesi olmasından dolayı şeker fabrikalarıdır. Bu yüzden 8 Nisan 1925 tarihinde şeker fabrikalarının kurulmasını istinaden bir yasa çıkartılmıştır. Bu yasa doğrultusunda 17 Aralık 1926 tarihinde 500 ton pancar işleyebilme kapasitesi ile Uşakta bir fabrika kurulmuştur. Ne yazık ki altyapı yatırımlarının yetersizliği ve fabrikanın konumu dolayısıyla zarar edilmiş olup fabrikayı 1931 yılında Sanayi ve Maddin Bankası devralmıştır. Uşaktaki fabrikadan sonra 26 Kasım 1926 tarihinde 'Alpullu Şeker Fabrikası' açılmıştır. Şeker fabrikalarının kuruluşundan sonra yeni kurulan bir ülkenin başkenti olan Ankara için imarlaşma faaliyetlerinin yanı sıra yol gibi altyapı yatırımlarının yapılması için en önemli ihtiyaç olan çimento ihtiyacının karşılanması için de bir adım atılmıştır. 1928 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi ve bir Fransız asıllı şirketle ortak olarak Çimento fabrikası hayata geçirilmiştir. Çimento alanında faaliyet gösteren şirketin yanına yine bu alanda faaliyet gösteren Bakırköy Çimento Fabrikası ve Zeytinburnu Çimento Fabrikası da örnek olarak verilebilir. Savunma sanayii alanında yapılan bir üst yapı yatırımına ise 'Kayseri Uçak ve Motor Fabrikası' örnek gösterilebilir. Savaş sonrası dönemde çıkan yeni Türkiye için uçak sanayisi ne kadar önemli olduğu tecrübeyle görülmüştür. Bundan dolayı da Almanya menşei olan bir firma ile Türk temsilcilerin görüşme sonucunda Kayseri bir fabrika kurulması kararı alındı. Ancak altyapı yatırımlarının eksikliği burada da karşımıza çıkmaktadır. Kayseri ilinde demiryolu ağının bulunmamasından dolayı Almanya'dan gelmekte olan her türlü madde önce İskenderun'a oradan tren ile Ulukışla'ya gelmekte sonrasında ise Kayseri'ye kadar deve ve at arabaları ile taşımaktaydı. Faaliyete geçen fabrikada ortak olunan Junkers firmasının ekonomik sorunlar yaşamasından dolayı hisseleri satın alınarak ortaklığa son verildi. 1929 yılında dünyayı etkisi altına alan buhran sonrası kapalı kalan fabrikada 1931 yılında tekrar faaliyetine devam etmiştir. Altyapı kaynaklarının önemli ölçüde kullanıldığı maden yatakları genel olarak Osmanlı'dan dolayı yabancı firmalar tarafından işletilmektedir. Yabancılar tarafından gerçekleştirilen madencilik faaliyetleri ihraç ediliyordu. İzmir İktisat Kongresinde alınan kararlar doğrultusunda madencilik

alanında faaliyet gösteren 11 adet şirket vardır. Madencilik alanında özel sektöre izin verilmiş olsa da petrol faaliyetleri tamamen devletin tekeline bırakılmıştır (Bostancı, 1996, s.42-55).

Tüm üst yapı faaliyetlerinin oluşumu ve gerçekleşmesi tamamen altyapı yatırımlarına bağlıdır. Bu husus doğrultusunda cumhuriyetin ilk yıllarında ülkemizde ulaşım sınırlı ve oldukça yetersiz bir haldeydi. Küçük yerleşim yerleri arasında topraktan oluşan yolların mevcut olmasının yanı sıra ortalama 14.000 km uzunluğunda var olan bozuk ve köprüleri olmayan yolların kullanımı da hava koşullarına göre sınırlıydı ekonomik kalkınmanın önünü önündeki en önemli engel ulaşım altyapısının oluşmamış olmasıydı. Cumhuriyetin ilk yıllarından beri ulaşım altyapısının çözüme kavuşması için demir yolları ele alınmış ve altyapı sorunlarının çözüme kavuşturulması için 1923'te yıllarda Türkiye'nin altyapı yatırımlarını içine alacak olan 'Umur Nafia' yani bayındırlık hizmetleri programında altyapı yatırımlarına öncelik verilmiştir. Bu kapsamda yeni Türkiye'ye Osmanlı'dan 4112 km demiryolu hattı kalmıştı. Bu hattın yaklaşık 3750 kilometresi yabancılar tarafından yapılmış 356 kilometresi ise Ruslar tarafından oluşturulmuştur. Ülkemizde var olan en uzun hat ise 1030 km'ye ulaşan İstanbul Ankara Konya arası demiryolu hattıydı. Bu dönemde yeni ulaşım ağının kurulmasının yanı sıra yabancıların elinde bulunan demiryolu hatları millileştirilmesi istendi bu yapının tam anlamıyla milli olması 1930'lu yılları bulmuştur. Devletin 1924 yılında çıkarmış olduğu demiryolu yasasından, 1931 yılına kadar 1630 km'lik yeni bir ağ kurulmuş. 1938 yılına kadar ise toplamda 2815 km uzunluğuna sahip bir demiryolu ulaşım sistem ağı tamamlanmıştır. Kurulan hatlar ise, Ankara-Zonguldak arası, Fevzipaşa-Diyarbakır arası ve son olarak Samsun-Sivas arası demiryolu hatlarıdır. Stratejik olarak önem arz eden bu hatların yanında ekonomik açıdan etkinliği arttırmak amacıyla Balıkesir-Kütahya, Malatya-Çetinkaya ve Karakuyu-Afyon gibi hatlarda önem arz etmektedir. 1927 yılında önemli altyapı ve üstyapı yatırımlarının meydana getirilmesi için oluşturulan 'Teşvik-i Sanayi Kanunu' beraberinde Kırıkkale Elektrik Santrali ve Malatya Elektrik Santralinin kurulmasını getirmiştir (Bostancı, 1996, s.74-77).

Bu başlıkta ele aldığım 1923 ve 1929 yılları arası dönemde her ne kadar yatırımlar devlet ve özel sermaye arasında gerçekleştirilmeye çalışılsa da mevcut altyapı yetersizliğinin yanında elde bulunan demiryolu hatlarının millileştirme çabaları neticesinde diğer kaynaklar gereken önemi görmemiştir. Başta gıda olmak üzere,

dokuma ve tütün sektörlerine önem verilmiş olsa da finansman eksikliği ve özel sektörün tecrübesizliğinden dolayı yatırımlar istenilen düzeyde gerçekleşmemiştir.

3.1.2. 1930-1938 arası dönem

Önceki dönemden edinilen bilgi ve tecrübeler sayesinde özel sektörün yatırımları gerçekleştirebilecek finansal kaynakları ne de bunları yapıp işletebilecek tecrübeli insan kaynakları vardı. Bundan dolayı 1930-1938 arası dönemde benimsenen politika devlet eliyle yatırımların yapılması ve gerçekleştirilmesidir. Devlet eliyle yapılacak yatırımların başında önemli bir altyapı yatırımı olan enerji sonrasında madencilik ve imalat sektörü yer almaktadır. Gerek ülkenin yeni kurulan bir ülke olması gerekse savaştan çıkan bir ülke olmasından dolayı kaynak bulmada sıkıntıların yaşanmasından dolayı devlet yetkilileri Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nı harekete geçirebilmesi için kaynak arayışı içerisine girmiştir. Sovyetler ile uzun süren iyi ilişkilerin sonucunda Sovyetler'den 8,5 milyar dolar faizsiz kredi alınacak ve bunun geri ödemesi ise Sovyetlere mal ihracatı yapılarak ödenecektir. Ayrıca sağlanan kaynak ile beraber Sovyet bir kurul yatırımlar için ülkemize gelip bir incelemede bulunacaktır ve sağlanan kaynağın etkin ve aciliyeti olan yatırımlara yönlendirilmesinde etken bir rol oynayacaktır. Bu hususlar kapsamında Birinci Beş Yıllık Sanayi Planının harekete geçirilmesi kapsamında yapılacak olan yatırımların gerçekleştirilmesi için fabrikalara ait yer seçimlerinde belirli hususlara dikkat edilmesi şart koşulmuştur (Dikkaya, Özyakışır ve Üzümcü, 2008, 95-97).

Bunlar;

- Fabrikanın gerekli enerji kaynaklarına yakınlığı,
- Üretim faaliyetinin gerçekleşmesi için ve diğer bölgelere ulaşımın sağlanması için altyapı yatırımlarının yeterliliği,
- Hammadde kaynaklarına yakınlık,
- Su kaynaklarına yakınlık ve
- İşgücünün ucuz bir şekilde ulaşım gibi hassas noktalar baz alınarak fabrikalar kurulmaya çalışılmıştır

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı devletin önemli bir Kurumu'nu oluşturacak olan bir yapının kurulmasına da öncülük etmiştir. 1960 yılında kurulacak olan 'Devlet Planlama Teşkilatı'nın' altyapısını oluşturmaktadır. Bu kurum yapılacak olan altyapı ve

üstyapı yatırımlarını ve devletin kaynaklarını analiz ederek ülkenin kalkındırılması ve iktisadi anlamda büyütülmesi çalışmalarını üstlenen bir kurum olacaktır. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planının gerçekleştirilmesi içerisinde yurtdışından gelen heyetlerin hazırladığı raporlar ışığında yatırımların yapılması için 11 Temmuz 1933 yılında Sümerbank kuruldu.

Plan kapsamında elektrik faaliyetleri, altın ve petrol sondaj çalışmaları gibi alt yapısal yatırımlar planlanırken dokuma, madencilik, kâğıt, seramik ve kimya gibi üst yapı yatırımları da yer almaktaydı. Planlanan yatırımlar kapsamında 44 Milyar TL ödenek ayrılarak yatırımlar yapılmak istenmiştir. Yatırımların hayata geçirilebilmesi bünyesinde yapılan planlar sadece üretim faaliyetlerini gerçekleştirmek değil alt yapı faaliyetlerinde yapımına olanak sağlayacak şekilde planlanmıştır. Kurulacak olan fabrikaların yanında, eğitim tesisleri, sağlık faaliyetlerinin gerçekleştirileceği alanlar gibi sosyal ve eğitsel aktivitelerinin gerçekleştirilmesinde olanak sağlayacak alanlara da yer verilmiştir (Dikkaya, Özyakışır ve Üzümcü, 2008, 102-106).

3.1.3. Sümerbank Öncülüğünde Kurulan Üst Yapı Yatırımları (1930-38 arası dönem)

Sümerbank öncelik olarak dokuma sanayisinin gerçekleşmesi üzerine yatırımlara öncülük etmiştir. Ancak yatırım alanları sadece dokuma sanayisi ile sınırlandırılmayıp birçok alanda yatırımlara öncülük etmiştir. Dokuma sanayisi üzerine;

- Kayseri ilinde kaba kumaş atölyesi,
- Konya Ereğli de ince kumaş işleminin yapıldığı fabrika
- Nazilli'de basma fabrikası,
- Bursa ilinde kametken işletmesi
- Gemlik suni ipek fabrikası,
- Malatya ilinde keten fabrikası,

Ve bu yatırımların yanı sıra demir çelik faaliyetlerinin yatırımlarının yapılma görevi de yine Sümerbank'a verilmiştir. Kayseri'de kurulacak olan bez fabrikası ilk pamuklu dokuma işletmesidir. Bu fabrika kurulumu da dahil her aşaması Sovyetlerden alınan kredi ile gerçekleştirilmiştir. Fabrika 16 Eylül 1936 tarihinde işletmeye alınmıştır. Ereğli'de kurulan bez fabrikası ise 4 Nisan 1937 tarihinde faaliyete geçmiştir. Yine Sümerbank öncülüğünde kurulan ve Sovyetler birliğinden elde edilen kredi ile kurulan

Nazilli'deki basma fabrikası 9 Ekim 1937 tarihinde faaliyetine başlamıştır. Merinos Fabrikası 2 Şubat 1938 tarihinde tamamlanarak faaliyete girmiştir. Cumhuriyet tarihi boyunca ekonomi üzerinde önemli bir yüke sahip olan viskoz ipliği dışarıdan ithal olarak temin edilmektedir. Bundan ötürü plan arasında yer alan suni ipek üretim fabrikasında 1 Şubat 1938 yılında faaliyete girmiştir (Eroğlu, 2007, s.37-40).

BBYSP (Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı) çerçevesinde üst yapı çalışmaları bu şekilde ilerlerken henüz yeterli altyapı yatırımlarını oluşmamasından dolayı haberleşme konusu önemli eksiklerin başında geliyordu. Atatürk'ün de 'mermiden daha fazla gerekli' diyerek üzerinde durduğu önemli bir konu olan haberleşme için kâğıt ve selüloz haberleşme için önem arz ediyordu. Bu alanda özel girişimcilerin de önünü açılmasıyla imkanlar yaratılsa da 1934 yılı mart ayında yine devletin bir kurumu olan Sümerbank görevlendirilmiştir. Yabancı kurumlardan da alınan destekler sonucu fabrikanın İzmit'te kurulması planlandı ve fabrika 6 Ekim 1936 tarihinde faaliyete başladı.

Yapılması planlanan bir diğer yatırım da kâğıt için gerekli olan selüloz maddesinin üretim tesisinin kurulması planıdır. Kurulmasında birçok sorunlarla karşılaşılacak fabrika ne yazık ki Ağustos 1946 yılında faaliyete geçebilmiştir.

Ülkenin kalkınması için önemli olan demir sanayisinin gerçekleşmesi için de Prof. Gronigg'in 1920'li yıllarda yaptığı araştırma sonucunda Zonguldak çevresinde verimli kömür yataklarının olduğuna dair verilere ulaşmıştır. BBYSP kapsamında kurulmak istenen demir çelik endüstrileri ne yazık ki kaynak eksikliği nedeniyle kurulamamıştır. Ancak İngiltere'nin yatırım için kaynak sağlaması sonucunda yeniden programa alınmıştır. Tesisin kuruluşu için gelişmekte olan büyük şehirler yerine gelişmesi istenilen bölgeler tercih edilmiştir. Bu husus doğrultusunda Genelkurmayın önemli bir kuruluş olacak olan bu yatırıma güvenli bölge olmasından dolayı Karabük'ü önermesi ve Karabük'ün de Zonguldak'a yakın oluşundan dolayı fabrikanın Karabük'te kurulması planı 3 Nisan 1937 yılında temeli atılarak inşaatına başlanmıştır (Eroğlu, 2007, s.54-58).

3.1.4. İştirakler Sonucu Kurulan Fabrikalar

Tek bir el tarafından devlet ya da özel sektör girişimi ile kurulan fabrikaların yanı sıra ortaklıklar sonucu kurulan fabrikalarda karşımıza çıkmaktadır. Bu kapsamda en önemli yatırım Şişecam fabrikasının kurulmasıdır. İş Bankası ve Sümerbank iştiraki

ile gerçekleşen yatırımın temel atımı 17 Şubat 1934 yılında gerçekleştirilmiştir. Fabrika faaliyete ise 1 Temmuz 1935 yılında başlamıştır. Birinci plan kapsamında yine hayata geçirilen bir diğer yatırımda Turhal Şeker Fabrikasıdır. Bu fabrikada İş Bankası ve Ziraat Bankası ortaklığı ile kurulmuştur. 26 Eylül 1934 tarihinde faaliyete geçmiştir. Dönemde önem arz eden şeker fabrikalarının bir diğeri de Eskişehir Şeker Fabrikası'dır. Fabrikanın başlangıcına 1 Şubat 1933 yılında başlanılıp 20 Ekim 1933 tarihinde tam anlamıyla faaliyete hazır hale getirilmiştir.

Eskişehir ilindeki fabrika ve Turhal Şeker Fabrikası ile birlikte ülkemizdeki bu alanda faaliyet gösteren fabrika sayısı dörde ulaşmıştır. Bu alanda yapılan yatırımların artış göstermesi ile 6 Temmuz 1935 tarihinde İş Bankası, Ziraat Bankası ve Sümerbank'ın eşit iştirakleri sonucunda Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş. kurularak mevcut fabrikalar tek bir yapı altında birleştirilmiştir (İnan, 1972, s.73-77).

3.1.5. İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı

İlk aşamadan itibaren başlayan "İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı" (İBYSP) hazırlıkları, enerji, madencilik, liman inşaatı, kimya, gıda, makine ve denizcilik alanlarında 100'den fazla fabrikanın kurulmasını öngörüyordu. Planın uygulanmasına 1936 yılından itibaren başlanmıştır. Ankara ilinde düzenlenen Sanayi Konferansı'nda plan kapsamı ve içeriği tartışılarak ardından toplantıyla belirlenen uzmanlar farklı alanlarda raporlar hazırlayarak Ekonomi Bakanlığına sundu. Bu raporları inceledikten sonra acente tarafından planlanarak 16 Eylül 1938 tarihinde Temyiz Bürosuna ibraz edilmesinin ardından o gün onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Plan kapsam olarak beş yılı içine almıştır ancak daha sonra mevcut koşullar incelenerek düzenlendikten sonra dört yıllık planlandı.

1938 planında enerji sektörü, ulaştırma, imalat ve madencilik sektörlerindeki önemli yatırım alanlarını içeren konulara detaylı bir şekilde yer verilmiştir. Planda öngörülen projeler bölümü bazında aşağıdaki şekilde özetlenmiştir:

Kimya sektöründe; soda, reçine, gül yağı, morfin ve sabun, sentetik benzin, gliserin, azot ve yarı kok üretim projeleri yatırım kapsamına dahil edilmiştir. Madencilik sektöründe; Guleman krom madeninin işletilmesi, Ergani, Quartzhan ve Murgul'daki bakır yataklarının üretiminin değerlendirilmesi, çinko, kurşun ve demir cevheri üretimi ve üretim tesislerinin genişletilmesi ile ekonominin canlandırılması öngörülmüştür.

Metal ürün yatırımı alanında; tarım alet ve makinelerini, ısıtma ekipmanlarını, demir boruları, liman ve deniz taşımacılığı için gerekli malzemeleri, alüminyum ve uçak motoru imalatı için fabrika projelerini kapsamaktadır. Yerli ürünler sektöründe, çelik artıklarından oluşan bir çimento fabrikası ve yüksek sıcaklıkta tuğla ve kiremit üretim tesisi kurulması planlanmaktadır. Gıda sektöründeki planlar; ekmek ve un, Ayvalık'tan zeytinyağı, yaş meyvelerden kurutulmuş meyveler, Trabzon'dan konserve üretim tesisi ve yeni şeker fabrikaları projesi yer almaktadır. Zonguldak Çatalağzı ve Kütahya'nın kömürle çalıştırılacak iki termik santrali de enerji alanında planlanan yatırımlar arasındadır. Ulaşım alanında; İstanbul liman tesislerini geliştirmeyi, Trabzon ve Zonguldak illerinde yeni limanların kurulması planlanmıştır. Ulaşım sektörünün projeleri arasında İskenderun'da yer alan liman içerisinde serbest bir bölge kurulması ve gemi inşa edilmesi öngörülmüştür. Yukarıda sıraladığımız bütün bu yatırımların gerçekleşmesi için 200 milyon TL sermayeye ihtiyaç duyulmuştur (İnan, 1972, 128-137).

Dünya Savaşı nedeniyle uygulanması beklenen projelerin başarılması zordu ve bu projeler ancak 1950'de tamamlanabildi (DPT, 1968, s.116). Denizbank'ın üstlendiği yatırım projelerinden Trabzon ve Zonguldak limanları kurulmuş, inşaat ancak savaştan sonra başlamıştır.

3.2. Türkiye'de Dönem-Dönem Yapılan Yatırımlar

3.2.1. Türkiye'de Demokrat Parti Döneminde Yapılan Sanayi Yatırımları

Bu dönemde yapılan yatırımlar analiz edildiğinde; özel sektör her ne kadar desteklense de özellikle de sanayi sektörüne yapılan yatırımları desteklemek için yapılan çabalara rağmen yine de kamu yatırımları ön planda yerini korumuştur. Nitekim yatırım harcamaları artmaya devam eden KİT'in toplam yatırım içindeki payı 1950'de %9 iken 1960'ta %18'e yükselmiştir. Sanayinin sektörünün gelişmesi ve ekonomide rol alması için madencilik, enerji mühendisliği ve sanayiye denetlemekle görevlendirilen İşletme Bakanlığı yerine Haziran 1957'de Sanayi Bakanlığı kurulmuştur.

Bu dönemde devlet ve özel sektör imalatın çeşitli alanlarında bazı önemli yatırımlar yapmıştır. Kamu yatırımı genellikle temel tüketim ve ara ürünler alanında olduğu için, liberal politikalardan farklı olarak, kamu yatırımı mevcut kamu iktisadi

teşebbüslerinin büyümesine yol açmıştır. Bunlar arasında en dikkat çeken şeker sektörüne yapılan yatırımlardır. Artan şeker talebinin yerli üretimle karşılanması fikri bu yatırımların ana belirleyicisi olmakla birlikte, hükümetin tarım sektörünün gelişimine öncelik vermesidir. Şeker pancarının avantajı şekerin hammaddesi olan şekerin hammaddesidir. Bir ilde kurulan şeker fabrikasında şeker pancarı talebi sadece ilin kurulduğu ilden değil, çevre illerde şeker pancarı yetiştiriciliğinin teşvik edilmesiyle de karşılanabiliyordu.

DP dönemi öncesi kurulan, Eskişehir, Alpulu, Uşak ve Turhal Fabrikaları 1935 yılında Sümerbank tarafından sağlanan sermaye ile kurulmuştur.

Bu fabrikalar “Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş.(Anonim Şirketi)” bünyesinde faaliyetlerini sürdürmektedir. Bu fabrikalar üretim kapasitelerini belli ölçüde artırmış olsalar da iç talebi karşılamaya yetmiyordu. Oluşan bu durum üzerine 1951 yılında iktidarda olan Menderes Hükümeti

“Şeker Sanayisi Genişleme Planı” uyarınca yeni şeker fabrikalarının kurulmasına karar vermiştir. Bu plan kapsamında 1952'den 1956 tarihine kadar 11 adet şeker fabrikası kurularak mevcut olan fabrikalar ile birlikte fabrika sayısı 15'e çıkarılmıştır. 11 fabrikaya 239.728.500 Türk lirası dahili, 225.758.600 Türk lirası dışarıdan olmak üzere toplam 465.487.100 Türk lirası harcanmıştır (Yücel, 2017, s.208-211).

Bu fabrikalara detaylı bir şekilde aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo 3: Demokrat Parti Döneminde Kurulan Şeker Fabrikaları (1953-1956)

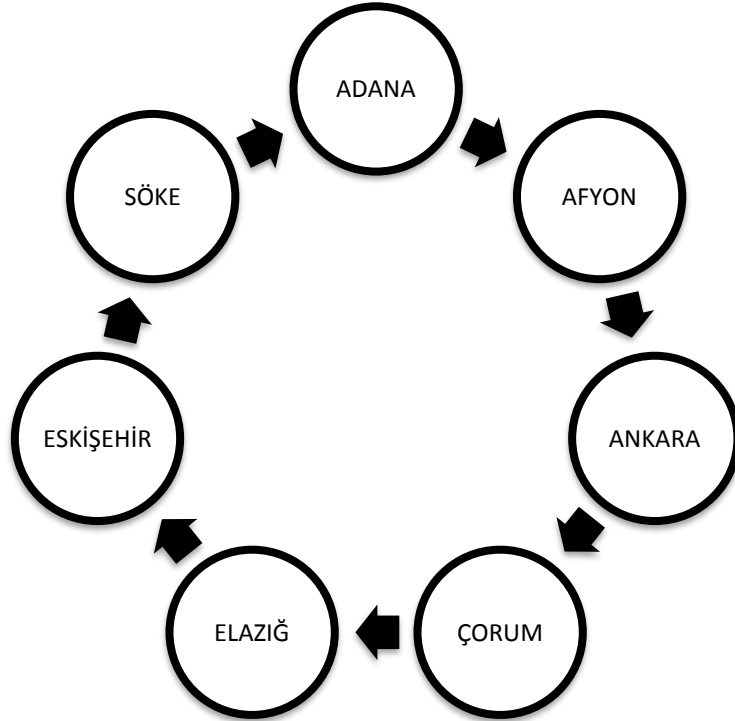
Faaliyet Yılı	Şeker Fabrikasının Adı	Günlük İşleme Kapasitesi (Ton)
1953	Adapazarı	2.700
1954	Amasya	1800
1954	Konya	1800
1954	Kütahya	800
1955	Burdur	1800

1955	Kayseri	1800
1955	Susurluk	1800
1956	Elazığ	1200
1956	Erzincan	1200
1956	Erzurum	1800
1956	Malatya	1200

KAYNAK: Hüseyin Yücel, Cumhuriyet Ekonomisinin Kuruluşu ve Gelişimi, Ankara, 17.12.2017, s.211

Ülkede hızla büyüyen inşaat sektöründeki çimento talebini 1950-1955 yılları arasında karşılamak için toplam 6 adet çimento fabrikası inşa edilmiş ve bu fabrikalar 1956 yılında faaliyete başlamıştır. Böylelikle bu dönemlerde şeker ve çimento sektörlerine yapılan yatırımlar üretimde önemli bir artış sağlamış, on yılda şeker üretimi %460, çimento üretimi ise %439 oranından artış göstermiştir.

Şekil 2: Çimento Fabrikası Kurulan İller



Kaynak: Ticaret Bakanlığı

Kimyasal gübre tesisleri anlamında Türkiye’de ilk suni gübre fabrikasının temeli 1954 yılında İskenderun’da atılmıştır. 1955 yılında ise Kütahya’da Azot Fabrikasının temeli atılmıştır. Kütahya Azot Fabrikası faaliyetine 1961 yılında başlamıştır. Bu tesisin en önemli özelliği, gübre endüstrisinde kullanılan ana ham maddelerden biri olan amonyak gazını, kendi üretim tesislerinde kömürden üretebilmesi idi. 25 Aralık 1953 tarihinde Bakanlar Kurulu kararı ile kurulan Kütahya Azot Fabrikası, Milli İktisadi Teşebbüs (KİT) olarak kurulmuş ve Azot, Sanayi Türk Anonim Şirketi’nin ilk şirketiyle faaliyetine devam etmiştir.

1954 yılında Karabük demir Çelik Fabrikasının demirin eritildiği fırınlar ve çelik tesislerinin ilk başlangıcı yapıldı. Yine 1954 yılında İzmit ilinde kurulmuş olan kâğıt fabrikasının bünyesinde faaliyet gösterecek olan üçüncü bir kâğıt ve selüloz fabrikası açıldı. Ayrıca, bu dönemde yatırım planlarının arasında yer alan enerji sektöründe de Gökpınar ve Denizli santralleri ile Darende santralleri de 1954 yılında hizmete başladı

Özel sektörün bünyesinde yapılan yatırımlar açısından ise önemli olan yatırımlar bunlardır: Özel girişim sayesinde Türkiye’de ilk sanayi tesisleri arasında olan ve günümüzde de Kale Grubu bünyesinde faaliyetlerini geliştirerek devam ettiren Çanakkale Seramik Fabrikasının temeli 1957’de atılmıştır. Fabrika hizmetine 1959 yılında başlamıştır. Fabrika, Türkiye’nin ilk fayans fabrikası özelliğini taşımaktadır (Aydemir, 1965, s.125).

Günümüz itibariyle, Türkiye’de otomotiv alanının ileri gelen kuruluşlarından olan Ford bünyesinde olan Otosan fabrikasının temeli de 1959 yılında atılmıştır. Vehbi Koç ile birlikte Ford Motor Company’nin iştirakleri ile kurmuş olduğu fabrika, otomotiv sektöründeki ilk yatırımı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Metaş, yüksek kalitede demir üretmek amacıyla 1956 yılında İzmir’de kurulmuştur. Türkay Kibrit Fabrikası, özel sektöre ait ilk kibrit fabrikasıdır ve Eylül 1956’da Koç Topluluğu tarafından İstanbul’da kurulmuştur. Asım Kocabıyık girişiminde, Avrupa’nın en büyük çelik boru üreticilerinden biri olan Borusan Boru Sanayi A.Ş. 1958 yılında kurulmuştur. Türkiye’de “DİMES” adı altında ilk meyve suyu fabrikası 1959 yılında Tokat’ta kurulmuştur.

1950’li yılların ilk yarısında tekstil imalat sanayine özel sektör yatırımları yoğunlaşmış, bu dönemde uluslararası pazarda marka olmuş bazı firmaların temelleri

atılmıştır. Türkiye’de tekstil sektörünün kurucusu İktisadi Devlet Kurumu olan Sümerbank’tır.

1951 yılında Sabancı ailesi ile Bosnalılar ailesinin ortak girişimiyle Adana’da “Bossa Ticaret ve Sanayi İşletmeleri” kurulmuştur. Aynı yıl Narin Ailesi tarafından “Narin Tekstil A.Ş”de kurulmuştur. Ülkemizin başta gelen ve tekstil alanında faaliyet gösteren, İş Bankası tarafından Adana’da “Güney Sanayi Şirketi” kurulmuştur. 1952 yılı başlarında Sadıkoğlu ile Boyner aileleri girişimiyle kurulan “Altınyıldız Mensucat Türk Anonim Ortaklığı”, ilerleyen yıllarda üretimi çeşitlenerek hazır giyim alanına girerek bu alandaki en büyük firmalardan biri haline gelmiştir. Ayrıca 1952 yılının ortalarında farklı giysiler ve iplikler üretmek için İzmir’de “TAÇ” kompleksinin temeli atılmıştır. Aksu İplik fabrikası, Dinçkök ailesinin Akkök grup şirketinin ilk fabrikası olup 1952 yılında İstanbul Bakırköy’de kurulmuştur (Süreyya, 1965, s.170-175).

Özel sektör tekstil dışındaki sektörlerde de önemli yatırımlar yapmıştır. Bunlara baktığımızda Vehbi Koç beyefendinin öncülüğünde, Lütfi Doruk ile İstanbul ilinde kurulmakta olan Arçelik fabrikası, uluslararası alanda dayanıklı tüketim malı ve üreticileri arasında yer alarak, sonraki yıllarda yatırımlar yapmıştır. Beyaz eşya alanında faaliyetini sürdüren firma, Türkiye’de 1959’da ilk kez çamaşır makinesini, 1960’ta ilk buzdolabını ve sonraki yıllarda diğer beyaz eşya makinelerinin üretimini gerçekleştirmiştir.

DP döneminde çeşitli teşvikler uygulanmasına rağmen, yerli girişimciler ve yabancı yatırım çevreleri beklenen yatırım düzeyine ulaşamamış, birkaç istisna dışında özel sektör yatırımları basit aile işletmeleri niteliğinde gerçekleşmiştir. Bu dönemde yabancı sermaye ile yapılan yatırım kullanımı sınırlı düzeyde kalmış, yani DP hükümetinin iktidarda olduğu süre boyunca yatırımların sayısı 30’u aşamamıştır. On yıllık dönemde yapılan toplam sabit sermaye yatırımı 7.779 milyon TL olup, bunun %63,1 inşaat alanında, diğer yüzdelik dilim ise mekanik tesisatlaşma alanında kullanılmıştır. Liberalizmin egemen olduğu anlayış ile retoriği benimsenmesine rağmen, kamu kurumları yine de toplam yatırımın yarısını karşılamak zorunda kalmıştır. Aynı zamanda karayolu ulaşımının geliştirilmesi de bu dönemde dikkat çeken önemli yatırımlardan biridir. Amerika Birleşik Devletleri’nin (ABD) teknik ve finansal desteği ile on yıllık zaman diliminde yaklaşık olarak 5.420 kilometreye yakın sert yüzeye sahip

çift otoyollar yapılmıştır. Ancak 950'li yıllar itibariyle ülkemizde karayolu uzunluğu 1.600 km'dir (Süreyya, 1968, s.25-28).

Ayrıca bu dönemde baraj, sulama kanalları ve enerji sektörlerinin inşası ile karayolu ulaşımının geliştirilmesine yönelik büyük yatırımlar yapılmıştır. Bu dönemde 18 milyar metreküp su toplayan irili ufaklı 14 baraj inşa edilmiştir.

Aşağıdaki tablo 5 ve 6'da Demokrat Parti döneminde yapılan yatırımlara yer verilmiştir.

Tablo 4: Demokrat Parti Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları

<i>Baraj İsmi</i>	<i>Bulunduğu İl</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Yapılış Amacı</i>
Işıklı Gölü Barajı	Denizli	1953	İçme suyu ve kullanma
Elmalı-2 Barajı	İstanbul	1955	İçme Suyu ve Sanayi Kullanımı
Seyhan Barajı, HES	Adana	1956	Taşkın Önleme
Sarıyer Barajı, HES	Nallıhan	1956	Enerji Üretimi
Kemer Barajı, HES	Aydın	1958	Sulama, Taşkın Kontrolü ve Enerji
Ayrancı Barajı	Karaman	1958	Sulama ve Taşkın Önleme
Hirfanlı Barajı, HES	Kırşehir	1959	Enerji Üretimi
Demirköprü Barajı, HES	Manisa	1960	Sulama ve taşkın enerji
Mamasın Barajı	Aksaray	1960	Sulama
May Barajı	Konya	1960	Sulama ve Taşkın Önleme
Sille Barajı	Konya	1960	Sulama ve Taşkın Önleme

KAYNAK: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü

Demokrat Parti döneminde İçme suyuna olan talebi karşılamak amacıyla 1953'te Denizli'de Işıklı gölü barajı, 1955'te İstanbul'da Elmalı-2 barajları inşa edilmiştir. Ayrıca ülkenin enerjiye olan talebini karşılamak amacıyla 1956'da Nallıhan'da ve 1959'da Kırşehir'de Hidroelektrik Santralleri (HES) inşaa edilmiştir. Tablo 3'te yapılan barajlar hakkında detaylı bilgi verilmiştir.

Tablo 5: Demokrat Parti Döneminde Yapılan Havalimanı Yatırımları

<i>Bulunduğu İl</i>	<i>İsmi</i>	<i>Kullanım Şekli</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Sahibi</i>	<i>İşleticisi</i>
Diyarbakır	Diyarbakır Havalimanı	Sivil/Askerî	1952	DHMİ	DHMİ
İstanbul	Atatürk Havalimanı	Sivil	1953	DHMİ	DHMİ
Ankara	Ankara Esenboğa Havalimanı	Sivil	1955	DHMİ	TAV
Sivas	Sivas Nuri Demirağ Havalimanı	Sivil	1957	DHMİ	DHMİ

KAYNAK: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 5'te görüldüğü üzere Demokrat Parti döneminde 1952 yılında Diyarbakır Havalimanı, 1953'te İstanbul Atatürk Havalimanı, 1955'te Ankara Esenboğa Havalimanı ve 1957'de Sivas Nuri Demirağ Havalimanı yapılmıştır. Yapılan bu Havalimanlarının 4'tü de sivil havacılık alanında faaliyet göstermek üzere inşa edilmiştir. Ama sonradan Diyarbakır havalimanı hem askeri hem de sivil olarak faaliyetini sürdürmüştür.

3.2.2. Birinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (1963-1967)

Ekonomi politikası alanında bu dönemdeki en önemli yenilik, ülke kalkınmasında planlı döneme geçmiştir. Çünkü, iktisat politikalarında bilimsel politikaya, kararlılığa, tutarlılığa ve koordinasyona hâkim olacak yeni bir ekonomik sisteme ihtiyaç duyulmaktadır. Bunu da yalnız planlı kalkınma modeli ile başarmak mümkündür.

“Birinci Beş Yıllık Plan” içinde yapılan en önemli yatırım kuşkusuz “Aliğa Rafineri ve Petrokimya Fabrikası”, “İskenderun Demir ve Çelik A.Ş” ve “Seydişehir Alüminyum Tesisi”dir. 1965 yılında İzmir'in Aliğa ilçesinde bir petrol arıtma ve petrokimya kompleksi inşa edilme kararı alınmış olup, 1969 yılında Sovyetler Birliği'nin (SSCB) finansal ve teknik desteği ile kurulmasına başlanması kararlaştırılmıştır. Tesisin motor yağı bölümü 1972 yılında, makine yağı bölümü ise 1974 yılında faaliyete başlamıştır.

1966 yılında İskenderun Demir Çelik Fabrikası'nın kuruluşu da Sovyetler Birliği'nin mali ve teknik desteğiyle gerçekleştirilmiş, ama temeli biraz gecikmeyle 1970 yılında atılmıştır (Boratoğlu, 2000, s.95).

1960'lı yıllarda ülkenin boksit rezervlerinin değerlendirilmesi için başlayan çalışmalar neticesinde Konya'nın Seydişehir bölgesinde boraks rezervlerinin alüminyum üretimine uygun olduğunun ortaya çıkması üzerine Seydişehir'de alüminyum fabrikası yapılmasına karar verilmiştir. 1969 yılında temeli atılan tesisinde ön çalışmaları SSCB desteği ile, 1967 yılında imzalanan finansal ve donanımsal yardım antlaşması altında yapılmıştır. Tesis bölüm bölüm faaliyetine 1972 yılında başlamıştır. Bu tesislerin yıllık üretim kapasitesi 460.000 ton boksit, 202.000 ton alümina ve 63000 ton sıvı alüminyumdur.

Plandaki önemli yatırım projelerinden biri de kamu tarafından gerçekleştirilmesi beklenen Boraks fabrikasıdır. Plan kapsamında, Emet-Kütahya ve Bigadic-Balıkesir'deki zengin bor madenlerinin değerlendirilmesi için Bandırma'da 1964 yılında boraks fabrikasının temeli atılmıştır. Polonyalıların kurduğu Bandırma Boraks ve Asit Fabrikası faaliyetine 1968 yılında başlamıştır. Boraks tesisi ve alüminyum fabrikasının yıllık üretim kapasitesi sırasıyla 20.000 ton boraks dekahidrat ve 6.000 ton borik asit olup, kurulan ilk KİT'lerden biri olan Etibank bünyesinde ilave yatırımlar yapılarak faaliyetlerini devam ettirmişlerdir.

Bu yatırımlara ek olarak, planlama döneminde sanayi alanında kamu girişimleri ile özel sektör bünyesinde gerçekleştirilen bazı yatırımlar ve gelişmelerin sıralanması aşağıdaki gibidir:

Türkiye şeker fabrikası bünyesinde kurulan Kastamonu şeker fabrikası Eylül 1963'te faaliyetine başladı. “Aksoylar Tekstil A.Ş.”, İplik ve kumaş üretmek üzere Ocak

1964'te Bursa'da kuruldu. Karabük Demir Çelik Fabrikasında, “Duo Profil Haddeleme Tesisi” Şubat 1964'te, “Kontinü Çubuk İnce ve Şerit Haddeleme Tesisi” Temmuz 1965'te hizmete açıldı (Boratov, 2000, s.107).

Çok ortaklı bir fabrika olan "Niğde Çimento Sanayii A.Ş." tarafından kurulan yıllık 85.000 ton kapasiteli Niğde Çimento Fabrikası, Temmuz 1964'te üretime başlamıştır. 1965 yılında Trabzon'da da bir Çimento Fabrikasının inşaatına başlanmış ve 1967'de tamamlanarak faaliyete alınmıştır.

Türkiye, artan kablo ihtiyacını karşılamak amacıyla, 1964 yılında Mudanya ilçesinde enerji hatları için ve telekomünikasyon kabloları üretmek için bir fabrika kurarak faaliyete geçirmiştir. 1964 yılının şubat ayına gelindiğinde ise Kardemir Fabrikası'nda inşa edilen “Duo Profil Haddeleme” ve “Kontinü Çubuk İnce ve Şerit Haddeleme Tesisi” temmuz ayında devreye alındı. İki yıl sonra, Eylül 1966'da tesisin çelik yapı departmanı da faaliyete alındı.

O dönemde kâğıt üretimi ve selüloz sektöründeki önde gelen yatırımlardan birisi Çaycuma ilçesinde Kraft Kağıt işleminin temeli Ocak 1965'te atılmıştır.

Türkiye'de beyaz eşya sektöründe öncü olan Arçelik firması, 1950'lerin sonunda ilk çamaşır makinesini ürettikten sonra 1960 yılında ilk Türk buzdolabını üretip satışa çıkarmıştır. Şirket, Koç Holding Grubu bünyesinde faaliyet göstermekte olup, sonraki yıllarda ürün çeşitlendirmesi ile hızlı bir büyüme kaydetmiştir.

Eston Beton Sanayi A.Ş., ülkenin ilk hazır beton ve prefabrik bileşenlerini üretmek için Zeytinoğlu Grubu bünyesine 1965 yılında inşa edilmiş ve 1965'in sonlarında kullanıma açılmıştır.

1961 yılında Menderes Hükümeti zamanında başlatılmış olup ama tamamlanamayan Ereğli ilçesinde olan Demir ve Çelik Fabrikaları T.A.Ş.'nin (Erdemir) inşaatı ile montajı Mayıs 1965'te tamamlanarak üretime alınmıştır. Bu tesis, yılda 500.000 ton ham çelik ve 400.000 ton yassı çelik üretmek kabiliyetine sahiptir. Ayrıca, endüstrinin birçok üretim sektöründe kullanılan yassı çelik talebinin çoğunu karşılamak kabiliyetine sahiptir. Ana sermayesi 600 milyon Türk lirası olan Erdemir, hisselerin %51'ine kamunun sahip olmasına rağmen şirketin kuruluş aşamasında bir kanun çıkarılmış ve özel girişimli bir şirket olarak faaliyetini sürdürmüştür.

Haziran 1965'te Sümerbank tarafından pamuklu kumaş üretmek için Eskişehir'de Eskişehir Baskılı Kumaş Fabrikası kuruldu. Fabrika toplam 90 milyon lira sermaye ile kurulmuştur.

“İzocam Ticaret ve Sanayi A.Ş.” Koç Holding ortaklığıyla kurulan ülkenin ısı yalıtımı alanındaki ilk şirkettir. Şirket, ilk üretimine Ekim 1965'te başlamıştır.

Nisan 1960'ta İzmit Körfezi bölgesinde temeli atılan “İstanbul Petrol Rafinerisi Şirketi” (İPRAŞ), faaliyetine Ağustos 1961 yılında başlamıştır. Şirket ilk petrol üretimini Ekim 1965'te Batman Bölgesinde gerçekleştirmiştir.

Otosan Şirketi, fiyatı yüksek olan saç ile üretilen arabalar yerine düşük maliyetli fiberglas gövdeli arabalar üretme fikrini benimsemiş ve 1960'ların başında düşük maliyetli araç üretimi için araştırmalar yapmıştır. Bu araştırmalar neticesinde Otosan Şirketi, 1996 yılının aralık ayında ilk ve yerli üretim olan fiberglas malzemedeki üretimini gerçekleştirmiştir.

Türkiye'de özel sektör alanında ilk bira fabrikası 1966'da “Erciyes Biracılık ve Malt Sanayi A.Ş.”. Adı altında Kayseri'de kurulmuştur. Fabrika 1969 yılında ilk markası Efes Pilseni üretilip pazara sunmuştur.

Muğla'da temeli atılan Dalaman Selüloz Fabrikası, "BBYKP'nın başta gelen yatırım projelerinden biri olmuştur. Fabrika faaliyetine 1970 yılında başlamıştır.

İncelenen yıllarda, özel sektör gıda sektörüne de büyük yatırımlar yapmıştır. 1967 yılında Koç Holding bünyesinde Bursa ilinin Mustafa Kemal Paşa semtinde kurmuş olduğu konserve tesisi üretime başlamıştır. Coca Cola'nın Türkiye'deki ilk fabrikası İstanbul Meşrubat Sanayi A.Ş. tarafından 1964'te İstanbul'da kurulmuştur (Çetinkaya, 2012, s.250-255).

“Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı” uygulaması ve sonuçlarının genel olarak değerlendirilmesinde, temel ekonomik güç olarak sanayileşme çabasında önemli ilerlemeler kaydedildiği görülmektedir. Nitekim planın başından itibaren tarım sektörünün GSMH'deki (Gayri Safi Milli Hasıla) payı yedi puan düşmesine rağmen, sanayi gelirinin payı dört puan artmıştır. Fakat, Planın ana omurgasını oluşturan kamu alanına ait büyük ölçekli projelerin dış finansman ihtiyacını belirlenen süre içerisinde sağlanamaması gecikmelere neden olmuştur. Yaşanan bu durumun en büyük sebebi,

Batılı şirketlerin kendi çıkarlarını ön planda tutmaları ile izah edilebilir. Çünkü, yukarıda da belirtildiği gibi, bu yatırımların çoğu SSCB'den ile Polonya'dan alınan finansal ve teknik yardımlar vasıtasıyla faaliyete geçmiştir.

Planın ilke ve hedeflerinin yanı sıra Batı'dan gelen yabancı sermaye, yerel ortaklarla birlikte kendi yollarıyla kâr edeceğine inandıkları alanlara sanayi yatırımları yapmıştır. İthal ikameci, yüksek gümrük vergileri ve ithalat yasaklarıyla karma bir ekonomik modelin benimsenmesi de yabancı sermaye girişleri için çok etkili olmuştur. Aslında, doğrudan sermaye girişi 1961'de 147 milyon dolara ve sonraki yıllarda büyümeye devam ederek 1966'da bu rakam 561 milyon dolara ulaşmıştır. Belirtilen dönemde sabit sermaye yatırımlarında %53 ile hizmet sektörünün payına, %20 imalat sektörünün payına, %14 tarım sektörünün payına, %7 enerji sektörünün payına ve %6 madencilik sektörünün payına düşmüştür.

Planlama döneminde önemli ara ürünlerin ve tüketim mallarının gelişimine bakıldığında; talebe göre üretimin önceki yıllara göre sürekli arttığı görülmektedir. Demir –çelik sektörü bu sektörler içerisinde en çok artış gösteren sektördür. Bu sektörde 1963'lü yıllarda üretilen demir-çelik miktarı 434 bin tonken, 1967 yılında bu miktar %320 oranında artış göstererek 1407 bin ton olmuştur. Planlama döneminde otomobil sektöründe de yükselişler yaşanmıştır. Keza 1963 yılında 1.156 adet otomobil üretilirken, 1967 yılına gelindiğinde ise bu rakam 13.879 adete yükselmiştir. Otomobil sektöründe bariz bir artış yaşanmıştır. Bu dönemde beyaz eşya üretiminde de %58'lik bir artış yaşanmıştır (Emmioğlu, 2010, s.48).

Sonuç itibari ile, planlama döneminde ülkeyi kalkındırma çabaları olumsuzluklar ile karşılaşmış olsa da başarılı sonuçlar elde edilmiş olup, ekonominin toparlanması ile birlikte insanların göreceli refahında artışlar yaşanmıştır.

Aşağıdaki tablo 7'de Birinci Beş Yıllık Planı döneminde yapılan yatırımların bazılarını detaylı bir şekilde yer verilmiştir. Tablodan da görüldüğü üzere esasen sulama ve enerji talebini karşılamak amacıyla bölgelerde barajlar ve HES'ler inşa edilmiştir.

Tablo 6: Birinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları

<i>Baraj İsmi</i>	<i>Bulunduğu İl</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Yapılış Amacı</i>
Selevir Barajı	Afyon	1964	Taşkın Önleme
Seyitler Barajı	Afyon	1964	Sulama
Çubuk 2 Barajı	Ankara	1964	İçme Suyu
Bayındır Barajı	Ankara	1965	İçme Suyu
Kesikköprü Barajı, HES	Ankara	1966	Enerji Üretimi, Sulama
Tatların Barajı	Nevşehir	1966	Sulama
Almus Barajı, HES	Tokat	1966	Sulama, Taşkın Önleme ve Enerji Üretimi
Gülüç Barajı	Zonguldak	1966	İçme Suyu
Onaç-1 Barajı	Burdur	1967	Taşkın
Buldan Barajı	Denizli	1967	Sulama
Akkaya Barajı	Niğde	1967	Sulama
Akköy Barajı	Kayseri	1967	Sulama
Altınapa Barajı	Konya	1967	Sulama ve İçme Suyu
Gümüşler Barajı	Niğde	1967	Sulama
Kurtboğazı Barajı	Ankara	1967	Sulama ve İçme Suyu
Çaygören Barajı	Balıkesir	1967	Sulama ve Taşkın Önleme

KAYNAK: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü

3.2.3. İkinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (1968-1972)

İkinci planın kapsamında da ekonomik büyüme, Birinci Kalkınma Planında belirlendiği gibi %7 belirlenmiştir. Sanayi sektörü bu hedefin tutturulmasında anahtar rol oynamaktadır. Türkiye Ekonomisinin, iki ana sektörü olan tarım sektörü ve sanayi sektörünün yaklaşık büyüme oranları, Birinci Plandaki orana yakın olarak %4 ve %12 oranında belirlenmiştir. İkinci kalkınma planı, sanayi sektöründe yatırım malları ile ara malların üretimine öncelik verilerek strateji kaynaklı endüstriler kurmayı ve böylelikle Türkiye ekonomisinin dış kaynaklara bağımlılığını azaltmayı hedeflemiştir. Planda, bu hedeflere ulaşmak için endüstriyel tesislerde ileri teknolojilerin kullanılması özellikle belirtilmiştir.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında, kamu tarafından ve özel sektör bünyesinde gerçekleştirilen yatırım projeleri ve gelişmeler aşağıda özetlenmiştir.

Planın ilk yılı, Bursa ilinde faaliyete geçen, Burçelik Çelik Döküm Sanayi şirketi, 1968 yılının şubat ayında çelik üretim ve döküm makinesi ile vana üretim tesisleri ile faaliyetine başlamıştır.

Türkiye’de 1967 yılında telekomünikasyon alanında PTT ile Kanada’nın Northern Electric Company firmasının ortaklaşa girişimi ile NETAŞ kuruldu. NETAŞ, 1968 yılının mart ayında ilk telefonu üreterek piyasaya sundu.

Aynı yılın mart ayında Yarımca’da Sümerbank’ın desteği ile kurulmuş Porselen ve Seramik Fabrikası da hizmete açılmıştır. Ayrıca, Mart 1968’de dönemin Başbakanı Süleyman Demirel tarafından İstanbul Petrol Rafineri A.Ş’nin (İPRAŞ) ikinci bölümünün temeli atılmıştır. Afyon ilinde, Oruçoğlu Grup bünyesinde gerçekleştirilen Ayçiçek yağı üretim fabrikası üretim faaliyetlerine Nisan 1968’de başlamıştır (Ölçen, 1973, s.45-47).

Kayseri ilinde bulunan çinko maden rezervlerini kullanmak ve ülkenin ihtiyacı olan elektrolitik çinko madeninin karşılanması amacıyla Etibank önderliğinde 1968 yılının mayıs ayında Çinko Kurşun Metal Sanayi A.Ş. Kayseri ilinde kuruldu. Tesisin bir yılda yaklaşık 40.000 ton çinko ve 6.000 ton kurşun üretmesi planlanmıştır. Plan kapsamında Eylül 1969’da Bolu’da çimento ve hazır beton üretim tesislerinin temelleri atıldı.

Eylül 1968'de dış ticaretle ilgili ihracat teşvikleri açıklandı. Buna göre ihracat akreditifinden vergi alınmayacak, ihraç edilecek malların ambalaj malzemelerine döviz tahsis edilecektir. Yurtdışında çalışan işçilerin öncülüğünde İşbir Sentetik Dokuma Sanayi Şirketi kuruldu. Eylül 1968'de Balıkesir'de ilk sentetik dokuma fabrikasının temeli atıldı. Şirket, 700 işçinin ortaklığıyla başlamış, daha sonra ortak sayısını artırmış ve gelişimini sürdürmek için İşbir Holding olarak yeniden düzenleyerek işlerini genişletmiştir.

Mayıs 1969'da Ordu'nun Ünye ilçesinde daha kaliteli çimento ve klinker üretmek için Ordu Çimento Fabrikasının temeli atıldı. Fabrika üretim faaliyetine Mayıs 1974 yılında başlamıştır.

Temmuz 1969'da İzmit Yarımca'da kurulan PETKİM petrokimya fabrikasının ilk üniteleri 1970 yılında hizmete açılmıştır. Ürünlerinde çok fazla döviz tasarrufu yapması beklenen tesiste çeşitli plastikler, sentetik elyaflar, sentetik kauçuklar, deterjanlar ve diğer kimyasalların üretimi planlanmıştır. Ayrıca Temmuz 1969 yılında Esaş Elektronik Sanayi A.Ş. tarafından Türkiye'de ilk Trafo Fabrikası kurulmuştur. Fabrika faaliyetine Aralık 1969 yılında başlamıştır. Yurt içinde 5 KVA'dan 10.000 KVA'ya kadar değişen transformatörlerin üretilmesi hedeflenmiştir. İzmirde 1968 yılında Yaşar Holding tarafından temeli atılan Viking Kâğıt ve Selüloz A.Ş. Fabrikası, faaliyetine Ağustos 1969'da başlamıştır. Aynı yıl kuruluşunu tamamlayan Ege Biracılık ve Malt Sanayi fabrikası faaliyete geçirilmiştir. Efes Pilsen markası ile üretilen biralar pazara sunulmuştur. Ekim 1969'da kamu sektörü girişimcileri tarafından Soda Sanayi A.Ş kuruldu. Mayıs 1970'te, kompoze gübre üretim tesislerinin temeli de atıldı (Ölçen, 1973, s.55-58).

Bugün de otomotiv sektörünün en büyük şirketlerinden biri olan "OYAK Renault Otomobil Fabrikası", Fransız Renault ve OYAK'ın katılımıyla 1970 yılının haziran ayında kurulmuştur. Bursa'da kurulan fabrika 1971 yılında faaliyete geçirilmiş ve bu fabrikada binek otomobil ve yan ürünlerinin üretimi yapılmaktadır.

Türkiye'de hazır gıda yiyecekler üretiminde en büyüklerden olan ETİ Gıda Sanayi A.Ş 1972 yılında Eskişehir'de aile şirketi olarak kurulmuştur.

1972 yılının Ekim ayında Uşak ilinde kurulan Uşak Seramik Sanayi A.Ş. fabrikası, 1974 yılına gelindiğinde deneme çalışmalarına başlamış, duvar ve yer karosu

üretimiyle birlikte porselen üretim faaliyetlerini gerçekleştirmiştir. Çinkur ve kurşun rezervlerinin kullanımı için Etibank önderliğinde Çinkur Çinko-Kurşun Metal Sanayi A.Ş. Çinko-Kurşun Eritme Arıtma tesisinin ilk etabı Kasım 1972’de Kayseri ilinin İncesu ilçesinde atılmıştır (Ölçen, 1973, s75).

Sonuç olarak, Türkiye’nin sanayileşme çabalarında öngördüğü ekonomik ve sosyal kalkınma hedefleri, bu dönemde tam anlamıyla gerçekleşmemiştir. Yukarıda da vurgulandığı gibi, kaynak eksikliği ve iç siyasi gerilimler bu durumun şekillenmesinde önemli bir rol oynamıştır. Ancak planlanan süre içerisinde yukarıda bahsi geçen bazı yatırımlar tamamlanmış, tüketim malları ve ara mamul sektörlerinde önemli ilerleme kaydedilmiş ve yatırım emtia sektöründe bazı tedbirler alınmıştır.

Tablo 7: İkinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları

<i>Baraj İsmi</i>	<i>Bulunduğu İl</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Yapılış Amacı</i>
Sarımsaklı Barajı	Kayseri	1968	Sulama
Sürgü Barajı	Malatya	1969	Sulama
Musaözü Barajı	Eskişehir	1969	Sulama
Altınyazı Barajı	Edirne	1970	Sulama ve Taşkın Önleme
Gölköy Barajı	Bolu	1970	Sulama ve Taşkın Önleme
Alakır Barajı	Antalya	1971	Sulama ve Taşkın önleme
Mehmetli Barajı	Osmaniye	1971	Sulama
Damsa Barajı	Nevşehir	1971	Sulama
Terkos Barajı	İstanbul	1971	İçme Suyu
Kozan Barajı	Adana	1972	Sulama
Enne Barajı	Kütahya	1972	İçme suyu

Gökçekaya Barajı, HES	Eskişehir	1972	Enerji Üretimi
Porsuk Barajı	Eskişehir	1972	Sulama, Taşkın Önleme ve İçme Suyu
Hasanlar Barajı	Düzce	1972	Sulama
Tortum Barajı	Erzurum	1972	Enerji Üretimi

KAYNAK: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü

3.2.4. Üçüncü Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (1973-1977)

1962 yılında yürürlüğe giren 15 yıllık perspektif ve stratejik çalışmalara göre üçüncü planın içeriği birinci ve ikinci planların içeriğinden farklı olarak hazırlanmıştır. Planda, önceki gelişim planından kazanılan sonuçlar, elde edilen deneyimler, ortaya çıkan sorunlar, yaşanan gelişmeler ve bunun getirdiği etkenler çok etkili olmuştur. Bu bilgiler ışığında “Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı’nın farklı bakış açısıyla derlenmesi öngörülmüştür. Bu değişime neden olan en önemli unsur, 1963 yılında imzalanan Ankara Anlaşması'na katılmayı seçen Avrupa Ekonomik Topluluğu ve bu konuda yaşanan olumlu süreçtir.

Aşağıda 1973'ten 1977'ye kadar olan zaman diliminde gerçekleşen sanayi kuruluşları, kamu ve özel sektör yatırımlarına kronolojik sırayla yer verilmiştir:

Planın ilk yılı olan Ocak 1973'te İzmirli birkaç girişimci tarafından daha verimli gübre üretmek için Ege Sanayi A.Ş. kuruldu. Bu tesisin temel atımı 1974 yılında gerçekleşmiştir. Tesis faaliyetine 1978 yılının Mart başlamıştır.

Şubat 1973'te İzmir'deki özel girişimciler tarafından makarna, bisküvi ve çikolatanın dış ambalajını üretmek için Bak Ambalaj San A.Ş kuruldu. Ayrıca Mayıs 1973'te deniz ürünlerini işleyerek balık unu ve balık yağı üretmek için Trabzon'da Karusan Su Ürünleri A.Ş kuruldu. Firma bu tesislerini 1976 yılında tamamlayarak faaliyete geçirmiştir. Haziran 1973 yılında plastik boru ve şişe üretimi yapmak için İzmir'de Egeplast Sanayi A.Ş kuruldu. Haziran 1973 yılında Çorluda özel sektör tarafından Doğuş Tekstil'in temeli atıldı. Tekstil üretim faaliyetine 1975 yılında başlamıştır (Şevket, 2012, s.105).

İzmit'te, Ocak 1974 yılında gıda katkı ürünleri üretmek için "Fürsan Fermantasyon Ürünleri A.Ş". kuruldu. Türkiye'de ilk Lastik Fabrikası çalışmalarına Şubat 1974 yılında başlanmış ve Temmuz 1975 yılında fabrikanın temeli İzmit'te atılmıştır. Üç yıl aradan sonra tamamlanan fabrika üretimine 1978 yılında başlamıştır. Kadıncık II hidroelektrik santralinin yapımına 1971 yılında Tarsus'ta Kadıncık Suyu üzerinde başlanılmış ve Mart 1974'te tamamlanarak faaliyete geçirilmiştir. Denizli'de çıkarılan sodyum sülfatı üretmek için 1974 yılında Sodaş Sodyum A.Ş kuruldu. Ayrıca Mayıs 1974 yılında enerji ve haberleşme kabloları üretmek için Kayseri'de HES Kablo A.Ş, kuruldu.

Türkiye adına en önemli yatırımların başında gelen Keban Baraj ve Hidroelektrik Santrali de hizmete 1974 yılında başlamıştır. Kurulan bu santralle Türkiye'nin %20 enerji ihtiyacının karşılanması planlanmıştır. 1974 yılının Eylül ayında Çimento Sanayi tarafından İskenderun Çimento Sanayi ve Ticaret A.Ş.'yi kurulmuştur. Tamamlanan fabrika üretimine Ekim 1977'de başlamıştır. Mayıs 1975'te Antalya'da Pamuk ve Narenciye Tarım Pazarlama Kooperatifi kuruldu. Temmuz 1976 yılında İstanbul'da hazır giyim sektöründe faaliyet göstermek üzere Konteks tekstil firması kurulmuştur. Aynı zamanda Sivas'taki "Sivas Demir Çelik İşletmeleri A.Ş temeli de 1976 yılında atılmıştır.

Ekim 1976'da Eskişehir'in Seyitgazi ilçesine bağlı Kırka mevkiindeki mevcut olan boraks rezervlerinin değerlendirilmesi amacıyla Etibank yönetiminde Eskişehir ilinde Kırka Boraks Fabrikası kuruldu. SEKA Balıkesir gazete kâğıt fabrikasının inşaatına da Ekim 1976'da başlanmıştır. Fabrika, Balıkesir bölgesinin orman varlıklarından yararlanmak için her yıl 100.000 ton gazete kâğıdı ve 105.000 metreküp nihai odun üretecek kapasitede inşa edilmiştir. Fabrika üretim faaliyetine 1980 yılında başlamıştır.

"Petlas Lastik A.Ş." Fabrikası bir kamu kurumu olarak, otomobil lastiği üretimi gerçekleştirmek amacıyla Ocak 1977'de Kırşehir'de kuruldu. Fabrika ilk üretimini 1979 yılında gerçekleştirmiştir.

Ocak 1978'de Şişecam topluluğu'na bağlı Kırklareli'nin Lüleburgaz ilçesinde "Trakya Cam Sanayi A.Ş." kuruldu. Şirket, sıradan beyaz eşya camları ve otomotiv camları üretmektedir (Şevket, 2014, s.39-42).

Yatırım açısından “Üçüncü Plan” a genel bir bakıldığında; kamu sektörünün ekonomik yapı içindeki önemi ve etkinliğinin giderek artış gösterdiği görülmektedir. Kamu İktisadi Teşebbüslerinin (KİT) sanayi alanında yarattığı katma değerde, mevcut plan dahilinde ilk yılında %26'dan 1977'nin son yılında %30'a yükseldi. Kamu yatırımı, İlk planda toplam yatırımın %35'ini, İkinci Planda %44'ünü ve üçüncü planda %50'sini oluşturdu. Sektörler bazında değerlendirildiğinde sanayi yatırımının en büyük kısmı imalat sektöründe gerçekleşmektedir. Bölgesel olarak Marmara ve Ege bir kez daha sanayi yatırımlarını öncelikli hale getirmiş, bunun sonucunda bölgeler arası dengesizlik artmış, gelir dağılımındaki bireyler arasındaki eşitsizlik de artmıştır.

Bu dönemde en önemli ekonomik göstergelerden biri dış borcun beklenmedik şekilde gerçekleşmesiydi. Ekonomik durumu tersine çevirme amacıyla sürekli dış kaynaklardan finansman sağlanması nedeniyle 1970 yılına gelindiğinde dış borç yaklaşık olarak 1,9 milyar ABD doları iken, 1977 yılında 10 milyar ABD dolarına yükselerek kısa vadeli borç toplam borcun %52'sini oluşturmuştur. Tüm bu gelişmeler, kaçınılmaz olarak piyasa mallarının sıkıntısına neden olmuş, karaborsa işlemlerinin yaygınlaşmasına ve ekonomik yapıda yasadışı çevrelerin yoğunlaşmasına yol açmıştır. Bu nedenle Türkiye, ekonomik krizin etkisini daha da şiddetlendiren, gittikçe ağırlaşan koşullarla karşı karşıya kalmak zorunda kalmıştır (Yahya, 2015, s.78).

Tablo 8: Üçüncü Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları

<i>Baraj İsmi</i>	<i>Bulunduğu İl</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Yapılış Amacı</i>
Karamanlı Barajı	Burdur	1973	Sulama
Karamanlı Bar.	Burdur	1973	Sulama
Süçüllü Barajı	Isparta	1973	Sulama
Kadıköy Barajı	Edirne	1973	Sulama ve Taşkın önleme, İçme Suyu
Ömerli Barajı	İstanbul	1973	İçme Suyu
Karaçomak Barajı	Kastamonu	1973	Sulama ve Taşkın önleme, İçme Suyu

Kalecik Barajı, Elazığ	Elazığ	1974	Sulama
Tahta köprü.B	Gaziantep	1975	Sulama
Keban Barajı, HES	Elazığ	1975	Enerji Üretimi, Sulama
Medik Barajı	Malatya	1975	Sulama
Çoğun Barajı	Kırşehir	1975	Sulama
Atikhisar Barajı	Çanakkale	1975	Sulama ve Taşkın Önleme
Korkuteli Barajı	Antalya	1976	Sulama ve içme-kullanma ve taşkın
Çıldır Barajı, HES	Kars	1976	Enerji Üretimi, Sulama
Afşar Barajı	Manisa	1977	Sulama ve Taşkın
Kaymaz Barajı	Eskişehir	1977	Sulama
Maksutlu Barajı	Sivas	1977	Sulama
Yapıaltın Barajı	Sivas	1977	Sulama
Darıdere Barajı	Bilecik	1977	Sulama ve Taşkın Önleme
Ataköy Barajı, HES	Tokat	1977	Enerji Üretimi
Çorum Barajı	Çorum	1977	Sulama ve İçme Suyu

KAYNAK: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü

3.2.5. Dördüncü Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (1979-1983)

Dönemin iktidarı tarafından hazırlanan ve uygulanan “Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı’nın yıllık planı, 24 Ocak tarihli kararın açıklandığı ve yürürlüğe girdiği

dönemin koşullarına göre oluşturulmuştur. Bu dönemde yeni bir ekonomik paradigma (model) oluşturma çabaları, Dördüncü Planda belirlenen hedeflerin ve yatırım projelerinin ekonomik gündemi terk etmesine ve iyimser bir tavır almasına neden olmuştur. Özellikle döviz sıkıntısı nedeniyle kamu ve özel sektördeki birçok yatırım projesinin ertelenmesi söz konusu olmuştur. Olumsuz koşullara karşın plan sırasında gerçekleşen bazı sanayi alanında yapılan yatırımlar aşağıda özetlenmiştir:

Eylül 1979'da Federal Almanya Cumhuriyeti ile bazı projeler için 131 milyon marklık bir antlaşma imzalanmıştır. Uzun vadede ödenecek şekilde alınan bu kredinin yaklaşık %65'lik kısmı Afşin termik santral yapım projesinin inşası için, kalanı ise yapımı devam eden Türkiye Çimento Sanayi A.Ş.'nin yeni çimento fabrikasının inşası için kullanılmıştır. 1980 Ocak ve şubat aylarında Bursa'da aralarında "Penguin Gıda San A.Ş." olmak üzere iki bağımsız şirket kuruldu. Bursa Karacabey'de kurulan bu şirket çeşitli yiyecekler, konserveler, ketçaplar ve reçeller üretimini gerçekleştirmiştir.

Denizli'de Ocak 1981 yılında ince bakır tel üretimi yapmak üzere "Erbakır Elektrolitik Bakır Mamulleri A.Ş." kurulmuştur. Fabrika üretim faaliyetine Mart 1981 yılında başlamıştır (Yahya, 2015, s.85).

Balıkesir Selüloz ve Kâğıt Fabrikası 1976 yılında ülkenin gazete ihtiyacını karşılamak üzere kurulmuş ve 1981 yılının nisan hizmete açılmıştır. Türkiye Selüloz ve Kâğıt Fabrikası (SEKA) Fabrikası, mevcut idarenin yan kuruluşudur ve Dünya Bankasından alınan ortak kredi ile kurulmuştur. Diyarbakır Ergani Çimento Sanayi Bölgesi'nde kurulan Türk Çimento Fabrikası Nisan ayında faaliyete geçmiştir. Türk Cam Şişe Fabrikası Ltd. Şti. ve Trakya Cam Sanayi A.Ş. tarafından cam üretmek için kurulan "Trakya Cam Sanayi A.Ş." Tesisi 1981 yılının kasım ayında işletmeye alınmıştır.

Vestel A.Ş. Türkiye'de elektronik araçların üretimi ve dayanıklı ev tüketim araçları açısından önemli bir paya sahip şirkettir. Şirket Mart 1983'te Manisa'da kurulmuştur. Vestel, Zorlu Holding öncülüğünde TV'den beyaz eşyaya, klimadan bilgisayara birçok ürünün üretimini gerçekleştirmektedir.

1983 yılında Manisa'da şeffaf ambalaj maddesi üretmek amacıyla Japon Isuzu şirketi ile ortak "Polinas Plastik Sanayi Ticaret A.Ş." kurulmuştur. Tesisin ilk üretimini 1985 yılında gerçekleştirmiştir.

Eylül 1983'te Fırat Nehri üzerindeki Atatürk Barajı'nın sulama ve enerji amaçlı yapımı ihalesi sona erdi ve inşaat iki ay sonra başladı. Dokuz yıl içinde faaliyete geçecek kaya dolgu barajın toplam üretim gücü 2.400 megavat olacak Santralde sekiz türbin kurulacak Göldeki su 48,5 milyar metreküptür. İzmit'te kurulan ve TPAO tarafından işletilen İstanbul Petrol Rafinerisi A.Ş. Ekim 1983'ten beri (İPRAŞ), 1983'te KİT'lere ilgili yasa ve yönetmeliklerde yapılan değişikliklerden sonraki yıllarda Türkiye Petrol Rafineri Anonim Şirketi (TÜPRAŞ) çatısı altında faaliyetine devam etmiştir. Aynı tarihte yapımı devam eden İzmir, Batman ve Kırıkkale Rafinerileri de inşaatı bittikten sonra TÜPRAŞ bünyesinde faaliyetlerini sürdürmüşler (Yahya, 2015, s.90-94).

Etibor Bigadiç madencilik işletmesi, Bor cevherini işlemek üzere Aralık 1983'te Balıkesir'in Bigadiç ilçesinde Etibank tarafından kurulmuştur.

Tablo 9: Dördüncü Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları

<i>Baraj İsmi</i>	<i>Bulunduğu İl</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Yapılış Amacı</i>
Balçova Barajı	İzmir	1980	İçme suyu
Asartepe Barajı	Ankara	1980	Sulama
Bozkır Barajı	Aksaray	1980	Sulama
Güzelhisar Barajı	İzmir	1981	İçme suyu ve kullanma
Sevişler Barajı	Manisa	1981	Sulama
Süloğlu Barajı	Edirne	1981	Sulama ve Taşkın Önleme
Hasan Uğurlu Barajı, HES	Samsun	1981	Enerji Üretimi
Suat Uğurlu Barajı, HES	Samsun	1982	Sulama, Enerji Üretimi
Söğüt Barajı	Kütahya	1983	Sulama

Arpaçay Barajı	Kars	1983	Sulama ve Taşkın Önleme
Kunduzlar Barajı	Eskişehir	1983	Sulama
Alibey Barajı	İstanbul	1983	İçme Suyu, Taşkın Önleme ve Sanayi Kullanımı
Demirtaş Barajı	Bursa	1983	Sulama
Doğancı-1 Barajı	Bursa	1983	İçme Suyu
Gökçeada Barajı	Çanakkale	1983	İçme suyu ve sulama
Karaidemir Barajı	Tekirdağ	1983	Sulama ve Taşkın Önleme
Boztepe Barajı, Tokat	Tokat	1983	Sulama
Uluköy Barajı	Amasya	1983	Sulama

KAYNAK: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü

3.2.6. Beşinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (1985-1989)

Özal hükümetinin yasal gerekliliklere uygun olarak oluşturduğu ve yürürlüğe koyduğu Beş Yıllık Kalkınma Planında sanayi sektörü ekonomik kalkınmanın itici gücü olarak kabul edilmiştir. Sanayileşmede, ithal ikameye karşın ihracat alanına yönelik bir yapı benimsenerek sektörün yıl bazında ortalama büyüme oranı yaklaşık olarak %7,4 olarak belirlenmiştir. Gayri Safi Yurtiçi Hasılanın 1984'te 12.050 milyar liradan, 1989'da 1.634,8 milyar liraya çıkarılması, yıllık ortalama büyümenin de %6,3 çıkarılması hedeflenmiştir.

Ayrıca, Beşinci Planın ana politikaları, istihdamı artırmak, genç işsizliğini azaltmak, düşük gelirli grupları desteklemek için gelir dağılımını değiştirmek, öncelikli kalkınma alanlarının gelişimini hızlandırmak ve ekonomik ve sosyal altyapıyı

iyileştirmektir. Bu nedenle planlama döneminde emek yoğun sektörlere odaklanması ve uygulamada göç oranlarının en yüksek olduğu illere bu sektörlerde yatırım getirilmesi benimsenmiştir.

Aşağıda 1985'ten 1989'a kadar olan zaman diliminde gerçekleşen sanayi kuruluşları, kamu ve özel sektör yatırımlarına kronolojik sırayla yer verilmiştir:

Amerika Birleşik Devletleri'nin General Dynamics (Lockheed Martin), Mayıs 1984'te Türkiye'de üretilen Cumhuriyet dönemi F-16 savaş uçağının önemli projelerinden biridir. Türk Hava Kuvvetleri'nin 160 avcı uçağına ihtiyacı olduğu için 1983'te bir ihale yapıldı. İhalenin şartlarından biri de uçağın Türkiye'de de üretilecek olmasıdır. Bu nedenle Türk-ABD ortak girişimi ile 1984 yılında TUSAŞ (Türk Havacılık Sanayii) kuruldu (İnan, 1989, s.85).

Kayseri'nin İncesu ilçesinde inşaatı bitirilen “Taksan Takım Tezgahları Sanayi ve Ticaret AŞ'deki tesis, üretim faaliyetine Mayıs 1984'te başlamıştır. Şirket, takım tezgâhları dışında bir ürün yelpazesi geliştiren bir kamu kuruluşudur.

Aydın'da Temmuz 1984'te Medikal tekstiller alanında faaliyet gösteren “Kuteks Kutsallar Tekstil San. ve Tic. A.Ş.” faaliyete geçmiştir. İlk olarak sargı bezi, bandaj ve diğer ürünleri üreten firma, daha sonra Pierre Cardin markalı giysilerin fason üretimini gerçekleştirmiştir. Kamu tarafından finanse edilerek yapılan Adıyaman Çimento Fabrikasının temeli Eylül 1984'te atılmıştır.

Kahramanmaraş ilinin Afşin ve Elbistan bölgelerinde düşük kalorili zenginleştirilmiş linyit rezervlerinden elektrik üretim faaliyetleri amacıyla 1975 yılında temel atımı yapılan termik santralin ilk ünitesi faaliyetine 1984 yılının Ekim ayında başlamıştır. Afşin-Elbistan Termik Santrali, bu dönemin en büyük yatırımlarından biri olmuş ve her biri 344 MW üreten dört ünitelerden oluşarak elektrik kesintilerinin giderilmesine önemli katkı sağlamıştır. 1952 yılında itibaren Türkiye'de margarin üretimi yapan Unilever, Türkiye'de faaliyet gösteren ilk yabancı marka olma unvanını taşımaktadır. Unilever Ekim 1984'te Çorlu'da yeni bir margarin fabrikası kurmuştur. Kastamonu'da temeli atılan Türk Selüloz ve Kâğıt Fabrikası Ltd. (SEKA), üretim faaliyetine Kasım 1984'te başlamıştır. Fabrika o yıllarda Türkiye'nin tek sigara kâğıdı üreten kuruluşu olmuştur.

1985 yılında ilk yatırım planı, Sönmez Holding tarafından yılın ilk ayında Bursa ilinde başlamış olup bir pamuk iplik işletmesinin temel atımı gerçekleştirilmiştir. F-16 uçaklarının motor montajı ve motor parçalarının üretimi için ocak ayında Eskişehir’de “Tusaş Motor Sanayi A.Ş. (TEI)” kurulmuş ve tesisin inşaatına 1985 yılının haziran ayında başlanmıştır (Kılıçbay, 1992, s.85-929).

1987 yılının şubat otomotiv sanayi alanında hızlı gelişim gösteren Bursa’da oto egzozları üretmek maksadıyla “Matay Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş.” kuruldu.

Ocak 1989’da plastik kapı ve plastik pencere üretimi gerçekleştirmek amacıyla Yozgat’ta “Kalyon Plastik Sanayi ve Ticaret A.Ş. kurulmuştur. İnşaatına 1976 yılında başlanan PETKİM bünyesinde Kırşehir’de kurulan Petlas Lastik Fabrikası uzun süren inşaatın ardından Eylül 1989’da üretim faaliyetine başlamıştır.

Tablo 10: Beşinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları

<i>Baraj İsmi</i>	<i>Bulunduğu İl</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Yapılış Amacı</i>
Kalecik Barajı, Osmaniye	Osmaniye	1985	Sulama
Kozağacı Barajı	Burdur	1985	Sulama
Uluborlu Barajı	Isparta	1985	Sulama
Çamlıdere Barajı	Çamlıdere	1985	İçme Suyu
Hasanağa Barajı	Bursa	1985	Sulama
Sarıbeyler Barajı	Balıkesir	1985	Sulama
Tayfur Barajı	Çanakkale	1985	İçme Suyu
Yedikır Barajı	Amasya	1985	Sulama
Dicle Barajı, HES	Diyarbakır	1986	Sulama
Kayalıköy Barajı	Kırklareli	1986	Sulama ve Taşkın Önleme

Kozlu Barajı	Zonguldak	1986	İçme Suyu Temini
Manavgat Barajı, HES	Antalya	1987	Elektrik
Kayaboğazı Barajı	Kütahya	1987	Sulama taşkın kontrolü
Karakaya Barajı, HES	Diyarbakır	1987	Enerji Üretimi
Ağcaşar Barajı	Kayseri	1987	Sulama
Çatören Barajı	Eskişehir	1987	Sulama
Kovalı Barajı	Kayseri	1987	Sulama
Yayladağı Barajı	Hatay	1988	Sulama, içme suyu, sanayi
Geyik Barajı	Muğla	1988	İçme suyu
Kestel Barajı	İzmir	1988	Sulama
Tercan Barajı, HES	Erzincan	1988	Enerji Üretimi, Sulama
Zernek Barajı, HES	Van	1988	Enerji Üretimi, Sulama
Altınhisar Barajı	Niğde	1988	Sulama
Gödet Barajı	Karaman	1988	Sulama
Güldürcek Barajı	Çankırı	1988	Sulama
Büyükçekmece Barajı	İstanbul	1988	Sulama ve İçme Suyu ve Sanayi Kullanımı
Darlık Barajı	İstanbul	1988	İçme Suyu Temini
Altınkaya Barajı, HES	Samsun	1988	Enerji
Çakmak Barajı, Samsun	Samsun	1988	İçme Suyu Temini

Menzelet Barajı, HES	Kahramanmaraş	1989	Enerji Üretimi
Adıgüzel Barajı, HES	Denizli	1989	Sulama enerji taşkın
Mumcular Barajı	Muğla	1989	Sulama, İçme Suyu Temini
Ürkmez Barajı	İzmir	1989	Sulama, Taşkın Önleme
Hacıhıdır Barajı	Şanlıurfa	1989	Sulama ve Taşkın Önleme
Hancağız Barajı	Gaziantep	1989	Sulama
Kapulukaya Barajı, HES	Kırıkkale	1989	İçme Suyu ve Enerji Üretimi
Uzunlu Barajı	Yozgat	1989	Sulama ve Taşkın Önleme
Gökçe Barajı	Yalova	1989	İçme Suyu
Sarayözü Barajı	Amasya	1989	Sulama

KAYNAK: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü

Tablo 11: Beşinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Havalimanı Yatırımları

<i>Bulunduğu İl</i>	<i>İsmi</i>	<i>Kullanım Şekli</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Sahibi</i>	<i>İşleticisi</i>
İzmir	Adnan Menderes Havalimanı	Sivil	1987	DHMİ	TAV
Kars	Kars Harakani Havalimanı	Sivil	1988	DHMİ	DHMİ
Trabzon	Trabzon Havalimanı	Sivil	1988	DHMİ/ T.H.K.	DHMİ

Uşak	Uşak Havalimanı	Sivil/Askerî	1988	DHMI	DHMI
Erzincan	Erzincan Havalimanı	Sivil/Askerî	1988	DHMI	DHMI

KAYNAK: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

3.2.7. Altıncı Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (1990-1994)

Altıncı Planın içeriği 1989 yılı ortalarında Turgut Özal başkanlığındaki Yüksek Planlama Komitesi tarafından kabul edilerek Bakanlar Kuruluna sunulmuştur. Haziran 1989'da Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından oy birliği ile kabul edilmiştir. 1990'dan 1994'e kadar olan dönem ("Altıncı Plan" dönemini kapsayan), ülkenin siyasi ve üst düzey yönetim personelinin büyük değişiklikler ve ciddi ekonomik darboğazlar yaşadığı bir dönem olmuştur. Altıncı Planının ana hedefleri ile makroekonomik hedefler önceki planlara benzemektedir. Ancak, bu uygulamanın gelir dağılımındaki dengesizlik ve adaletsizliğin insanlar üzerindeki etkisi dikkate alınarak bu kez sosyal hedefler de önerilmiştir.

Plan kapsamında meydana gelen yatırımlardan ve gelişmelerden bazıları şöyle özetlenebilir:

Mart 1990'da LPG tüplerinin ve vakumlarının üretilmesi amacıyla Adıyaman'da "Gasaş Gaz Aletleri Sanayi A.Ş." kuruldu. 1990 yılının Eylül ayında ilaç üretmek için Toprak Holding tarafından "Toprak İlaç" firması kuruldu. 1990 yılının Kasım ayında ise halı üretmek amacıyla Çorlu'da "Dünya Halı Sanayi Ticareti A.Ş" fabrikası kuruldu.

Nisan 1991'de Elazığ'da iplik üretimi yapmak için "Elteks Tekstil Sanayi ve Ticaret A.Ş." kuruldu. Ayrıca Nisan ayında sermayesi Sabancı Holding'e ait olan "Brisa Lastik San. Ve Tic. A.Ş.'nin diğer tesisleri faaliyete geçmiştir. İlave tesislerin devreye alınmasıyla tesisin üretim kapasitesi 50.000 tondan 110.000 tona çıkmıştır.

Şubat 1992'de Türkiye'nin ilk yabancı sermayeli sigara fabrikası olan "Philip Morris Sabancı Sigara ve Tütün Sanayii ve Ticaret A.Ş.'nin Philsa tesisi İzmir'in Torbalı ilçesinde atılmıştır. Şirket 1992 yılında faaliyete geçmeyi planlamıştır. Şubat ayı

içerisinde bisküvi ve çikolata üretimi gerçekleştirmek üzere Gaziantep'te “Şölen Çikolata Gıda Sanayi ve Ticaret A.Ş.” şirketi kurulmuştur (Kuruç, 1993, s.150).

Atatürk Barajı ve Hidroelektrik Santrali'nin 1 No'lu ve 2 No'lu üniteleri Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) kapsamındaki en büyük projelerden biridir. İnşaatına 1983 yılında başlanmış ve Temmuz 1992'de hizmete açılmıştır. Sulama ve elektrik üretimi için inşa edilen baraj, toplam 2,400 megawatt güce sahip 8 türbine sahip baraj Türkiye'nin hidroelektrik santrallerinde üretilen enerjinin %20'si tek başına karşılama kapasitesine sahiptir. Ağustos 1992'de, fındık ürünlerini dış pazarlar için kırmak ve işlemek amacıyla Trabzon'da “Cırav Gıda Sanayi ve Dış Ticaret Ltd. Şti” kuruldu. Eczacıbaşı Topluluğu'nun Lüleburgaz'da kurduğu ilaç üretim tesisi Eylül 1992'de faaliyete geçti.

Türkiye'nin en büyük treyler fabrikasına sahip olan Adapazarı “Tırsan Treyler Sanayi ve Ticaret A.Ş.” 1993 yılının ağustos ayında kurulmuştur.

“Dardanel Önentaş Gıda Sanayi A.Ş.” Çanakkale'de deniz ürünleri, konserve ve dondurulmuş gıda üretimi yapmak üzere Mayıs 1994'te kuruldu (Kuruç, 1993, s.178-180).

İçme suyu, sulama ve enerji üretimi amacıyla Haziran 1995'te Balıkesir'in Gönen İlçesinde

Balıkesir ilinin Gönen İlçesinde sulama amacıyla kullanımının yanında, içme suyu ve enerji üretimi amacıyla faaliyet göstermek için haziran ayında “Gönen Hes Elektrik Üretim A.Ş.” kurulmuştur. Şişecam bünyesine bağlı olarak “Trakya Cam San. A.Ş.’ nin Mersin ilinin Tarsus ilçesinde kurduğu fabrika 1995 yılının ağustos ayında işletmeye alınmıştır. 1995 yılının aralık ayında da Diyarbakır'da sportif malzemeler üretmek üzere “Akyıl Tekstil San. ve Tic. A.Ş.” nin kuruluşu gerçekleştirilmiştir.

Tablo 12: Altıncı Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları

<i>Baraj İsmi</i>	<i>Bulunduğu İl</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Yapılış Amacı</i>
Karacaören-1 Barajı, HES	Burdur	1990	Sulama taşkın elektrik

Çavdarhisar Barajı	Kütahya	1990	Sulama
Polat Barajı	Malatya	1990	Sulama
Atatürk Barajı, HES	Adıyaman Ve Urfa Arası	1990	Enerji Üretimi, Sulama
Aşağı Karaören Barajı	Burdur	1990	Sulama, Enerji Üretimi ve Taşkın Önleme
Gölova Barajı	Sivas	1990	Sulama
Kılıçkaya Barajı, HES	Kelkit Bölgesi	1990	Enerji Üretimi
Yahyasaray Barajı	Yozgat	1990	Sulama
Derbent Barajı, HES	Samsun	1990	Sulama ve Taşkın Önleme
Sır Barajı, HES	Kahramanmaraş	1991	Elektrik
Yapraklı Barajı	Burdur	1991	Sulama
Sarımehmet Barajı	Van	1991	Sulama
Dumluca Barajı	Mardin	1991	Sulama
Göksu Barajı	Diyarbakır	1991	Sulama
Çamköy Barajı	Balıkkesir	1991	Sulama ve Taşkın Önleme
İkizcetepeler Barajı	Balıkkesir	1991	Sulama ve Taşkın Önleme
Koçköprü Barajı, HES	Van	1992	Enerji Üretimi, Sulama, Taşkın Önleme
Patnos Barajı	Ağrı	1992	Sulama

Sultansuyu Barajı	Malatya	1992	Sulama
Eğrekkaya Barajı	Kızılcahamam	1992	Sulama
Gazibey Barajı	Sivas	1992	Sulama, Taşkın Önleme
Mursal Barajı, HES	Sivas	1992	Enerji Üretimi, Sulama
Murtaza Barajı	Niğde	1992	Sulama
Büyükorhan Barajı	Bursa	1992	Sulama
Karacaören-2 Barajı, HES	Isparta	1993	Sulama ve Enerji
Örenler Barajı	Afyon	1993	Sulama
Seferihisar Barajı	İzmir	1993	Sulama
Yortanlı Barajı	izmir	1993	Sulama
Çatak Barajı	Kastamonu	1993	İçme Suyu Temini
Gelingüllü Barajı	Yozgat	1994	Sulama
Beyler Barajı	Kastamonu	1994	Sulama
Kızılcapınar Barajı, HES	Zonguldak	1994	Sulama Enerji Üretimi ve İçme Suyu

KAYNAK: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü

3.2.8. Yedinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (1996-2000)

Formüle edilen yedinci beş yıllık kalkınma planı 1 Ocak 1996'da yürürlüğe girdi.

Bu aynı zamanda ülke ekonomisi için hayati önem taşıyan AB ile gümrük birliği

anlaşmasının yürürlük döneminin başlangıcıdır. Planın ilk yıl uygulama planı hatırlanarak Çiller liderliğindeki koalisyon hükümeti tarafından yürürlüğe girdi.

Yedinci Plan'ın makroekonomik göstergeleri yıldan yıla incelendiğinde, ilk yıl olan 1996'da Türkiye'nin AB ülkeleriyle dış ticaretinin Gümrük Birliği ile yapılan anlaşma nedeniyle arttığı görülmektedir.

Toplam ithalat %22 artarak 43,6 milyar ABD doları olurken, toplam ihracat %7,3 artarak 23,2 milyar ABD doları olmuştur. Kamu harcamalarının doğru bir şekilde kontrol edilememesi ve ekonomik istikrar nedeniyle, plandaki enflasyon hedefi aşılmış ve enflasyon oranı bir önceki yıldaki %65,5'ten 1996 sonunda %85'e yükselmiştir. 1996'daki yüksek enflasyonun etkisiyle gayri safi milli hasıla büyüme hızı plan hedefinin üzerinde %7,1 seviyesine ulaştı. Toplam borç 108,5 milyar ABD dolarına yükseldi, bunun 79,2 milyar ABD doları dış borca, geri kalanı iç borca aitti. 1996 yılında GSYİH içinde dış borcun payı %44'e düşerken, iç borç oranı %21'e yükseldi. Ülkenin toplam borç, anapara ve faiz oranı önemli ölçüde artarak %158 artışla 4,8 trilyon Türk lirasına ulaştı.

“Yedinci Plan” kapsamında, 1996 fiyatlarıyla hesaplanan 1.176 trilyon Türk lirası hedefine göre 1.348 trilyon Türk lirası kamu sabit sermaye yatırımı gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde, yatırımı imalat yatırımından çekerek sosyal ve ekonomik altyapı yatırımına odaklanma politikası, eğitim ve sağlık sektörlerine odaklanılarak sürdürüldü. Altıncı Plan döneminde, kamu sabit sermaye yatırımlarında imalatın ortalama payı %8,9 olurken, Yedinci Plan döneminde %4,7'ye geriledi. Öte yandan, ekonomik büyümenin sağlanması, bölgesel kalkınma farklılıklarının giderilmesi, uluslararası rekabet gücünün artırılması, çevrenin korunması ve genel yaşam standartlarının iyileştirilmesi hedefleri doğrultusunda fiziki ve sosyal altyapı yatırımları toplam kamu yatırımlarının %89,3'ünü oluşturmuştur.

Devlet illerde yol iyileştirme ve üstyapı çalışmalarına ağırlık verecek, asfalt yolların oranı tüm ulusal yolları kapsayacak şekilde artırılacak, Plan kapsamında devlete ait yolların tamamı, il yollarında ise %84'ünü kapsayacak şekilde planlanması öngörülmüştür.

Plan dahilinde yapılacak yatırımlar ile ulusal ve il yollarında yaklaşık 500 km bölünmüş yol hizmete girecek ve 6,500 km'nin üzerinde yolda ise geometrik standartlar kapsamında iyileştirmeler sağlanacaktır.

Köy yollarının gruplar halinde inşası ayrıcalıklı olacak ve bu yolların asfaltlanması rasyonel program çerçevesinde yürütülecektir. Dönem içerisinde 17.500 km asfalt, 60.000 km stabilize yol ve 3.000 beton köy yolu inşa edilecektir.

Havalimanı yatırımı açısından, mevcut havalimanlarının (özellikle Atatürk ve Antalya) hizmet kabiliyetlerinin ve standartlarının iyileştirilmesine öncelik verilecektir. Yetersiz hava taşımacılığı altyapısı, turizm ve yüksek ihracat potansiyeline sahip bölgelerde havalimanı yatırımı kritik hale gelecektir. Planlama döneminde Isparta, Bodrum, Samsun-Çarşamba ve Şanlıurfa'da düzenli havalimanı yatırımlarını tamamlanması hedeflenmiştir (T.B.M.M., Yedinci Beş Yıllık (1996-2000) Kalkınma Planı, 30.10.1984 tarihli 3067 sayılı Kanun gereğince Onaylanan Plan).

Aşağıdaki tablo 14 ve 15'te Yedinci Beş Yıllık Planı döneminde yapılan yatırımların bazılarını detaylı bir şekilde yer verilmiştir.

Tablo 13: Yedinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları

<i>Baraj İsmi</i>	<i>Bulunduğu İl</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Yapılış Amacı</i>
Çavdır Barajı	Burdur	1996	Sulama
Çavdır Barajı	Burdur	1996	Sulama
Yaylakavak Barajı	Aydın	1996	Sulama
Çat Barajı	Malatya	1996	Sulama
Demirdöven Barajı	Erzurum	1996	Sulama
Kuzgun Barajı, HES	Erzurum	1996	Enerji Üretimi, Sulama
Bayramiç Barajı	Çanakkale	1996	Sulama
Sazlıdere Barajı	İstanbul	1996	İçme Suyu

Sultanköy Barajı	Edirne	1996	Sulama
Çatalan Barajı, HES	Adana	1997	Taşkın ve Sulama
Alaçatı Barajı	İzmir	1997	İçme suyu
Erzincan Barajı	Erzincan	1997	Sulama
Kralkızı Barajı, HES	Diyarbakır	1997	Enerji Üretimi
Çamlığöze Barajı, HES	Sivas	1997	Enerji Üretimi ve Taşkın Önleme
Gönen Barajı, HES	Çanakkale	1997	Sulama, Enerji Üretimi ve Taşkın Önleme
Bayır Barajı	Muğla	1998	Sulama
Karacasu Barajı	Aydın	1998	Sulama
Gayt Barajı	Bingöl	1998	Sulama
Karaova Barajı	Kırşehir	1998	Sulama
Armağan Barajı	Kırklareli	1998	Sulama
Madra Barajı	Balıkesir	1998	Sulama ve İçme Suyu
Deriner Barajı, HES	Artvin	1998	Enerji Üretimi
Yenihayat Barajı	Çorum	1998	İçme Suyu
Berke Barajı, HES	Osmaniye	1999	Elektrik Üretimi
İkizdere Barajı	Aydın	1999	İçme suyu ve sulama
Tahtalı Barajı	İzmir	1999	İçme Suyu
Çamgazi Barajı	GAP Bölgesi	1999	Sulama
Batman Barajı, HES	Batman	1999	Sulama, Taşkın Önleme ve Enerji Üretimi

Yenice Barajı, HES	Sakarya	1999	Enerji Üretimi
Bakacak Barajı	Çanakkale	1999	Sulama
Kirazdere Barajı	Kocaeli	1999	İçme Suyu
Sorgun Barajı	Isparta	2000	Sulama
Özlüce Barajı, HES	Elazığ	2000	Enerji Üretimi
Birecik Barajı, HES	Şanlıurfa Antep Sınırı	2000	Enerji Üretimi, Sulama
Karkamış Barajı, HES	GAP Bölgesi	2000	Enerji Üretimi
Kuzfindık Barajı	Eskişehir	2000	Sulama
Sıddıklı Barajı	Kırşehir	2000	Sulama
Bayramdere Barajı	Çanakkale	2000	Sulama ve İçme Suyu
Kızıldamlar Barajı	Bilecik	2000	Sulama
Dodurga Barajı	Sinop	2000	Sulama
Yamula Barajı	Kızılırmak Bölgesi	2000	Enerji Üretimi, Sulama

KAYNAK: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü

Tablo 14: Yedinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Havalimanı Yatırımları

<i>Bulunduğu İl</i>	<i>İsmi</i>	<i>Kullanım Şekli</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Sahibi</i>	<i>İşleticisi</i>
Kahramanmaraş	Kahramanmaraş Havalimanı	Sivil	1996	DHMI	DHMI
Balıkesir	Balıkesir Koca Seyit Havalimanı	Sivil	1997	DHMI	DHMI

Isparta	Isparta Süleyman Demirel Havalimanı	Sivil	1997	DHMİ	DHMİ
Muğla	Milas-Bodrum Havalimanı	Sivil	1997	DHMİ	TAV
Ağrı	Ağrı Ahmed-i Hani Havalimanı	Sivil	1997	DHMİ	DHMİ
Antalya	Antalya Havalimanı	Sivil	1998	DHMİ	DHMİ, Fraport TAV Antalya Terminal İşletmeciliği
Alanya	Gazipaşa Havalimanı	Sivil	1998	DHMİ	TAV
Kayseri	Erkilet Havalimanı	Sivil/Askerî	1998	DHMİ	DHMİ
Nevşehir	Nevşehir Kapadokya Havalimanı	Sivil	1998	DHMİ	DHMİ
Samsun	Samsun Çarşamba Havalimanı	Sivil	1998	DHMİ	DHMİ
Tekirdağ	Tekirdağ Çorlu Havalimanı	Sivil/Askerî	1998	DHMİ	T.H.K. / DHMİ
Adıyaman	Adıyaman Havalimanı	Sivil	1998	DHMİ	DHMİ
Balıkesir	Balıkesir Merkez Havalimanı	Sivil/Askerî	1998	DHMİ	DHMİ
Batman	Batman Havalimanı	Sivil/Askerî	1998	DHMİ	DHMİ

Siirt	Siirt Havalimanı	Sivil	1998	DHMİ	DHMİ
Mardin	Mardin Havalimanı	Sivil	1999	DHMİ	DHMİ
Bursa	Bursa Yenişehir Havalimanı	Sivil/Askerî	2000	DHMİ	DHMİ
Konya	Konya Havalimanı	Sivil/Askerî	2000	DHMİ	DHMİ/ T.H.K.

KAYNAK: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

3.2.9. Sekizinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Yatırımlar (2001-2005)

Plan, 2001 yılının başlarına kadar ülkedeki siyasi istikrarı sağlamayı başaran Ecevit ve üçlü koalisyon Hükümeti tarafından hazırlanmış olup, 1 Ocak 2001 yılında yürürlüğe girmiştir. Planın temel amacı uzun vadeli dönemi yani 2001-2023 yıllarını kapsamaktadır. 2001-2002'yi kapsayan üç yıllık istikrar planının hedeflerine göre, enflasyon oranını 2000 yılı sonunda %20'ye, 2001 sonunda %10'a, 2002'ye kadar ise %5'e indirilmesi planlanmıştır. Bu dönemde nüfus artışını azaltmak için 2005 yılında kişi başına gelirin 4.300 ABD dolarına çıkarılması planlanmıştır. Sekizinci planda tarım sektörünün GSYİH içerisindeki payını %17'den %14'e düşürmek, sektörün payını %23 civarında tutmak ve hizmet sektörünün ise %3 payını artırarak %63 civarına çıkarılması hedeflenmiştir. Ancak, Plan döneminde, kara ve demiryollarının fiziksel ve geometrik standartlarının iyileştirme ve erişilebilirliğini artırma amacı ile çalışmalar yapılmıştır. Ayrıca plan döneminde 890 km elektrifikasyon tesisi ve 879 km sinyalizasyon tamamlanmış ve 991 km yol yenilenmiştir. İkinci hatları da içeren 1255 km'lik yeni demiryolu hattı ve 455'km'lik karayolu yenilenmesi planlanmıştır.

DHMİ'nin işlettiği havalimanı ve meydanların sayısı 2000 yılı sonunda 24 iken, Isparta-Süleyman Demirel, Bodrum / Milas, Samsun-Çarşamba ve İstanbul-Sabiha Gökçen havalimanlarının tamamlanması ile 2001'in sonunda bu rakam 38'e ulaşmıştır.

Sekizinci plan döneminde, YİD (Yap İşlet Devret) Modeli kapsamında sektörde iki önemli proje uygulanmıştır. Bunlar, Atatürk ve Antalya uluslararası havalimanlarıdır. Plan döneminde, üçüncü pist Atatürk havalimanları, ikinci Antalya havalimanı pisti, GAP uluslararası havalimanı, Gökçeada havalimanı, Gaziantep havalimanı altyapı ve

üst yapısının genişletilmesi , Bursa terminallerinin yapımı, Denizli ve Erzurum, Bodrum /Milas, Adnan ve yeni Dalaman uluslararası havalimanı Terminali ve radar sistemlerinin geliştirme projeleridir(T.B.M.M., Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık(2000-2005) Kalkınma Planı, 30.10.1984 tarihli ve 3067 sayılı Kanun gereğince, Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunun 27.6.2000 tarihli 119 uncu Birleşiminde onaylanmıştır).

Tablo 15: Sekizinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları

<i>Baraj İsmi</i>	<i>Bulunduğu İl</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Yapılış Amacı</i>
Kılavuzlu Barajı, HES	Kahramanmaraş	2001	Sulama ve Enerji
Kureyşler Barajı	Kütahya	2001	Sulama
Küçükler Barajı	Uşak	2001	Sulama
Palandöken Barajı	Erzurum	2001	Sulama ve İçme Suyu
Yazıcı Barajı	Ağrı	2001	Sulama
Akhasan Barajı	Çankırı	2001	Sulama
Akyar Barajı	Ankara	2001	İçme Suyu
Derebucak Barajı	Konya	2001	Sulama
Eşmekaya Barajı	Aksaray	2001	Sulama
Karacalar Barajı	Sivas	2001	Sulama
Günyurdu Barajı	Bilecik	2001	Sulama
Taşoluk Barajı	Çanakkale	2001	Sulama
Hatap Barajı	Çorum	2001	Sulama
Koruluk Barajı	Gümüşhane	2001	Sulama
Kulaksızlar Barajı	Kastamonu	2001	Sulama
Saraydüzü Barajı	Sinop	2001	Sulama
Vezirköprü Barajı	Samsun	2001	Sulama

Adatepe Barajı	Kahramanmaraş	2002	Sulama
Karaçal Barajı	Burdur	2002	Sulama
Beşkarış Barajı	Kütahya	2002	Sulama
Çaltıköy Barajı	İzmir	2002	Sulama
Eşen 2 HES	Muğla	2002	Enerji Üretimi
Gökınar Barajı	Denizli	2002	Sulama ve içme suyu
Kavakdere Barajı	İzmir	2002	Sulama
Alpaslan-1 Barajı, HES	Muş	2002	Enerji Üretimi
Boztepe Barajı, Malatya	Malatya	2002	Sulama
Pazaryolu Barajı	Erzurum	2002	Sulama
Kayacık Barajı	Gaziantep	2002	Sulama
Seve Barajı	Kilis	2002	Sulama ve İçme Suyu
4 Eylül Barajı	Sivas	2002	İçme Suyu
Ayhanlar Barajı	Nevşehir	2002	Sulama
Bahçelik Barajı, HES	Kayseri	2002	Sulama, Enerji Üretimi ve İçme Suyu
Beylikova Barajı	Eskişehir	2002	Sulama
Deliçay Barajı	Karaman	2002	Sulama
Ermenek Barajı, HES	Karaman	2002	Enerji Üretimi
İmranlı Barajı	Sivas	2002	Enerji Üretimi, Sulama
Özen Barajı	Sivas	2002	Sulama

Sarıoğlan Barajı	Kayseri	2002	Sulama
Babasultan Barajı	Bursa	2002	Sulama
Çınarcık Barajı, HES	Bursa	2002	Sulama, Enerji Üretimi ve İçme Suyu
Çokal Barajı	Tekir	2002	Sulama ve İçme Suyu
Havran Barajı	Balıkesir	2002	Sulama ve Taşkın Önleme
Alpu Barajı	Tokat	2002	Sulama
Bezirgan Barajı	Kastamonu	2002	Sulama
Derinöz Barajı	Samsun	2002	Sulama
Koçhisar Barajı	Çorum	2002	Sulama
Köprübaşı Barajı, HES	Bolu	2002	Enerji Üretimi ve Taşkın Önleme
Kürtün Barajı, HES	Gümüşhane	2002	Enerji Üretimi
Obruk Barajı, HES	Çorum	2002	İçme Suyu ve Enerji Üretimi
Belkaya Barajı	Burdur	2003	Sulama
Başköy Barajı	Erzurum	2003	Sulama
Bayburt Barajı	Kars	2003	Sulama ve İçme Suyu
Dilimli Barajı	Hakkari	2003	Sulama
Gülbahar Barajı	Bingöl	2003	Sulama
Kığı Barajı, HES	Bingöl	2003	Enerji
Uzunçayır Barajı, HES	Tunceli	2003	Enerji Üretimi
Doyduk Barajı	Nevşehir	2003	Sulama

Umurbey Barajı	Çanakkale	2003	Sulama
Demirözü Barajı	Bayburt	2003	Sulama
Karadere Barajı	Kastamonu	2003	Sulama
Köse Barajı	Gümüşhane	2003	Sulama
Dim Barajı, HES	Antalya	2004	Sulama Enerji İçme Suyu
Kapıkaya Barajı	Malatya	2004	Sulama
İbrala Barajı	Karaman	2004	Sulama
Süreyyabey Barajı, HES	Yozgat	2004	Sulama, Taşkın Önleme ve Enerji Üretimi
Yeşilburç Barajı	Niğde	2004	Sulama
Erfelek Barajı	Sinop	2004	İçme Suyu ve Sulama
Ayvalı Barajı	Kahramanmaraş	2005	Sulama ve Taşkın önleme, İçme Suyu
Marmaris Barajı	Muğla	2005	Sulama, İçme Suyu Temini
Borçka Barajı, HES	Artvin	2005	Enerji Üretimi
Muratlı Barajı, HES	Artvin	2005	Enerji Üretimi
Yaşmaklı Barajı, HES	Akköy	2005	Enerji Üretimi

KAYNAK: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü

Tablo 16: Sekizinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Havalimanı Yatırımları

<i>Bulunduğu İl</i>	<i>İsmi</i>	<i>Kullanım Şekli</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Sahibi</i>	<i>İşleticisi</i>
İstanbul	Sabiha Gökçen Havalimanı	Sivil	1998/2001	Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.	Malaysia Aiports Holdings Berhad

KAYNAK: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Yukarıdaki tablo 17’de de görüldüğü üzere İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı’nın temeli 1998 yılında atılmış ve 3 yıllık kısa sürede inşaatı tamamlanarak 2001 yılında faaliyete başlamıştır.

3.2.10. Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı ve Adalet ve Kalkınma Partisi İktidarı Dönemi

Kasım 2002 seçimlerinde büyük çoğunluk ile tek başına iktidara gelen Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarı hükümeti, Kemal Derviş tarafından hazırlanan güçlü bir ekonomiye yönelik uzun vadeli geçiş programını benimsemiştir. AB ile entegrasyonu hedefleyen iktidar hükümeti ekonomi politikalarını buna göre şekillendirmiştir. 2005’te Sekizinci Plan tamamlandı gından, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı aynı yıl içerisinde hazırlanıp 2006’da uygulamaya geçmeliydi. Ancak, AB (Avrupa Birliği) ile yapılan üyelik görüşmelerinin başlaması sebebi ile Planın yeniden gözden geçirilerek AB standartlarına göre uygun hazırlanması amaçlanmıştır. Bu yüzden Plan 2006 yılında yeniden düzenlenmiş olup, 2007’de uygulamaya konulmuştur. Yaklaşık yarım asırlık plan geliştirme uygulamasında tüm planlar beş yıl süreyle hazırlanmasına rağmen, Dokuzuncu Kalkınma Planı ilk kez 2007-2013 dönemini kapsayan 7 yıllık olarak hazırlanmıştır. Bunun nedeni, AB’nin 7 yıllık bütçe hazırlaması ve Türkiye’nin bir an önce AB’ye üye olmayı hedeflemesinden dolayı, bu konuda AB ile uyum içinde olduğunu göstermiş olmasıdır.

Planın bir diğer özelliği de planın aynı hükümet tarafından hazırlanıp yürürlüğe girmesi ve dönem boyunca iktidarda kalmasıdır. Benzer bir durum ancak önceki planda

ANAP (Anavatan Partisi) hükümeti tarafından hazırlanan Beşinci Kalkınma Planında yaşanmıştır. Diğer Kalkınma Planlarından farkı Planı hazırlayan ve uygulayan hükümetler farklı siyasi partilerden oluştuğu için belirli konularda farklı görüş ve önceliklere sahip oldukları ve bu nedenle Planın uygulanmasında sorunlar çıkacağı iyi bilinmektedir. Bu bakımdan Dokuzuncu Planın hedefine ulaşılması Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarı hükümetinin ekonomik performansının bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. Planı hazırlarken; mevcut sosyo-ekonomik durumu, 2007-2013 yılları arasındaki olası uluslararası gelişmeleri ve eğilimleri ve ülkenin geçmiş dönemdeki ekonomik verilerini dikkate alınmıştır. Bir anlamda “güçlü ekonomik plana” geçişte öngörülen hedeflerin devamı olan bazı ilke ve stratejilere yer verilerek düzenlenmiştir (Yücel, 2007, s.402-404).

Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarı döneminde yapılan karayollarına detaylı bir şekilde aşağıdaki tablo 18’de yer verilmiştir.

Tablo 17: Sekizinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Havalimanı Yatırımları

Yapılan Çalışmanın Adı	2003 Yıl Sonu	2016 Yıl Sonu	2003-2016 Artışı (%)
Bölünmüş Yol ile Bağlı İl Sayısı	7	75	1.168
KGM Sorumluluğundaki BSK Uzunluğu (km)	8.682	21.342	145
KGM Sorumluluğundaki Tünel Adedi	84	298	261
KGM Sorumluluğundaki Tünel Uzunluğu (km)	52	349	594
KGM Sorumluluğundaki Köprü ve Viyadük Adedi	5.972	8.105	39
KGM Sorumluluğundaki Köprü ve Viyadük Uzunluğu (km)	315	530	69,2
Kara Yolunda Serbest Geçiş Sağlanan Ülke Sayısı	13	25	101

KAYNAK: Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)

Tablo 18'den de görüldüğü üzere Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarı döneminde KGM (Karayolu Genel Müdürlüğü) tarafından illerde yapılan bölünmüş yol sayısı 2003 yıl sonu itibari ile 7 iken 2016 yılı sonu itibari il bu rakam %1.168 artışla 75'e çıkmıştır. KGM tarafından 2003'te yapılan BSK (Bitümlü Sıcak Karışım) yol uzunluğu 8.682 km iken 2016 yılında %145 oranında artışla BSK yol uzunluğu 21.345 km olmuştur. KGM tarafından 2003 yılında yapılan tünel adedi 84 iken 2016 yılında bu rakam %261 oranında artışla 298 adet olmuştur. Tünel uzunluğu 2003 yılında 52 km iken KGM tarafından yapılan çalışmaların sonucu 2016 yılı itibariyle tünel uzunluğu %594 oranında artışla 349 km olmuştur. 2003 yılı itibari ile Türkiye'deki köprü ve viyadük sayısı 5.972 iken KGM tarafından yapılan inşaat çalışmalarının sonucu bu rakam %39 artışla 8.105 adede yükselmiştir.

Türkiye; Avrupa, Ortadoğu, Kafkaslar, Uzak Doğu ve Akdeniz ülkelerini birbirine bağlayan bir köprü konumundadır. Bu konum Türkiye'yi uluslararası transit taşımacılık alanında doğu-batı ve kuzey-güney ekseninde stratejik olarak önemli kılmaktadır. Bundan en iyi şekilde yararlanmak bizim sorumluluğumuzdadır. Bu nedenle Türkiye'nin dört bir yanını karayolu ağı ile çevrelemektedir. Mevcut yol ağının uzunluğu 2.542 kilometredir. Hedefimiz 2023 hedef yılı içerisinde 5.044 kilometre, 2023 ve sonrasında 8.245 kilometre yol ağına ulaşmaktır. Karayolu ile ilgili önceliğimiz en çok nüfusa sahip olan Marmara bölgesidir. Şebekenin en önemli kısmı olan Gebze-Orhangazi-İzmir karayolu üzerinde (435 kilometre) Osmangazi köprüsü dahil 106 kilometre tamamlandı. Kuzey Marmara Otoyolu'nda Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün de yer aldığı 217 kilometrelik Odayeri-Kurtköy kesimi ve bağlantı yolu devreye alındı. Avrupa'da Kınalı-Odayeri kesiminde (9 km), Asya'da Kurtköy-Akyazı kesiminde (172 km) yoğun bir şekilde çalışmalar devam etmektedir.

Dünyanın en önemli projelerinden biri olan Marmaray projesi, elektrikle çevreyi kirletmeyen, yüksek kapasiteli ihtiyaçlara göre tasarlanmış, İstanbul'da sağlıklı bir şehir yaşamı sürdürmek için tasarlanmış, vatandaşlara modern şehir yaşamı sunan bir demir yoludur. Marmaray projesinin temeli 2004 yılında atılmış ve 9 yıllık süren inşaatın ardından 2013 yılında faaliyete başlamıştır. Gebze-Halkalı iletişim hatlarının ve Boğaz (Marmaray) demiryolu geçişinin iyileştirilmesi projesinde, Avrupa yakasında Halkalı ile Asya yakasında Gebze'yi kesintisiz, modern ve verimli bir banliyö raylı sistemi ile birbirine bağlanması hedeflenmiştir. Marmaray, Haydarpaşa-Gebze ve Sirkeci-Halkalı

banliyö hatları iyileştirilerek Marmaray Tüneline bağlanmıştır. 12 Mart 2019 tarihinde ikinci etabın tamamlanmasından sonra 76,6 km uzunluğundaki hat 43 istasyona hizmet vermektedir

Kuzey Marmara karayolu üzerindeki Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile Boğaz'ın iki yakası birbirine bağlanmıştır. Yaklaşık 20 milyon insanın yaşadığı en büyük metropol olan İstanbul'u denizin dibinde veya deniz kıyısında rahatlatmak için karayolu çalışmaları devam etmektedir. Kuzey Marmara Otoyolu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü (Üçüncü Boğaz Köprüsü), İstanbul'un merkezinde ve mevcut Boğaz Köprülerindeki trafik sıkışıklığını azaltacak ve sorunsuz, güvenli ve konforlu araç geçişi sağlayacak. Köprü, 58 metre genişliğiyle dünyanın en geniş, 1.409 metre ana açıklığı ile raylı sistem ve 322 metre yüksekliğin üzerinde dünyanın en yüksek kulesine sahip asma köprüsü ile dünyanın en uzun köprüsüdür.

Çanakkale Destanı'nın yazıldığı topraklarda bölgeyi canlandırmak ve başka bir kıtalararası köprü inşa etmek için Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale Balıkesir Otoyolu ve 1915 Çanakkale Köprü Geçiş Projesinde çalışmalar hız kesmeden devam etmektedir. Tamamlandıktan sonra Ege bölgesinden Avrupa'ya doğrudan geçiş yapılacaktır. Ticaret, kültür ve turizm akışını kolaylaştıracaktır. Yapılan bu projelerle geçmişle geleceği sağlam köprülerle birleştirilecektir.

Gelibolu ile Lâpseki arasında yapılacak olan 1915 tarihli Çanakkale köprüsü, 2.024 metre ana kuleler arası açıklık ile dünyanın en uzun açıklığına sahip olacak, yanal açıklıkları 801 metre ve toplam 3.623 metre uzunluğunda olacak. Bu proje ile dünya tarihine önemli bir eser daha eklenecektir. Bu sayede kıtaları yeniden birleştirecektir. Çanakkale destanının yazıldığı memleket adına yakışır bir destan daha yazılacaktır. Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir karayolunun toplam uzunluğu 352 km olacaktır. İstanbul-Tekirdağ arası 18 km, İstanbul-Çanakkale arası 45 km kısaltılacak.

Ankara-Sivas ve Ankara-İzmir YHT (Yüksek Hızlı Tren) hatlarımızda yapım çalışmaları tüm hızıyla devam etmektedir. Kayseri-Yerköy hızlı tren projesinin kesin hazırlık çalışmaları yıl sonunda tamamlanacak ve inşaatı başlayacak. Hızlı tren ağı da ülkemizin doğusuna doğru kaymaktadır. İpek Yolu güzergahında Küçük Asya ile Asya ülkelerini birbirine bağlayan demiryolu koridorunun önemli hatlarından biri de Ankara-Sivas YHT hattıdır. Sivas-Erzincan ve Erzincan-Erzurum-Kars hızlı hatları ile Bakü-

Tiflis-Kars demiryolu projesine bağlanacaktır. Nahcivan ve Kafkasya'dan hatlarla bağlanacak 603 kilometrelik Ankara-Sivas demiryolu 405 km'ye, yolculuk süresi 12 saatten 2 saate indirilecektir. Hat 2019 yılında tamamlanmıştır. Bu hatta (Ankara-Sivas). 64,9 km uzunluğunda 48 tünel, 27,05 km uzunluğunda 48 viyadük, 616 adet köprü ve menfez, 215 adet alt ve üst geçit bulunmaktadır.

Cumhuriyet tarihinin en büyük projelerinden biri olan İstanbul Yeni Havalimanı'nın temeli 2011 yılında atılmıştır. Havalimanının inşaatı 5 yıl sürmüştür. 29 Ekim 2018 yılında açılışı yapılarak faaliyete başlamıştır. Bu Proje sayesinde Havacılık bağlamında Türkiye'de yeni sayfa açılmıştır. Bu proje sayesinde Türkiye dünya için geçiş merkezi konumuna gelmiştir. Türkiye'de havacılık alanından başka önemli projelerden biri de Ordu-Giresun Havalimanıdır. Havalimanı deniz dolgusu yapılarak yapılmıştır.

Tablo 18: Dokuzuncu Kalkınma Plan Döneminde Yapılan Havalimanı Yatırımları (Adalet ve Kalkınma Partisi Dönemi)

<i>Bulunduğu İl</i>	<i>İsmi</i>	<i>Kullanım Şekli</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Sahibi</i>	<i>İşleticisi</i>
Eskişehir	Hasan Polatkan Havalimanı	Sivil	2007	Eskişehir Teknik Üniversitesi	Eskişehir Teknik Üniversitesi
Hatay	Hatay Havalimanı	Sivil	2007	DHMİ	DHMİ
Şanlıurfa	Şanlıurfa GAP Havalimanı	Sivil	2007	DHMİ	DHMİ
Zonguldak	Zonguldak Havalimanı	Sivil	2007	DHMİ	ZONHAV
Amasya	Amasya Merzifon Havalimanı	Sivil/Askerî	2008	DHMİ	DHMİ

Çanakkale	Gökçeada Havalimanı	Sivil	2010	DHMİ	DHMİ
Kütahya	Zafer Havalimanı	Sivil	2012	DHMİ	İC İÇTAŞ İnş. San. Tic. A.Ş.
İğdır	İğdır Şehit Bülent Aydın Havalimanı	Sivil	2012	DHMİ	DHMİ
Bingöl	Bingöl Havalimanı	Sivil	2013	DHMİ	DHMİ
Şırnak	Şırnak Şerafettin Elçi Havalimanı	Sivil	2013	DHMİ	DHMİ
Ordu-Giresun	Ordu-Giresun Havalimanı	Sivil	2015	DHMİ	DHMİ
Hakkâri	Hakkâri Yüksekova S.Eyyubi Havalimanı	Sivil	2016	DHMİ	DHMİ
Bursa	Bursa Yunuseli Havalimanı	Sivil	2017	DHMİ	DHMİ
İstanbul	İstanbul Havalimanı	Sivil	2018	DHMİ	İGA İstanbul Havalimanı İşletmesi

KAYNAK: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 19: Dokuzuncu Kalkınma Planı Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları (Adalet ve Kalkınma Partisi Dönemi)

<i>Baraj İsmi</i>	<i>Bulunduğu İl</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Yapılış Amacı</i>
Belkaya Barajı	Burdur	2003	Sulama
Başköy Barajı	Erzurum	2003	Sulama

Bayburt Barajı	Kars	2003	Sulama ve İçme Suyu
Dilimli Barajı	Hakkari	2003	Sulama
Gülbahar Barajı	Bingöl	2003	Sulama
Kığı Barajı, HES	Bingöl	2003	Enerji
Uzunçayır Barajı, HES	Tunceli	2003	Enerji Üretimi
Doyduk Barajı	Nevşehir	2003	Sulama
Umurbey Barajı	Çanakkale	2003	Sulama
Demirözü Barajı	Bayburt	2003	Sulama
Karadere Barajı	Kastamonu	2003	Sulama
Köse Barajı	Gümüşhane	2003	Sulama
Dim Barajı, HES	Antalya	2004	Sulama Enerji İçme Suyu
Kapıkaya Barajı	Malatya	2004	Sulama
İbrala Barajı	Karaman	2004	Sulama
Süreyyabey Barajı, HES	Yozgat	2004	Sulama, Taşkın Önleme ve Enerji Üretimi
Yeşilburç Barajı	Niğde	2004	Sulama
Erfelek Barajı	Sinop	2004	İçme Suyu ve Sulama
Ayvalı Barajı	Kahramanmaraş	2005	Sulama ve Taşkın önleme, İçme Suyu
Marmaris Barajı	Muğla	2005	Sulama, İçme Suyu Temini
Borçka Barajı, HES	Artvin	2005	Enerji Üretimi
Muratlı Barajı, HES	Artvin	2005	Enerji Üretimi

Yaşmaklı Barajı, HES	Akköy	2005	Enerji Üretimi
Beydağ Barajı	İzmir	2007	Sulama
Cindere Barajı, HES	Denizli	2007	Sulama ve Enerji
Ayvacak Barajı	Çanakkale	2007	Sulama
Doğancı-2 Barajı	Bursa	2007	Sulama
Torul Barajı, HES	Gümüşhane	2007	Enerji Üretimi
Akdeğirmen Barajı	Afyon	2008	Sulama
Gördes Barajı	manisa	2009	İçme suyu ve sulama
Gürsöğüt Barajı, HES	Ankara	2009	Enerji Üretimi
Kargı Barajı, HES	Ankara	2009	Enerji Üretimi
Koyuntepe Barajı	Edirne	2009	Sulama ve İçme Suyu
Topçam Barajı, HES, Ordu	Ordu	2009	Enerji Üretimi
Devegeçidi Barajı	Diyarbakır	2010	Sulama
Atasu Barajı, HES	Trabzon	2010	Enerji Üretimi ve İçme Suyu
Akköprü Barajı, HES	Muğla	2011	Enerji Üretimi taşkın sulama
Eşen 1 HES	Muğla	2011	Enerji Üretimi
Boğazköy Barajı	Bursa	2011	Sulama

Çakmak Barajı, Edirne	Edirne	2011	Sulama
Hamzadere Barajı	Edirne	2012	Sulama ve Taşkın Önleme
Boyabat Barajı	Sinop	2012	Enerji Üretimi
Kütahya Hasanlar Barajı	Kütahya	2013	Sulama
Aladereçam Barajı	Gümüşhane	2013	Sulama
Gökçebel Barajı	Gümüşhane	2013	Sulama
Ondokuzmayıs Barajı	Samsun	2014	Sulama
Yedikapı Barajı	Afyon	2015	Sulama
Kayabeyi Barajı, HES	Ardahan	2015	Enerji Üretimi, Sulama
Morgedik Barajı	Van	2015	Sulama
Narman Şehitler Barajı	Erzurum	2017	Sulama
Ilısu Barajı, HES	GAP Bölgesi	2018	Enerji Üretimi
Kirazlıköprü Barajı, HES	Bartın	2018	Sulama Enerji Üretimi ve İçme Suyu
Zeytinova Barajı	İzmir	2020	İçme Suyu
Manyas Barajı, HES	Balıkesir	2021	Sulama, Enerji ve Taşkın Önleme

KAYNAK: Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü

Tablo 20: Dokuzuncu Kalkınma Planı Döneminde Yapılan Otoyol Yatırımları: Dokuzuncu Kalkınma Planı Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları (Adalet ve Kalkınma Partisi Dönemi)

<i>Otoyol Adı</i>	<i>Yeri</i>	<i>Yapım Yılı</i>	<i>Uzunluğu (Km)</i>	<i>Yapım Şekli</i>
Anadolu Otoyolu	İstanbul-Ankara Arası	1992-2007	379	ENKA ve Bechtel(Özel Şirket)
İzmir Çevre Yolu	İzmir İçi	1993-2008	51	KGM (Devlet Bünyesi)
Adana-Gaziantep-Şanlıurfa-Habur Otoyolu	Adana-Osmaniye - Gaziantep - Ş.Urfa	2009	365	Yap İşlet Devret
İstanbul -İzmir Otoyolu	İstanbul-İzmir Arası	2016-2019	407	Yap İşlet Devret
Tarsus-Ankara Otoyolu	Ankara-Mersin Arası	1984-2020	432	KGM- Yap İşlet Devret
İzmir-Çeşme Otoyolu	Balçova-Çeşme Arası	1992-2020	77	KGM (Devlet Bünyesi)
Kuzey Ege Otoyolu	Menemen-Bergama Arası	2011-2020	76	KGM- Yap İşlet Devret
Kuzey Marmara Otoyolu	Avrupa ile Anadolu Yakası Arası	2016-2020	398	Yap İşlet Devret
Gaziantep Çevre Yolu	Gaziantep Çevre Yolu	2020	35	KGM (Devlet Bünyesi)

Ankara Niğde Otoyolu	Ankara-Niğde Arası	2020	330	Yap İşlet Devret
----------------------	--------------------	------	-----	------------------

KAYNAK: Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)

Dokuzuncu Kalkınma Planı Döneminde yapılan yatırımlara yukarıdaki tablo 18-19-20 ve 21’de detaylı bir şekilde yer verilmiştir.

3.2.11. GİNİ Katsayısı ve Yatırımlar İle İlişkisi

Gini katsayısı, bir ülkedeki o ülkenin milli gelirinin o ülkede yaşayan vatandaşlarının arasındaki dağılımını ölçmektedir. 1912 yılında Corrado Gini tarafından ortaya atılmıştır ve gelir dağılımındaki eşitlik ve eşitsizliği ölçmek için kullanılır.

Rosenstein-Rodon(1943) ve Nurkse(1952) gibi iktisatçılar büyümenin dengeli bir şekilde olması gerektiğini bundan dolayı da yatırımların bölgeler arasında eşit ve dengeli bir biçimde yapılması gerektiğinin üzerinde durmuşlardır. Myrdal (1957) ve Hirschman(1958) gibi kalkınmacı iktisatçı savunan iktisatçılar ise az gelişmiş bölgeler için sermaye kıtlığı faktörünü de dikkate alarak, büyümenin ancak yapılacak olan yatırımlar ile başlatılacağını savunmuşlardır(Geyik, Özdemir, Uludağ, Karabulut ve Saraçbaşı, 2005, s.324-332).

Bu yaklaşımların ortak bulunduğu nokta ise altyapı yatırımlarına yönelik olan yatırımların bölgesel ekonomilerde anahtar işlevi görüyor olmasıdır. İçsel büyüme modellerinden Lucas (1988), oluşturduğu modelde beşeri sermaye yatırımlarına vurgu yaparak kamu kesiminin ve özel sektörün eğitim alanında yapmış oldukları yatırımların büyümeyi hızlandırıcı etki yarattığını ortaya çıkarmıştır. Ayrıca kamunun AR-GE faaliyetlerini destekleyici faaliyetler göstermesi sonucunda ortaya yeni sonuçlar çıkarılmakta ve bu bulgular üreticiler açısından da kullanılabilir hale gelmektedir. Bununla birlikte kamu kesimi tarafından yapılacak olan altyapı yatırımlarının özel sektörü de harekete geçireceğinden dolayı böylelikle genel ekonomide verimlilik artışına neden olacağı ortaya çıkmıştır.

Aşağıda yer alan tabloda 2002 ile 2020 yılları arasındaki Gini Katsayısı verileri yer almaktadır.

Tablo 21: Eşdeğer Hanehalkı Kullanılabilir Fert Gelirine Göre Gini Katsayısı

YILLAR	GİNİ KATSAYISI
2002	0,44
2003	0,42
2004	0,4
2005	0,38
2006	0,428
2007	0,406
2008	0,405
2009	0,415
2010	0,402
2011	0,404
2012	0,402
2013	0,4
2014	0,391
2015	0,397
2016	0,404
2017	0,405
2018	0,408
2019	0,395
2020	0,41

KAYNAK: TÜİK 18.08.2021 <https://data.tuik.gov.tr>

Altyapı ve üstyapı yatırımlarının bazı bölgelerde yoğunlaşması, o bölgelerin büyümesini hızlandırmakta bu yatırımlardan daha düşük pay alan bölgeler daha düşük bir büyüme göstermekte ve bölgeler arası gelir dağılımında eşitsizliklere yol açmaktadır. Sonuç olarak altyapı ve üst yapı yatırımları ile Gini katsayısı arasında bir ilişki vardır ve bu yatırımlar bölgesel gelişmişlik farklarına yol açmaktadır. Ayrıca iktisadi büyüme beraberinde gelir dağılımı eşitsizliklerini ortadan kaldırarak kişi başına düşen gelirin artışı sağlayacak olup diğer yandan da gelirin bireyler arasında daha adil bir şekilde dağılımını sağlayacaktır (Fidan, Hüseyin, 2017, s. 49-52).

3.2.12. İpek Yolu ve Yatırımlar

Ticaret yolları ekonomik yaşam için çok etkili ve önemlidir. Ekonomik hayatın yanı sıra kültürel mirasın bir sonraki nesillere aktarılmasında da önemli bir rol oynamaktadır. Bu bağlamda İpek Yolu, sadece uluslararası ticari ilişkileri artırmakla kalmamış, aynı zamanda bu ilişkileri güçlendirmiş ve ülkelerin refah seviyesini

yükseltmiştir. İpek Yolu, Çin'den başlayıp Avrupa'ya kadar uzanan farklı bölgelerden geçen bir ticaret yoludur. Bu yol 15. yüzyıldan önce önemliken bu dönemden sonra önemini kaybetmeye başlamıştır. Önem kaybetmesinin nedeni, Büyük Coğrafi Keşif ile birlikte deniz yollarının daha ucuz ve daha uygun bir ulaşım şekli olmasıdır (Atar, Şahin ve Çavuşoğlu, 2018, s.337-338).

Artık günümüzde enerji hatlarının devri ve demiryolu ağının genişletilmesi ve fonksiyonların zenginleştirilmesi nedeniyle İpek Yolu yeniden canlılığını kazanmaya başlamıştır. O dönemde altyapı yatırımlarında önemli olan bu yol ticari amaçla kullanılmış, Çin'den Roma'ya kadar uzansa da ipekle birlikte birçok malın başka pazarlara ulaştırılmasında kullanılmıştır. Bugün daha geniş bir alanı kapsayan İpek Yolu, ABD'nin benimsediği "İpek Yolu Stratejisi"ni kullanarak 65 ülkeyi kat ederek bir refah yapısı oluşturmayı planlamaktadır. Küreselleşmenin ortaya çıkmasıyla birlikte İpek Yolu, uluslararası ticarete giderek daha önemli hale gelmiştir. Çin ile ABD arasında süregelen ticaret savaşı nedeniyle Çin, fazla ürünlerini İpek Yolu üzerinden Asya'daki geri kalmış ülkelere satmaya çalışmaktadır (Atar, Şahin ve Çavuşoğlu, 2018, s.338-340).

Ülkemiz jeopolitik konumu nedeniyle İpek Yolu üzerinde bir köprü konumundadır. Değişen dünya konjonktüründe istediği yere sahip olamayan ülkemiz için İpek Yolu projesi önem arz etmektedir. Çin'in Yeni İpek Yolu için yapacağı demir yolu, enerji ve otoyollar gibi altyapı yatırımlarından ülkemizde konumu dolayısıyla yararlanacağı için altyapı yatırımlarında gözle görülür bir artış sağlanacaktır. Ayrıca bölgede bulunan yatırım fırsatları dolayısıyla yerli şirketler açısından da yeni iş alanlarının oluşmasına imkan sağlanacaktır. Ülkemiz 'de yeni yapılan Avrasya Tüneli, İstanbul Havalimanı, Osman Gazi Köprüsü gibi ulaştırma altyapı yatırımları ile Yeni İpek Yolu projesinde vizyon sahibi olduğunu ve yatırımlara önem verdiğini göstermektedir. 14-15 Mayıs 2017 tarihinde, Cumhurbaşkanımızın katılımıyla Modern İpek Yolu projesi işletmeye alınmıştır. Bu proje, ülkemize yeni pazar fırsatları ve ihracatı genişletme fırsatı sunmaktadır (Atar, Şahin ve Çavuşoğlu, 2018, s.341).

SONUÇ

Yatırımlar, üretim kapasitesini oluştururlar ve altyapı yatırımları, üst yapı yatırımları olmak üzere ikiye ayrılırlar. Ayrıca yatırımlar sadece devletler tarafından yapılmakla kalmayıp özel sektörün gerçekleştirdiği yatırımlar da vardır. Özel sektör yapmış olduğu girişimlerde kâr amacı güderken devletin böyle bir seçeneği olmayıp herkes için gerekli olan yatırımları yapmakla görevlidir. Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu tarihten itibaren ülkemizin kalkınması ve büyümesi için gerekli yatırımları gerçekleştirmiş olup burada vatandaşlarının refahını gözeten yatırımlar yapmaya da özen göstermiştir.

Yatırımlar, harcamaların sonucunda kaynakların kullanımı ile ortaya çıkarlar, üretim kapasitesini oluşturur ve altyapı yatırımı ve üstyapı yatırımı olmak üzere ikiye ayrılır. Ayrıca yatırım, devlet yatırımı ile sınırlı olmayıp, özel girişimcilerin yatırımları ile de gerçekleşmektedir. Her ne kadar özel sektör girişimlerinde kâr amacı gütsede devletin böyle bir seçeneği yoktur ve herkes için gerekli yatırımları yapmakla yükümlüdür. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan bu yana ülkemizin gelişmesi ve büyümesi için gerekli yatırımları yapmış, vatandaşlarının refahına yatırım yapmaya özen göstermiştir. Ülkemiz kuruluşu itibariyle ilk olarak ziraî politikalar üzerine yatırım yapmaya ve teşvikler sağlamaya özen gösterirken, sonrasında hammaddesi yurtiçinde bulunmakta olan sektörlere üstyapı yatırımları ile fabrikalar kurarak o alanda faaliyet göstermeye devam etmiştir. Ayrıca yatırımlara vermiş olduğu ağırlıklar sonucunda sanayi sektöründe yatırım yapamayan bir tarım ülkesi konumunda iken özel sektör ve dışa açılma üzerine benimsemiş olduğu iktisat politikaları dahilinde ekonomik bağımsızlığını tamamlayarak modern bir ülke olma yoluna girmiştir.

Sonuç olarak, Birinci Dünya Savaşından yenik olarak çıkan Osmanlı Devleti'nin Mondros Ateşkes Antlaşması sonrasında fiilen varlığının sona ermesi ile Anadolu yabancı güçler tarafından işgallere uğramış, ulaşım haberleşme gibi alt yapı ve üst yapı yatırımları tahrip edilmiştir. Bunların sonucunda bu olanlara kayıtsız kalamayan Türk halkı, Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde Kurtuluş Savaşı'nı başlatmış olup, bu savaştan zaferle çıkarak yeni Türk Devletinin varlığını ortaya koymuştur. Ülkemiz Cumhuriyetin ilanı ile farklı bir döneme girmesi ile yeni yapılanma dönemi meydana gelmiştir. Bağımsızlığını ilan ettikten sonra tahrip edilip zarar görmüş yatırımların yerine bağımsızlığını taçlandırarak olan alt ve üst yapı yatırımlarına önem verilmiştir.

İzmir İktisat Kongresi ile birlikte geçmiş yıllarda meydana gelen savaşların ve Osmanlı'dan kalan tahribatın düzeltilmesi için adımlar atılmıştır. Atılan bu adımlar neticesinde iktisat politikaları dahilinde yatırımlar yapılarak ülkenin büyümesi ve kalkındırılması amaçlanmıştır. Yatırımlarda öncelik olarak ülkenin ihtiyaçları doğrultusunda planlanan yatırımlara öncelik verilerek dışarıdan ithal etmek yerine ülke içerisinde üretimler sağlanmaya çalışılmıştır. Tarım ülkesi olmamız dolayısı ile şeker fabrikaları yatırımlarına önem verilmiş olup, sonrasında ise Kurtuluş Savaşı döneminde tahrip olan üstyapının yeniden kurulması için çimento fabrikalarının yatırımına ağırlık verilmiştir. Bunların beraberinde ise sanayi yatırımları, baraj inşaatları, havaalanları gibi önemli yatırımlar birbirini izlemektedir.

Yatırımların gerçekleşmesi ve planlanması için iktisat politikalarına ihtiyaç vardır. Bu politikaların ana çerçevesini ise Cumhuriyet tarihinden itibaren baktığımızda yerli ve milli yatırımların oluşturulması isteğinden de anlaşılacağı üzere liberal(serbest) politikalar benimsenip iktisadi hayat ve yatırımlar üzerinde de bu çerçevenin oluşturulmasına özen gösterilmiştir. İktisat politikaları üzerinde hakim olan temel görüş faydacılık ve birey ile kamu yararının özdeşliği olmuştur. Cumhuriyet tarihine baktığımızda İkinci Dünya Savaşı yıllarına kadar benimsenmiş olan Keynesyen politikalar için İkinci Dünya Savaşı sonrasında ekonomide herhangi bir etkinliğinin olmadığı bir süreç başlamıştır. Bundan dolayı da kamu harcamalarında artışların olduğu, bütçe ve kamu açıklarının arttığı bir süreç meydana gelmiştir. Ülkemiz içinde öz kaynak sıkıntısı olmasının yanında hem büyümenin gerçekleşmesi hem de kamu yatırımlarının devamlılığı için dış borçlanmanın olduğu ve ithal ikâmecilik politikalarının benimsendiği iktisat politikaları egemen olmuştur. Bu görüşlerin hakim olduğu politikalar 1980 yılına kadar iktisadi hayatta egemenliğini sürdürmüştür. Genel olarak 1950'li yıllarda başlayıp 1980 yılına kadar uygulanmakta olan bu iktisat politikaları her ne kadar kronikleşen bir enflasyon yaratmış olsa bile yine de ekonomide büyüme oranları sağlamış, yatırımları arttırmış, dış ticareti artırıcı etki sağlamış ve sanayi yatırımlarında da artışlar meydana getirmiştir.

1980 yılına gelindiğinde ise, ekonomide meydana gelen kriz, iktisat politikaları açısından yeni bir dönemin kapısını aralamıştır. Dünya konjonktürü ile uyumlu olacak şekilde liberalleşme adımları atılarak ekonominin dışa açılma süreci başlatılmıştır.

Ne yazık ki bu politikalar da tam ve etkin bir şekilde uygulanmamış olup kriz dönemini beraberinde getirmiştir. Tüm bunlara karşın 2000 yılı itibariyle yürürlüğe konulan politikalar ve Güçlü Ekonomiye Geçiş Programı umut verici rakamlar ortaya koymuş, ekonomiye olumlu bir hava katmış ve yatırımları artırmıştır. Cumhuriyet tarihi boyunca çeşitli olumsuz etkilere rağmen bugün ekonomimiz ve yatırımımız küçümsenmeyecek bir düzeye ulaşmıştır.

KAYNAKÇA

Atar, Abdulkadir., Şahin, Halil., Çavuşoğlu, Tuba, Geçmişten Günümüze İpek Yolu Hakkında Genel Bir Değerlendirme, International Academic Journal, [Econder], 2018, 2 (2): 334/348

Abuşoğlu Ömer., Inan., Ömer., Kalkınmada Öncelikli Yörelere ve Bölgesel Gelişme İçin Bir Model, TOBB Yayınları., Ankara, 1989.

Akar, Sevda. (2014). “Türkiye’de Sağlık Harcamaları, Sağlık Harcamalarının Nisbi Fiyatı ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin İncelenmesi”, Yönetim ve Ekonomi, Cilt:21, Sayı:1, 311-322, s.57.

Aktan, Can., İstiklal Y. Vural. Ve Dilek Dileyici. (2005). Seçkin Yayıncılık, Altyapı Ekonomisi Altyapı Hizmetlerinde Serbestleşme ve Özelleştirme, İstanbul, s.25-30-33.

Aktan, Can., İstiklal Y. Vural. Ve Dilek Dileyici. Seçkin, Yayıncılık, Altyapı Ekonomisi Altyapı Hizmetlerinde Serbestleşme ve Özelleştirme, İstanbul, 2005, s.45.

Alpdağ, Özer., “Yabancı Sermayede Tehlike Çanları”, İzmir Ticaret Gazetesi, 1988, s.5-7

Aschauer, David. (1989), “Is Public Expenditure Productive?”, Journal of Monetary Economics, 23 (2), 177-200.

Avşar, S., İsmail. A., Tomris G. ve Mehmet P. (2009). Türkiye’de Teknik Altyapı Kadastrosu Gereksinimi, TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası 12. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı, Ankara, s.43-45-47.

Avşar, S., İsmail. A., Tomris G. ve Mehmet P. Türkiye’de Teknik Altyapı Kadastrosu Gereksinimi, TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası 12. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı, Ankara, 2009, s.25

Aydemir Şevket Süreyya, İkinci Adam, Remzi Kitabevi-1968, s.20-25.

Aydemir Şevket Süreyya, Tek Adam, Remzi Kitabevi-1965, s.125-170-175.

- Aydın, Sabahattin (2015), s. 15, “Entegre Sağlık Kampüsleri veya nam-ı diğer Şehir Hastaneleri”, Sağlık Düşüncesi ve Tıp Kültürü Dergisi, Mart-Nisan-Mayıs, 34, 12-19.
- Buluş, Abdülkadir., Türk İktisat Politikalarının Tarihi Temelleri, Çizgi Kitabevi, 4.Baskı, İstanbul, 2015, s.73-155.
- Bahşi,C.G, “Yap-İşlet-Devret Modeli ve Türkiye Uygulaması” ,İSO Dergisi,15.6.1988, s.15-22
- Boratav, Korkut., Türkiye’de Devletçilik, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1974, s.47-50
- Berkes, Niyazi. (1997). İki Yüz Yıldır Neden Bocalıyoruz, İstanbul: Cumhuriyet Yayınları.
- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (2015). Üç Aylık Pazar Verileri Raporu, 40-43.
- Boratav Korkut, Türkiye İktisat Tarihi, Gerçek Yayınevi-1988, s.95-107
- Boratav Korkut, Türkiye’de Devletçilik, İmge Kitabevi Yayınları-2000, s.95
- Bostancı, M.Naci., Cumhuriyetin Başlangıç Yıllarında Ekonomi ve Siyaset , Ötüken Yayınevi, İstanbul-1996. S.42-55-74-77.
- Button, Maurice, (edt.), A Practical Guide To PPP in Europe, B. 1, City & Financial Publishing, Surrey, İngiltere, 2006, sf. 212.
- Çakır, İ, “The Quest For Foreign Financing”, ANKA Review, january 15, 1989, s.25
- Çakır, İ. “Yabancı Sermayede İlk Şart İstikrar”, Türk Henkel, Mayıs 1989, s.9
- Çetinkaya Özhan, Türkiye’de Kamu İşletmeciliği ve Özelleştirme Ekim Basım Yayını-2012, s.250-255,
- Çetinkaya Özhan, Türkiye’de Kamu İşletmeciliği ve Özelleştirme, Ekim Basım Yayını-2012, s.250-255.
- Demir, Murat. ve Erşan Sever. (2008). Kamu Altyapı Harcamalarının Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi: Türkiye Üzerine Bir İnceleme (1980-2007), Marmara Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi, Cilt:25, Sayı:2, s.78-85-115-117.

Demir, Mehmet; Hekim ve Hastane Yönünden Tıbbi Sorumluluk Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara, 2018, s.96-105.

Demirkıran, A. “An Approach to Project Financing, Build-Operate-Transfer Model (B.O.T.), Buyer’s Highlights From Turkey, Autumn 1988, s.42-45

Dikkaya, Mehmet. Özyakışır, Deniz. ve Üzümcü, A. (2008), Türkiye’nin Ekonomi Politikası (1923-2007). Orion Kitabevi: Ankara, s.95-97-102-106.

DPT, Planlama, DPT. Y., Ankara, 1973.

Emek, Uğur. (2009). Türkiye’de Altyapı Hizmetlerinin Özel Sektöre Gördürülmesi, Neden, Ne zaman, Nasıl?, İktisat İşletme ve Finans, 24(284), 15-27-29.

Emmioğlu Kahraman, Türkiye’de Sanayileşmenin Serüveni, Truva Yayınları-2010, s.48.

Enerji Piyasası Denetleme Kurumu (2015). Doğal Gaz Piyasası 2015 Yılı Sektör Raporu, Ankara, s.20-28.

Enerji Piyasası Denetleme Kurumu (2016). Doğal Gaz Piyasası 2016 Yılı Sektör Raporu, Ankara, s.35-38.

Erçakar M. E. ve Karagöl Erdal. T.(2011). Türkiye’de Doğrudan Yabancı Yatırımlar, SETA Analiz, Sayı:33, s.1-10-15-25-32.

Eroğlu, Nadir. (2007), “Atatürk Dönemi İktisat Politikaları” Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, XXIII (2), s. 37-40-54-58.

Fidan, Hüseyin, (2017), Türkiye’de Sayısal Bölünme Düzeylerinin Belirlenmesinde Gini Yaklaşımı, Business and Economics Research Journal, 8(1), s.49-52

Genç Ömer. ve Erdal Ertuğrul. (2007). Altyapı Yatırımlarının Finansmanı, Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş., GA/07-07-30, s.10-17

Genç Ömer. ve Erdal Ertuğrul. (2007). Altyapı Yatırımlarının Finansmanı, Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş., GA/07-07-30, 1-22.

- Geyik, Pınar Özdemir, A Kerem Uludağ, Erdem Karabulut & Osman Saraçbaşı, (2005), Yasam Sürelerindeki Farklılıkların Gini Katsayısı ile incelenmesi, VIII. Ulusal Biyoistatistik Kongresi, Sözlü Sunumlar, s. 324-332.
- Goel, D.(2003). Impact of Infrastructure on Productivity: Case of Indian Registered Manufacturing, Indian Economic Review, New Series, Vol: 38, No:1, 95-113.
- Hüseyin Yücel, Cumhuriyet Ekonomisinin Kuruluşu Ve Gelişimi, 2007, s.208-211-404.
- İnan Afet, İzmir İktisat Kongresi, Türk Tarih Kurumu Yayını-1989, s.85
- İnan, Afet. (1972), Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci ve İkinci Sanayi Planı 1933.Türk Tarih Kurumu Yayınevi: Ankara, s.73-77-128-137.
- Joyner, Kate (2007), "Dynamics Evolution in Public-Private Partnerships, The Role of Key Actors in Managing Multiple Stakeholders". Managerial Law, Volume 49, No. 5/6, 217.
- Kalem, Ali. (2015). Türkiye'deki Kamu Yatırımlarının Özel Sektör Yatırımlarına Etkisinin İncelenmesi, Uzmanlık Tezi, T.C. Kalkınma Bakanlığı, Yayın No:2922, Ankara, s.106-109.
- Kalem, Ali., Türkiye'deki Kamu Yatırımlarının Özel Sektör Yatırımlarına Etkisinin İncelenmesi, Uzmanlık Tezi, T.C. Kalkınma Bakanlığı, Yayın No:2922, Ankara, 2005, s.48.
- Kazgan, Gülten., "Ekonomide Dışa Açık Büyüme". İstanbul ;Altın Kitaplar Yayınevi,1988, s.74
- Kılıçbay Ahmwt., İktisadi Planlama, T.Ü.İ.F.Y., İstanbul 1981
- Kılıçbay Ahmet, Türk Ekonomisi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları-1992, s.85-92.
- Kuruç Bilsay, Belgelerle Türkiye İktisat Politikası, A.Ü. SBF Yayınları-1993,s.150-178.
- Lall, S.V. (2007), "Infrastructure and Regional Growth, Growth Dynamics and Policy Relevance for India", The Annuals of Regional Science, 41(3), 581-601.
- Ölçen, Ali Nejat, Halk Sektörü, Ayyıldız Matbaası-1973, s.45-75.

Pamuk Şevket, Osmanlıdan Cumhuriyete, Küreselleşme İktisat Politikaları ve Büyüme, Türkiye İş Bankası Kültür yayınları-2012, s.105.

Pamuk, Şevket, Türkiye'nin 200 Yıllık İktisat Tarihi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları-2014, s.1-5-7-12-

Rosenstein-Rodan, Paul, (1943), Problems of Industrialization of Eastern and South-Eastern Europe, Economic Journal, 53(210), s.220-225.

Romer, Paul M., (1990), Endogenous Technological Change, Journal of Political Economy, 98(5), s.202-204.

Percoco, Marco. (2004), "Infrastructure and Economic Efficiency in Italian Regions", Networks and Spatial Economics, 4(4), 361-78.

Saatçioğlu, Cem. Ve Karaca, Orhan. (2013). "Ulaştırma Altyapısı ve Bölgesel Gelir Farklılıkları: Türkiye için Ampirik Bir Analiz", İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi, Cilt 1, Sayı 1, 2013, ss.1-11.

Seyidoğlu, Halil. "Uluslararası İktisat", İstanbul, Güzem Yayınları, 1990, s.27-30

T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü (2015). Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü 2015 Yılı Faaliyet Raporu, Ankara. 1-359., s.75-81.

Tekeli, Mine. "Yap-İşlet-Devret Modelinin Ekonomik Yararlılığı", İşletme ve Finans, Ekim 1988, s.172

Tezel, Yahya Sezai., Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923- 1950), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları-2015, s.78-94

Turanh Rona., İşgüden., Tamer., A. Ekonomi; Sözlüğü, Bilim Teknik Yayınları., İstanbul, 1987

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2009, Ankara.

Uluatam, Ö. "Yap-İşlet-Devret Modeli Üzerine Düşünceler", İşveren(TİSK), cilt 27, sayı 5, Şubat 1989, s.158-165.

Uluatam, Ö. "Yap-İşlet-Devret Modeli Üzerine Düşünceler", İşveren(TİSK), cilt 27, sayı 5, Şubat 1989, s.44-52-55

Uz, Abdullah; "Kamu-Özel Ortaklığı / Public-Private Partnership (PPP) (Kavram ve Hukuksal Çerçeve)", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C. XI, Sa.1-2, 2007, s.1150-1171.

Yescombe, Edward, Public-Private Partnerships, Principles of Policy and Finance, Elsevier, First Edition, 2007,sf. 39.

Kara, Akif, Taş, Seyhan, ve Türkmen, Sena, (2016). The impact of infrastructure expenditure types on regional income in Turkey. Regional Studies, 50(9): 1509-1519

Karahanogulları, Onur (2011), "Kamu Hizmetleri Piyasa İlişkisinde Dördüncü Tip: Eksik İmtiyaz (Kamu-Özel Ortaklığı)", Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, Cilt 66, No. 3, Ankara, 2011, s.81.

ADN PPP Sağlık Yatırımları AŞ. (2014), s.6-8. "Adana Entegre Sağlık Kampüsü Projesi

Mendelson, Dan, Schwartz, Barry. (1993) "The Effects of Aging and Population Growth on Health Care Costs", Health Affairs, 12(1): 119-125.

Yılmaz, Ferimah Yusufi; Karakaş, Derya Gültekin, (2011), "Devlet Kamu Üzerine Yeniden Düşünmek, Sağlıkta Kamu Özel Ortaklığı'nın Yapısal/Konjonktürel ve Türkiye'ye Özgü Nedenleri, Sağlık Alanında Kamu-Özel Ortaklığı Sempozyumu", Bursa, 6-7 Mayıs 2011, s.25.

Yücel Hüseyin, Cumhuriyet Ekonomisinin Kuruluşu ve Gelişimi, Ankara, 2017, s.208-211

Değer, Mustafa Kemal, ve Doğanay, Muharrem Akın. (2015). Ekonomik Büyüme Üzerinde Altyapı Yatırımlarının Etkisi: Seçilmiş Ülke Grupları İçin Panel Veri Analizleri (1994-2013), Paradoks Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi, Vol: 11, Sayı: 03, 63-82.

DPT. (1968). Devlet Planlama Teşkilatı, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968 - 1972), Ankara: DPT Yayınları.

Hüseyin Yücel, Cumhuriyet Ekonomisinin Kuruluşu ve Gelişimi, Ankara, 2017, s.208-211

Değer, Mustafa Kemal. ve Doğanay Muharrem Akın. (2015). Ekonomik Büyüme Üzerinde Altyapı Yatırımlarının Etkisi: Seçilmiş Ülke Grupları İçin Panel Veri Analizleri (1994-2013), Paradoks Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi, Vol: 11, Sayı: 03, 63-82.

DPT. (1968). Devlet Planlama Teşkilatı, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968 - 1972), Ankara: DPT Yayınları.

Elektronik Kaynaklar

<https://data.tuik.gov.tr> (Link:/Bulten/Index?p=Saglik-Harcamalari-Istatistikleri-2019-33659) **Erişim Tarihi: 10/03/2020 15:25**

www.saglik.gov.tr

(Link: <http://www.sbb.gov.tr/wpcontent/uploads/2018/11/%C4%B0kinci-Be%C5%9FY%C4%B1l%C4%B1k-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-1968-1972%E2%80%8B.pdf>)

Erişim Tarihi: 10/05/2020 17:22

<https://www.uab.gov.tr>

Erişim Tarihi:03/04/2021 15:28

<https://www.kgm.gov.tr/> (Link: Sayfalar/KGM/SiteTr/Root/default.aspx)

Erişim Tarihi:23/05/2021 18:45

<https://www.dsi.gov.tr/>(Link: [Sayfa/Detay/698#:~:text=Devlet%20Su%20%C4%B0%C5%9Fleri%20Genel%20M%C3%BCd%C3%BCr%C3%BC%C4%9F%C3%BC](https://www.dsi.gov.tr/Sayfa/Detay/698#:~:text=Devlet%20Su%20%C4%B0%C5%9Fleri%20Genel%20M%C3%BCd%C3%BCr%C3%BC%C4%9F%C3%BC))

Erişim Tarihi:17/08/2021 12:52

<http://www.disasterinfo.net/>

(Link:[safehospitals_refdocs/documents/english/windhazardmaps/WindHazards_Turn-key.pdf](http://www.disasterinfo.net/safehospitals_refdocs/documents/english/windhazardmaps/WindHazards_Turn-key.pdf), **Erişim Tarihi: 19.01.2016 17:25**

Sağlık Bakanlığı (2003), “Sağlıkta Dönüşüm”, (Link:

<https://www.saglik.gov.tr/TR,11415/saglikta-donusum-programi>.)

Erişim Tarihi: 15/12/2020

Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi Teknik Olmayan Özet”,tr/19536/Çevre ve-
Sosyal-Etki Değerlendirmesi, (Erişim: 28.09.2014).

(Link :<http://www.pppadanahastanesi.com/>)

[http://www.sbb.gov.tr/\(Link:wpcontent/uploads/2018/11/%C4%B0kinci-Be%C5%9FY%C4%B1l%C4%B1k-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-1968-1972%E2%80%8B.pdf\)](http://www.sbb.gov.tr/(Link:wpcontent/uploads/2018/11/%C4%B0kinci-Be%C5%9FY%C4%B1l%C4%B1k-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-1968-1972%E2%80%8B.pdf))

Erişim Tarihi: 10.02.2020 12:45

[http://www.sbb.gov.tr/\(Link:wpcontent/uploads/2018/11/%C4%B0kinci-Be%C5%9FY%C4%B1l%C4%B1k-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-1968-1972%E2%80%8B.pdf \)](http://www.sbb.gov.tr/(Link:wpcontent/uploads/2018/11/%C4%B0kinci-Be%C5%9FY%C4%B1l%C4%B1k-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-1968-1972%E2%80%8B.pdf))

Erişim Tarihi: 10.02.2020 19:52

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1: Ülkemizde Faaliyette Bulunan Şehir Hastaneleri.....	42
Tablo 2: Kısm Sanayi Planlarının Açıklanması	56
Tablo 3: Demokrat Parti Döneminde Kurulan Şeker Fabrikaları (1953-1956)	65
Tablo 4: Demokrat Parti Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları.....	69
Tablo 5: Demokrat Parti Döneminde Yapılan Havalimanı Yatırımları	70
Tablo 6: Birinci Beş Yıllık Planı Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları.....	75
Tablo 7: İkinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları	78
Tablo 8: Üçüncü Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları	81
Tablo 9: Dördüncü Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları...	84
Tablo 10: Beşinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları.....	87
Tablo 11: Beşinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Havalimanı Yatırımları	89
Tablo 12: Altıncı Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları.....	91
Tablo 13: Yedinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları	95
Tablo 14: Yedinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Havalimanı Yatırımları	97
Tablo 15: Sekizinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları	100
Tablo 16: Sekizinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Havalimanı Yatırımları ...	104
Tablo 17: Sekizinci Beş Yıllık Plan Döneminde Yapılan Havalimanı Yatırımları ...	105
Tablo 18: Dokuzuncu Kalkınma Plan Döneminde Yapılan Havalimanı Yatırımları(Adalet ve Kalkınma Partisi Dönemi).....	108
Tablo 19: Dokuzuncu Kalkınma Planı Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları(Adalet ve Kalkınma Partisi Dönemi).....	109
Tablo 20: Dokuzuncu Kalkınma Planı Döneminde Yapılan Otoyol Yatırımları : Dokuzuncu Kalkınma Planı Döneminde Yapılan Baraj ve HES Yatırımları(Adalet ve Kalkınma Partisi Dönemi)	113
Tablo 21: Eşdeğer Hanehalkı Kullanılabilir Fert Gelirine Göre Gini Katsayısı.....	115

ŞEKİLLER ve GRAFİKLER LİSTESİ

Şekil 1: Türkiye’de Elektrik Üretim ve Dağıtım Bölgeleri.....	28
Şekil 2: Çimento Fabrikası Kurulan İller	66
Grafik 1: Kişi Başına Düşen Hastane Yatak Sayısının Uluslararası Bağlamda Karşılaştırılması (10 Bin Kişi Üzerinden Değerlendirme Yapılmıştır).....	44
Grafik 2: Toplam Sağlık Harcamaları (milyon TL) 2010-2019	45

ÖZGEÇMİŞ

Osman ERDOĞAN ilk, ortaokul ve lise öğrenimini Ankara’da yaptı. Üniversiteden yüksek lisans eğitimine kadar tüm eğitim-öğretim hayatını Karabük’te tamamladı. 2019 yılında Karabük Üniversitesi’nde İktisat Bölümü’nü bitirdi. Yine aynı yıl üniversitenin Lisansüstü Eğitim Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı’nda yüksek lisans eğitimine başladı.