

Amaçlar ve Sonuçlar Bağlamında Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında Ulaştırma Politikası

DOI: 10.26466/opus.851118

*

Enes Öz*

* Öğr. Gör. Dr., Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Hacıbektaş MYO, Nevşehir/Türkiye
E-Posta: enesoz@nevsehir.edu.tr ORCID: [0000-0001-5626-5516](https://orcid.org/0000-0001-5626-5516)

Öz

Cumhuriyetin ilan edilmesi ile birlikte ulaşım alanında politikalar geliştirilmiş ve yatırımlar yapılmaya başlanmıştır. Bu dönemde başlatılan sanayileşme hamlesi, ülkenin bütününde bir ulaşım ağı geliştirilmesini gerekli kılmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında ulaşım çalışmaları genel itibari ile demiryolları etrafında şekillenmiştir. II. Dünya Savaşı'nın başlaması ile yavaşlayan demiryolu yatırımları, savaş sonrası Marshall Yardımları'nın etkisi ile karayolu yatırımlarına kaymıştır. Türkiye 1950'li yılların sonu itibariyle planlı kalkınma modeline geçme kararı almıştır. Bu anlamda atılan en önemli adım 1963-1967 yıllarını kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı olmuştur. Planda ulaştırma başlığı taşıma, limanlar ve iskeleler, havaalanları olarak başlıklara ayrılmış ve ulaştırma alanında hedef ve ilkeler belirlenmiştir. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda farklı ulaştırma sistemleri içerisinde seçim yapılırken ekonomik davranılması, artan nüfus ile orantılı olarak yolcu ve yük trafiğinin karşılanması ana ilke olarak belirlenmiştir. Planda ulaştırma sistemleri olan demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu alanlarında hedef ve politikalar ortaya konulmuştur. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ulaştırma hedeflerine ulaşıp ulaşılmadığı ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kalkınma Planı, Ulaştırma, Karayolu, Demiryolu

Transport Policy in the First Five-Year Development Plan in the Context of Objectives and Results

*

Abstract

With the proclamation of the Republic, policies in the field of transportation were developed and investments were made. The industrialization move initiated in this period necessitated the development of a transportation network throughout the country. In the first years of the Republic, transportation activities were generally shaped around railways. Railway investments that slowed down with the start of the World War shifted to highway investments with the effect of Marshall aid after the war. Turkey has taken the decision to proceed with the planned development models by the end of 1950. The most important step taken in this sense was the First Five-Year Development Plan covering the years 1963-1967. In the plan, the transportation title was divided into titles as transportation, ports and piers, airports, and targets and principles in the field of transportation were determined. It was determined as the main principle to act economically while choosing among different transportation systems and to meet passenger and freight traffic in proportion to the increasing population in the First Five-Year Development Plan. Targets and policies in the fields of transportation systems such as railway, road, seaway and airline are set forth in the plan. In the First Five-Year Development Plan it has been discussed whether the transportation targets have been achieved.

Keywords: *Development Plan, Transport, Road, Railway*

Giriş

1929 yılında tüm dünyayı etkileyen ekonomik buhran ile birlikte ekonomide planlama bir iktisadi disiplin olarak ortaya çıkmıştır. Dünya çapında yaygınlaşan planlı ekonomi modeli anlayışı kısa süre içerisinde Türkiye’de de temel politika olarak kullanılmıştır. 1934 yılında yürürlüğe konulan Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı sayesinde Türkiye için planlama başlamıştır. Birinci Sanayi Planı’nın başarılı olması, 1936’da İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı’nın hazırlanmasına sebebiyet vermiştir. 1938-1943 yıllarını kapsayacak şekilde uygulamaya hazırlanan İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı, II. Dünya Savaşı’nın başlaması ile hayata geçirilememiştir.

II. Dünya Savaşı’nın ardından devletçi modelden kademe kademe ekonomide liberal sisteme geçiş sağlanmıştır. Türkiye bir taraftan ekonomide liberal modeli benimserken, diğer taraftan da ekonomide plansızlığın güçlükleri ile yüzleştiği için, 1960 yılından itibaren beş yıllık hedeflere göre planlama sistemine geçmiştir.

Türkiye’nin planlı ekonomi modeline geçmesi ile birlikte beşer yıllık planlar içerisinde ulaştırma konusu üzerinde özenle durulmuştur. Zira ulaştırma, devleti ve bireyleri doğrudan ilgilendiren bir özelliğe sahip olup, ekonomik süreçlerin önemli bir parçasıdır. Ticaret çarklarının dönebilmesi, lojistik güç ile ilgili olduğundan dolayı ülke kalkınmasına doğrudan etki eden bir yöne sahiptir. Mustafa Kemal Atatürk “*Ekonomik hayatın etkinlik ve canlılığı ancak ulaştırma vasıtalarının, yolların, demiryollarının, limanların durumu ve derecesiyle orantılıdır.*” (Atatürk’ün S.D., Cilt I, 2006, s.242) diyerek ulaştırmanın ekonomi üzerindeki etkisine vurgu yapmıştır. Atatürk’ün belirttiği “*muasır medeniyetler seviyesinin üzerine çıkma*” hedefinde, yol medeniyettir anlayışı da ulaştırmaya verilen önemi bir kat daha arttırmıştır. Atatürk “*Memleketimizi bundan başka şimendifer ile ve üzerinde otomobiller çalışır şoselerle şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendiferler oldukça bunlara karşı merkepler ve kağıt ile ve tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkışmanın imkânı yoktur.*” (Atatürk’ün S.D., Cilt II, 2006, s.215) sözleri ile ülkenin kalkınmışlık seviyesinin, ulaştırma sistemleri ve ulaşım araçlarının kalkınma ile doğru orantılı olduğunu vurgulamıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren her alanda başlayan kalkınma hamlesi ulaştırma alanında da kendini göstermiş ve demiryolları yatırımları ile başlayan ulaştırma üzerine politikalar, planlı dönem ile birlikte daha çok karayollarına yönelmiştir.

Planlı Dönem Öncesi Türkiye’de Ulaştırma Politikası

Tarih boyunca tüm devletlerde olduğu gibi Osmanlı Devleti de ulaşım hatlarına her dönemde önem vermiştir. Zira Osmanlı Devleti için ulaştırma, seferlerde orduların kullanacağı güzergâh üzerinde bulunan yolların inşası açısından önemli olmuştur. Osmanlı Devleti’nde ulaşım yalnızca askeri amaçlar ile değil, ticari amaçlar açısından da büyük önem arz etmektedir. Osmanlı Devleti’nin İpek ve Baharat yollarına hâkimiyeti dünya ticaretinin önemli ölçüde bu yollar üzerinden sağlanması devlet için bu yolların önemini arttırmıştır.

Osmanlı Devleti’nde bir diğer ulaşım sistemi olan limanlar da daha çok ticari amaçlar ile kullanılmış, Akdeniz havzasında Süveyş Kanalı’nın açılması sonrası yeniden canlanan ticari faaliyetler limanların önemini arttırmıştır. İthalat ve ihracat faaliyetlerinin büyük bir kısmı limanlar üzerinden yürütülmüştür.

Ulaştırma alanında yapılan yatırımlar Osmanlı Devleti’nin son dönemlerinde demiryolları üzerinde gözlemlenmiştir. Osmanlı Devleti’nde demiryollarının geliştirmenin amacı ekonominin canlandırılması adına olmuştur. Ülkenin iç bölgelerinde bulunan verimli ovalardan ürünlerin, limanlara ulaştırılması, ayrıca ithal ürünlerin de Anadolu’nun içlerine kadar taşınabilmesi için demiryollarının geliştirilmesi uygun görülmüştür. Bu dönemde özellikle demiryolları üzerine yoğunluk kazanan çalışmalar, yöneticileri gerekli yatırımları yapabilecek sermaye arama girişiminde bulunmaya itmiştir. Sermaye arama girişimleri sonucu Alman, Fransız ve İngiliz sermayeleri ülkenin farklı bölgelerinde demiryolu yapım ve işletme faaliyetleri yürütmüşlerdir. Bu faaliyetler sonucu Osmanlı Devleti’nde işleme açılan ilk hat Alsancak-Aydın hattı olmuştur. Bu hattın açılması sonrası ülkenin farklı bölgelerinde bulunan hatların da inşaları tamamlanarak faaliyete alınmıştır. Ancak ülke çapında işleme açılan hatların farklı ülkelerin sermayeleri tarafından açılması

bu hatların birbiri ile olan bağlantılarının olmamasına ve kopukluğa neden olmuştur. (Avcı, 2005, s.88)

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte ulaşım alanında politikalar geliştirilmeye başlanmış, yatırımlar da hız kazanmıştır. Zira bu dönemde başlayan sanayileşme hamlesi ülkenin bütününde bir ulaşım ağı geliştirilmesini gerekli kılmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında benimsenen ulaşım çalışmaları genel itibari ile demiryolları etrafında şekillenmiştir. Çünkü Osmanlı Devleti döneminden Türkiye Cumhuriyeti dönemine, en gelişmiş ulaşım ağı olarak yaklaşık 4.000 km'lik demiryolu hatları kalmıştır. Bu hatların %70'i de Ankara-Konya çizgisinin batı kısımlarında kalan hatlar olmuştur. Demiryolu hatlarına ek olarak, 80 lokomotif 1.300 civarında ise yük ve yolcu vagonu kalmıştır. (Evren, 2006, s.64) Osmanlı Devleti'nden kalan demiryolları ağının güçlendirilmesi çalışmaları, en gerçekçi yaklaşım olarak ele alınmıştır.

1923 yılında hazırlanan *"Umur-u Nafia Programı"* sayesinde Türkiye'nin doğu ile batısı arasında ve iç kesimler ile limanlar arasında bir demiryolu ağının inşası planlanmıştır. Atatürk bu durumu *"Doğu vilâyetlerimizin belli başlı ihtiyacı, orta ve batı illerimize demiryollar ile bağlanmaktadır. Şarka ilerleyen iki ana demiryolunun hızla bitirilmesini ve bunları birbirine bağlayacak yollar örüğüne şimdiden başlanmasını lüzumlu görüyoruz."* (Atatürk'ün S.D., Cilt I, 2006, s.402) sözleri ile açıklamıştır. Böylece ülke çapında üretim-tüketim merkezleri birbirine bağlanarak, ekonomi dengesi oluşturulması ve hattın geçtiği güzergâh üzerinde bulunan bölgelerin de geliştirilmesi amaçlanmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında temel demiryolu politikası, hatların devlet bütçesi ile en kısa sürede inşa edilmesi olmuştur. Atatürk'e göre *"Türkiye hükümetinin tespit ettiği projeler dahilinde muayyen zamanlar zarfında vatanın bütün mıntıkları çelik raylarla birbirine bağlanacaktır. Bütün vatan bir demir kitle haline gelecektir. Demiryolları memleketin tüfekten, toptan daha mühim bir emniyet silâhıdır. Demiryollarını kullanacak olan Türk milleti menşesindeki ilk sanatkârlığının, demirciliğinin eserini tekrar göstermiş olmakla müftechir olacaktır. Demiryolları Türk milletinin refah ve medeniyet yollarıdır.."* (Atatürk'ün S.D., Cilt II, 2006, s.301) Bu düşünceden hareket ile 1924-1938 döneminde ülke çapında 3.302 km yeni demiryolu inşa edilmiş, Osmanlı Devleti'nden kalan yaklaşık 4.000 km'lik demiryolu hattı ile kıyaslanacak olursa bu durum cumhuriyetin ilk 15 yılında demiryolu alanındaki başarının

göstergesi olmuştur. Devlet bütçesi ile inşa edilen demiryollarına ek olarak 1938 yılına kadar yabancı demiryolu işletmeleri devletleştirilmiştir. (Avcı, 2014, s.48, 49) Böylece ülke yalnızca demir ağlar ile örülmekle kalmamış, demiryolları gibi stratejik noktalar devlet kontrolüne geçmiştir.

II. Dünya Savaşı'nın başlaması ile yavaşlayan demiryolu yatırımları, 1950'li yıllardan itibaren Marshall Yardımı'nın etkisi ile karayolu yatırımlarına kaymıştır. Bu dönemde tarımda makineleşme ve tarımsal üretimin artması karayolları yatırımlarının artmasını gerektirmiştir. (Ayten ve Dede, 2003, Cilt I, s.97) Cumhuriyetin ilanında yaklaşık 18.000 km olan karayolu ağı 1 Mart 1950'de karayolu Genel Müdürlüğü'nün kurulması ile birlikte artışa geçmiş, 1960 yılında toplam 61.542 km (Karayolları Genel Müdürlüğü 2017, 2018) uzunluğa erişmiştir. Ülke çapında karayolu ağında yaşanan gelişim, demiryollarında olduğu gibi ulaşım sisteminin gelişmesine katkı sağlamıştır. (Evren, 2006, s.65) Böylece Türkiye'de şehir ana arter yolları ile şehirlerarası karayollarında belirli bir noktaya ulaşılmıştır.

Planlı Kalkınma Modelinin Başlaması ve Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın Uygulamaya Konulması

Türkiye'de 1950-1960 yıllarında liberal bir ekonomik model uygulanmış, bu durum devlet temelli kalkınma planlarını sınırlandırmıştır. 1960'lı yıllara yaklaşıldığında etkisini daha da hissettiren ekonomik dengesizlik, plansız liberal ekonomi modelinden verim alınamayacağına anlaşılmaya sebep olmuştur. Bu durum sermayenin plansız bir şekilde kullanımının devam ettirilemeyeceği düşüncesini güçlendirmiştir. Böylece ekonomide atılacak adımların belirli bir plan çerçevesinde yapılması kararlaştırılmıştır. (Takım, 2011, s.155, 156)

Avrupa Ekonomi İşbirliği Teşkilatı (OEEC) hazırladığı raporda, yatırımlarda iç-dış dengelerin korunması önerisinde bulunmuş, bu durum Demokrat Parti iktidarının son yıllarında ekonomide planlı bir model için ön çalışmalara başlanmasının önünü açmıştır. Bu dönemde Türkiye dış borçlarını ödemekte zorlanmış, 1958 yılında Avrupa'da dış borçlar ile ilgili bir görüşme yapılmış ve bu görüşmelerde Türkiye'nin planlı modele geçmesi tavsiye edilmiştir. Demokrat Parti'nin son

yıllarında hazırlanmış olan ekonomide planlı model 27 Mayıs 1960 tarihli askeri darbe ile ülkenin yönetimini ele geçiren Milli Birlik Komitesi tarafından uygulamaya konulmuştur. Planlı modele geçiş konusunda yaşanan ilk somut gelişme 5 Ekim 1960'da yürürlüğe giren "*Devlet Planlama Teşkilatının Kurulması Hakkında Kanun*" ile yaşanmıştır. Hollanda'dan gelen ekonomist Jan Tinbergen'in danışmanlığını yaptığı, Başbakanlık Müsteşarı Alparslan Türkeş ve o dönem Kurmay Albay rütbesinde bulunan Muammer Şinasi Orel'in katkıları ile Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kurulmuştur. (Millet Meclisi Kanunlar Dergisi, 1960, s.221., Resmi Gazete, 5 Ekim 1960.) DPT'nin kurulması ile birlikte ülke kalkınması adına sosyo-ekonomik alanda planlamalar yapabilecek bir kurum oluşturulmuştur.

DPT'nin kurulmasından sonra ilk faaliyeti "*Plan Hedefleri ve Stratejisi*" raporunu hazırlamak olmuş, hazırlanan bu rapor 30 Haziran 1961 tarihinde bakanlar kurulu kararı ile onaylanmıştır. (Erdoğan, 2020, s.258) Türkiye adına kısa ve uzun vadeli kalkınma planlarının belirlendiği hedefte amaç olarak "*Türk toplumunun seçtiği yaşayış şekli olan demokrasi düzeni içinde en yüksek kalkınma hızını sağlayacak, devam ettirecek ve sosyal adaleti gerçekleştirecek bir kalkınma planı yapılacaktır*" cümlesine yer verilmiştir. Plan stratejisinde yer verilen ifadeler şu şekildedir: "*15 yıllık bir perspektif içinde 5'er yıllık dönemleri kavramak üzere kalkınma plânları hazırlanacak ve bu çerçevede içinde planlar her yıl gözden geçirilecektir... Türk ekonomisi Devlet ve özel teşebbüs sektörlerinin yan yana bulunduğu karma bir ekonomidir... Önümüzdeki plan devresinde nüfusun şimdiki artış hızı göz önünde tutularak % 7 civarında bir kalkınma hızına ulaşmak hedef olarak tespit edilmiştir.*" (Resmi Gazete, 5 Temmuz 1961) Uygulanacak planların ekonomi ile bağlantılı yan konularda ülke kalkınmasında stratejilerin belirleneceği ortaya konulmuştur. Ayrıca, Türkiye'nin 15 yıllık bir süreci öngören hedeflerinin saptanması ve politikasını da buna göre geliştirmesi gerekmiştir. Ek olarak plan stratejisinde Türk ekonomisinin karma bir modele sahip olduğu ve planlamada devlet ve özel şirketlerin birlikte değerlendirileceği yorumu yapılmış, ilk planlamada da %7 oranında kalkınma hedefi belirlenmiştir.

Kurucu Meclis'in belirlediği anayasa komitesi tarafından hazırlanan yeni anayasa 1961 yılında kabul edilmiştir. Bu anayasada yer alan 41. Maddede "*İktisadî, sosyal ve kültürel kalkınmayı demokratik yollarla*

gerçekleştirmek; bu maksatla, millî tasarrufu artırmak, yatırımları toplum yararının gerektirdiği önceliklere yöneltmek ve kalkınma plânlarını yapmak devletin ödevidir” (Resmi Gazete, 20 Temmuz 1961) ifadelerine yer verilerek ülke kalkınmasında planlı model ile hareket edileceği vurgulanmıştır.

İktisadi ve sosyal hayatta planlı modelin belirlenmesini takiben İsmet İnönü başbakanlığındaki hükümet tarafından, 1963-1967 yıllarında uygulanmak üzere Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanmıştır. Konu ile alakalı mecliste yaptığı konuşmasında İsmet İnönü “*Kalkınmanın planlı veya plansız gerçekleştirilmesi üzerinde uzun tartışmalar yapılmıştır. İlim ve politika çevrelerinde hemen bütün dünyada yapılan bu tartışmalar planlı kalkınma görüşünün zaferi ile sonuçlanmıştır. Zamanımızda temel mesele haline gelmiş olan kalkınma ve iktisadi büyüme için plân, başvurulması gerekli bir vasıta olarak görülmektedir*” (Millet Meclisi Tutanak Dergisi, 1962, s.553, 554) cümlelerini kullanarak, planlı modelin dünya genelinde daha uygun bulunduğunu vurgulamıştır. Plan, TBMM Plan Karma Komisyonu, Millet Meclisi ve Cumhuriyet Senatosu’nda görüşülerek 21 Kasım 1962’de onaylanmış, 1 Ocak 1963’den itibaren özel ve kamu iktisadi teşebbüsleri için, 1 Mart 1963 tarihinden itibaren ise genel bütçeye bağlı devlet daireleri ile belediyeler ve özel idareler için yürürlüğe girmiştir. (Resmi Gazete, 3 Aralık 1962., DPT Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963, s.3)

Kalkınma planından, Türkiye’nin planlı modelde yeni olmadığı, daha önceki dönemlerde yapılan birtakım planlamalar olduğu ve bunlarda da başarı kaydedildiği vurgulanmıştır. Planda ayrıca Türkiye’nin, planı hazırlarken dünyadaki en son gelişmeleri dikkate alarak planı hazırladığına dikkat çekilmiştir. Planın hedefi ve stratejisi Türk toplumunun yapısı, gündemi, ülke kaynakları göz önünde bulundurularak oluşturulduğu belirtilmiş, ekonomide “*karma ekonomi*” imkanlarına göre hareket edileceği ifade edilmiştir. (DPT Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963, s.1)

Planda üzerinde durulan bir diğer önemli konu da Türkiye’nin artan nüfusu olmuştur. Bu konu da yapılan tespite göre ülke nüfusunun yıllık %3 gibi çok hızlı bir artış gösterdiği ve nüfus artışına paralel olarak kitlelerin ihtiyaçlarının da hızla çoğalacağı belirtilmiştir.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda genel olarak değinilen noktalardan biri de planın kaynakları olmuştur. Buna göre plandaki hedeflerin sağlanabilmesi için iç kaynaklara ek olarak, uluslararası işbirliklerine gidilebileceği ve dış kaynakların da değerlendirilebileceği göz önünde bulundurulmuştur. Uluslararası dayanışma sayesinde bu ulusal planın gerçekleştirilebileceği açıklanmıştır. Planda yıllık %7 oranında büyüme hızını yakalamak için gerekli kaynaklar, kullanım yolları, gerekli düzenlemeler ve alınması gereken tedbirler birbirine bağlı bir bütün olarak değerlendirilmiştir.

Türkiye'de Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile başlayan planlı dönemin, ekonomik ve sosyal alanda kalkınma amacı yanında ülke demokrasisine de büyük bir katkı sunacağı beklenmiştir. Zira planda "...*Türk Milletinin demokrasi ve hürriyet içinde kalkınma azmine dayanmaktadır*" ifadesine yer verilmiştir. (DPT Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963, s.4)

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında Ulaştırma Politikası

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ulaştırma başlığında, mevcut durum, üretim, yatırım hedefleri ele alınmış ve ulaştırma alanında yer alan sektörler incelenerek gelecek hesaplamaları yapılmıştır. Planda ulaştırma başlığı taşıma, limanlar ve iskeleler, havaalanları olarak başlıklara ayrılmıştır. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda haberleşme alanı da ulaştırma başlığı altında yer almış olsa da bu konu ayrı bir çalışma başlığı oluşturacağı ve farklı inceleme alanları olduğu için değinilmemiştir. Zira İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile birlikte devam eden diğer planlarda da haberleşme konusu artık ulaştırma başlığı altında değil iki başlık yan yana verilerek her iki konunun da kendi bütünlüğü içerisinde ele alınması esası benimsenmiştir.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda farklı ulaştırma sistemleri içerisinde seçim yapılırken ekonomik davranılması, artan nüfus ile orantılı olarak yolcu ve yük trafiğinin karşılanması ana ilke olarak belirlenmiştir. Ayrıca mevcut kapasiteden en iyi yararlanarak yeni kapasiteler oluşturmak, ulaşım hizmetlerini iyileştirmek, ulaştırma sektörünü milli ekonomiye uygun bir biçimde yürütmek yine ana ulaştırma ilkelerinden olmuştur. (DPT Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963, s.384) Ulaştırma-

da genel politika belirlenirken üzerine konulması gereken ulaştırma ihtiyaçları olduğu ancak bunun ülke ekonomisinin sınırları çerçevesinde yapılabilmesi üzerinde durulmuştur.

Planda genel ulaştırma durumu ele alınmış, halihazırdaki ulaştırma sistemindeki ana yol şebekesi, ihtiyacı karşılamaya yakın bir seviyede geliştirilmişken bu şebekeye bağlı ve sosyal amaçlı kullanılan il ve köy yollarının ihtiyacı karşılamaktan uzak olduğu belirtilmiştir. Ülkede karayollarının fiziki olarak standartların altında olduğu, demiryollarının eski usullere göre yapıldığı ifade edilmiştir. Daha önceki dönemlerde ülke ekonomisinin şartları değerlendirilmeden bir ulaşım tarifesinin uygulandığı bundan sonra milli ekonomiye en faydalı ulaşım tarifesinin yürütüleceği yine planda ifade edilenler arasında olmuştur. Ulaştırma politikasında trafik haritası, taşıma ekonomisi için gerekli olan envanter ve maliyet konularında bilgilerin gelişmesi, ulaştırma alanında uygulanacak planın daha etkili bir biçimde yürütüleceğine dikkat çekilmiştir. (DPT Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963, s.384)

Ulaştırma alanında genel politikalar belirlenirken ulaştırma işlerinin ileriye dönük katma değer oluşturabileceği, yapılan yatırımların kısa ve uzun vadede ülke ekonomisine katkı yapacağı göz önünde bulundurulmuştur.

Tablo 1. Ulaştırmanın katma değeri (Miktarlar plan metninde "Milyon TL" olarak yer almıştır) (DPT Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963, s.385)

	1962	1963	1967
Taşıma	1650,0	1900,7	2659,4
Limanlar ve İskeleler	47,3	48,4	54,3

Türkiye’de yapılacak ulaştırma yatırımlarının ekonominin diğer alanlarını da etkileyeceği, özellikle taşımacılık ağının gelişmesi ile birlikte ticaretin artacağı hesaplanmıştır. Ticaretin artması tarım üretiminin daha karlı bir hale getirilmesini sağlayacağı için üretimin de bu sayede artırılması düşünülmüştür.

Genel ulaştırma politikalarında ülkenin her tarafında yapılacak yatırımlar ile ilgili Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda rakamlar verilmiştir. Bu planlamada yapılacak yatırımlar yıllara göre kalem kalem ele alınarak hesaplanmıştır.

Tablo 2. Ulaştırma kesiminde yapılacak yatırımlar (Miktarlar plan metninde “Milyon TL” olarak yer almıştır) (DPT Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963, s.385)

	1963	1964	1965	1966	1967	Toplam
Yol Yatırımları	707,0	702,2	793,6	902,5	1092,7	4198,0
Taşıtlar	158,2	347,8	420,7	686,7	850,1	2463,5
Taşıma Toplam	865,2	1050,0	1214,3	1589,2	1942,8	6661,5
Limanlar ve İskeleler	150,6	60,3	33,3	16,8	28,3	294,3
Havaalanları	27,7	22,3	22,3	22,2	22,2	116,7

Tablo 2’de yer alan bilgilerden hareket ile ulaşım sektörünü oluşturan yol yatırımları, taşıtlar, limanlar-iskeleler ve havaalanları başlıklarında yatırımlar yıllara göre hesaplanmıştır. Buna göre planın başladığı 1963 yılından, planın son bulacağı 1967 yılına kadar yatırım hedefi ortaya konulmuştur. Bu yatırımlarda en büyük payı karayolları almıştır.

Ulaştırma Politikasında Ana İlkeler, Tedbirler ve Hedefler

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda ulaştırma politikasında yer alan ilk alt başlık taşıma olmuştur. Ülke genelinde taşıma politikasının karmaşık ve sahipsiz bir durumda olduğu, bunun tek bir elden yönetilmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca taşıma işlerinde ekonomik hareket edilmesi, uzak bölgelere gerçekleştirilecek taşımaların demir ve denizyolu ile yapılması, bunları besleyici olarak ise kısa mesafeli taşıma yapılması kurmanın gerekliliği vurgulanmıştır. Taşıma ile ilgili tahminler de yürütülerek yolcu taşıma oranının yılda %7,7, yük taşımanın ise yılda %8,8 civarında artacağı ifade edilmiştir. Taşıma işinde yapılan hesaplamalar beraberinde hedefleri de getirmiştir. Öyle ki ülke ekonomisinin gelişimi için gerekli olan yük taşıma işlerinin herhangi bir tıkanıklık yaşamadan yapılması, rahat, güvenli ve ekonomik olarak da yolcu taşıma işlemlerinin gerçekleştirilmesi hedeflerin başında açıklanmıştır. Taşıma sistemleri (karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu) arasında var olan rekabetin yıkıcı olmasından dolayı buna bir son verileceğine ve bütün sistemlerin toplum yararına ve ulusal ekonominin menfaatlerine uygun olarak kullanılacağına dikkat çekilmiştir. Bunu yaparken de devlet yollarının kısa süre içerisinde tamamlanması şehir, kasaba ve köy yollarının gerektiği gibi yapılması hedefleri belirlenmiştir. Demiryollarının ekonomik olarak kullanılması ve iktisadi getirisi yüksek olan

hatların işletilmesi, planda belirlenen hedeflerden biri olmuştur. Deniz ticareti ile ilgili olarak modern tekneler ile dış ticaret ürünlerinin taşıma oranının arttırılarak, özellikle uluslararası sularda, yabancı bandralı gemiler ile rekabet edebilecek deniz ticaret filosu meydana getirmek hedefinin üzerinde durulmuştur. Hava ulaşımında ise havaalanlarının güvenliğinin arttırılarak, yakın ülkeler ile hava ulaşımının daha verimli yapılması düşünülmüştür. (DPT Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963, s.386, 387)

Planda taşıma ile ilgili mevcut, net bir biçimde ortaya konulmuştur. Buna göre taşıma işlerinde devlet ve özel teşebbüsün birlikte hareket ettiği, karayollarında özel teşebbüslerin, demir ve havayollarında sadece devletin, denizyollarında ise devlet ile özel teşebbüsün birlikte çalıştığı belirtilmiştir. Taşıma işlemlerinde en büyük payın karayolları ulaşımında olduğu 1950'de toplam taşımalarda karayolunun oranı, yolcu taşımada %46 yük taşımada %17 iken, 1960 yılında karayolunun yolcu taşıma oranı %67 yük taşımada ki oranı ise %37 olarak vurgulanmıştır. (DPT Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963, s.389) Bu durum karayollarının diğer ulaştırma araçları ile orantısız bir biçimde büyüdüğü gerçeğini ortaya koymuştur.

Planda 1962 ile ilgili mevcut yolcu ve yük taşıma rakamları verilmiş, planın başladığı 1963 yılı ile planın son yılı olan 1967 yılına ait yolcu ve yük taşıma tahminleri yapılmıştır.

Tablo 3. Yolcu taşıma tahminleri (Milyon yolcu)

Yıllar	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Toplam
1962	12 590,9	4 166,5	470,0(bin)	169,9(bin)	17 397,3
1963	13 463,9	4 605,6	477,0(bin)	190,4(bin)	18 736,9
1967	17 489,4	6 912,8	510,0(bin)	300,0(bin)	25 212,2

Tablo 3'te belirtildiği üzere ülke nüfusunda ve ekonomik şartlardaki yükselme ile yolcu sayılarının arttığı görülmüştür. Buna göre 1967 yılına gelindiğinde genel taşıma sektöründe karayolunun diğer sistemler arasında en fazla orana sahip olma özelliğinin yine devam edeceği öngörülmüşken, en hızlı büyümeyi havayollarının gerçekleştireceği düşünülmüştür. Öyle ki havayollarının 1962'den 1967'ye gelindiğinde %50'ye yakın bir gelişim kaydedebileceği hesaplanmıştır.

Tablo 4. Yük taşıma tahminleri (Milyon ton) (DPT Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963, s.389)

Yıllar	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Toplam
1962	4 319,8	4 091,9	1 680,0	10 051,7
1963	4 751,8	5 076,1	1 764,0	11 591,9
1967	6 957,1	7 147,9	2 144,1	16 249,1

Tablo 4'te yer alan bilgilere göre, 1962 yılında yük taşımada en çok pay karayollarındayken, 1967 yılına gelindiğinde bu payın demiryollarına kayacağı tahmin edilmiştir. Yük taşımada demiryollarının ön plana çıkarılmasının sebebi, demiryollarının karayoluna oran ile daha ekonomik bir alternatif olmasından kaynaklanmıştır. Yük taşıma tahminlerinde havayolu ile yük taşıma işlemi, toplam taşımada önemsiz olarak kabul edilmesinden dolayı değerlendirme dışı bırakılmıştır.

Planda taşıma alanında alınması gereken tedbirler ayrıntılı bir biçimde ele alınmıştır. Buna göre belirlenen ilk tedbir, bütün taşıma işlerinin tek bir elden yürütülmesi kararı olmuş, bu konuda Ulaştırma Bakanlığı'nın taşıma politikası yürütecek bir konuma getirileceği belirtilmiştir. Ayrıca yol ağı kurulabilmesi, işletme ve tarifede tutarlı bir politika üretebilmek için bakanlıklar arasında "Yüksek Ulaştırma Kurulu" oluşturulması ihtiyacı tespit edilmiştir. Taşımada, demiryollarının uzun mesafe ve yüksek trafik yoğunluğunun bulunduğu bölgelerde verimli olduğu, dönem boyunca oluşturulacak politikalarda demiryolu taşımacılığının teşvik edileceği açıklanmıştır. Buna ek olarak taşıma politikasında uyumlu bir vergi düzeninin oluşturulacağına vurgu yapılmıştır. Bu tedbirlere ek olarak taşıma politikası ile ilgili alınacak tedbirler özetle şu şekildedir: (DPT Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963, s.392, 393)

- 1) Bugüne kadar karayolu yapımı ile ortaya çıkacak kapasitenin trafik yoğunluğunu arttıracak düşünülmiştir. Ancak bu düşünceden vazgeçilerek, artık yatırımların talebe göre uygun standartta yapılması kararlaştırılmıştır.
- 2) Mevcut karayollarının fiziki olarak standartların altında olduğu, fiziki standartların yükseltileceği belirtilmiştir.
- 3) Herhangi bir yere yol ile bağlı olmayan kasabaların tamamının yollara kavuşturulması vurgulanmıştır.

- 4) Demiryolları işletmelerinin iktisadi olarak araştırılacağına dikkat çekilmiştir.
- 5) Demiryollarında varyant(bir yol şebekesi üzerinde, belli bir noktadan ayrılarak başka bir noktada aynı yolla yeniden birleşen ikinci derecedeki yol) düzeltme standartlarının yükseltilmesi hedeflenmiştir.
- 6) Yapım programı hazırlanırken işletmeciler firmaların ihtiyaçlarının göz önünde tutulacağı açıklanmıştır.
- 7) Şehir, köy ve orman yollarının yapımına ağırlık verileceği, İl Özel İdare'nin yol yapımına iştirak edeceği, yol yapımının Karayolları Genel Müdürlüğü'nde olacağı belirtilmiştir.
- 8) Taşıma sistemlerinin tamamında trafik incelemelerine hız verileceği vurgulanmıştır.
- 9) Ülke turizminin gelişebilmesi için karayolları yapımına ayrıyeten özen gösterileceği ifade edilmiştir.

Bu maddelerin yanında karayolu planlamalarında gerekli politikaları izlemek için Karayolu Taşıma İdaresi'nin kurulacağı belirtilmiştir. Ayrıca karayolu araçlarının sınıflandırılmasının yapılacağı ifade edilmiş, kamyon ve otobüs yüksek güçlü taşıtlar, binekler ise küçük güçte halk tipi taşıtlar olarak vurgulanmıştır.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ülkede bulunan büyük limanlar konusu üzerinde durulmuştur. Mevcut limanlardan Haydarpaşa, Derince, İskenderun, Samsun, Mersin limanları Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), İstanbul, İzmir, Trabzon limanları ise Denizcilik Bankası tarafından işletildiği belirtilmiştir. Adı geçen limanların ülkedeki toplam yükleme-boşaltma hacminin %62,6'lık bir oranını karşıladığı, bütün ithalat ve ihracatın bu limanlar üzerinden yürütüldüğü tespiti yapılmıştır. Ülkede bulunan mevcut limanların kapasitesi planda hesaplanarak, 1967 yılında limanlara olacak talep hesaplanmış ve limanların kapasitesini arttıracak yatırımlara ihtiyaç olmadığına dikkat çekilmiştir. Limanların tek bir elde toplanması, Haydarpaşa Limanı'nın kullanımının arttırılması, uygun bölgelerde bulunan şehirlere yeni limanlar tesis edilmesine karar verilmiştir. (DPT Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963, s.394-396)

Planda havaalanı üzerinde de durulmuş, 1962 yılı itibariyle ülke çapında çalışan havaalanı mevcudunun 26 olduğu, bunlardan 2'sinin

uluslararası trafiğe açık olduğu tespit edilmiştir. 1967 yılına kadar geçecek olan plan döneminde hava trafiğinin %15,4 oranında artacağı, bu artışa rağmen havaalanları kapasitesinin ihtiyacın üzerinde olduğu belirtilmiştir. Yeni havaalanı yatırımlarına ihtiyaç olmadığı yalnızca başlamış işlerin bitirileceği ifade edilmiştir. Planda havaalanları konusunda alınacak tedbirler de belirtilmiştir. Buna göre; havaalanı yapım ve işletiminde birbirlerinden ayrı iki kurum olan Havaalanları ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Reisliği ile Devlet Hava Meydanları İşletme Genel Müdürlüğü'nde personel fazlalığını önlemeye yönelik tedbirlerin alınacağı bildirilmiştir. (DPT Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963, s.397, 398)

Ulaştırma Alanında Hedefler Tutturuldu mu?

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın devamında TBMM Plan Karma Komisyonu ile Cumhuriyet Senatosu Genel Kurulu kararınca İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Millet Meclisi Genel Kurulu'nun 3 Temmuz 1967 tarihli birleşiminde kabul edilmiştir. (Resmi Gazete, 21 Ağustos 1967) Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ulaştırma alanında izlenen politikalarda, alınan tedbirlerde ve yatırım planlarında hedeflenen ulaşımla ulaşılmadığı 1968-1972 yıllarını kapsayacak olan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda bulunan rakamlar incelenerek anlaşılabilir.

1967 yılına gelindiğinde Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda taşıma alanında belirtilen çalışmaların çok azının gerçekleştirildiği ortaya çıkmıştır. Zira İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda taşıma ile ilgili "*İkinci Beş Yıllık Plan dönemine girerken, taşıma sektörünün genel durumu, az farkla, Birinci Beş Yıllık Plan dönemi başındaki yapıyı muhafaza etmektedir*" cümlesine yer verilmiştir. Birinci planda taşıma sektörü ile ilgili düzenlenmesi gerektiği vurgulanan ekonomik yapıya kavuşturulması ve sistemin tek elden koordine edilmesi gibi adımlar atılamamıştır. Bir önceki planda yer alan önemli planlamalardan biri de demiryolu taşımacılığı olmuş ancak ikinci planda demiryollarında etkin ve ekonomik bir işletmenin ortaya konulmadığı bundan dolayı da taşımanın hızla karayoluna kaydığı vurgulanmıştır. Ayrıca demiryollarında onarım ve yeni hat yapımı işleri yapılırsa da planlanan alt yapı yenileme işleri TCDD işletmesinin sürekli açık vermesinden dolayı yerine getirilememiştir. Deniz

taşımacılığı ile ilgili de birinci plan döneminde, dış ticaret ürünlerinin en az %50'lik bir kısmının ülkeye ait olan ticaret filosu ile taşındığı, mevcut filonun genişletilmesi hedefinin tutturulamamasından dolayı bu oranın düşmeye başladığı bildirilmiştir. Buna ek olarak limanların işletiminin tek elde toplanması hedefi de başarısızlığa uğrayan planlardan biri olmuştur. Havaalanlarındaki durum birinci planda yer alan hava trafik emniyeti için gerekli teçhizatın temin edildiği önemli eksiklerin olmadığı belirtilmiştir. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda yer bulan programlardan biri de karayollarında köy yollarının yapımı ile ilgili olmuştur. Buna göre köy yollarının yapımına birinci planın sonunda başlandığı, yol yapımı ile alakalı kuruluşlar arasında yeterli düzeyde işbirliği olmadığından, teçhizat ve iş gücü eksikliğinden dolayı yapımların güçleştiği bildirilmiştir. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda karayollarının uzunluğunun yeterli düzeyde olduğu ancak fiziksel kapasitesinin standartların altında olduğu vurgulanmıştır.¹ (DPT İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1968, 561, 562) Taşıma alanında birinci planda belirtilen hedeflerin büyük bir kısmına planın son yılı olan 1967 yılı verileri ele alındığında ulaşılamadığı net bir biçimde ikinci planda ortaya konulmuştur. Birinci plan döneminde gözlemlenen en büyük gelişme ise ulaşımın daha çok karayoluna kayması olmuştur.

Demir ve denizyolu sistemlerinin yük ve yolcu taşımadaki payları birinci plan döneminde tahmin edilen seviyenin altında kalmıştır. Bunun en büyük sebebi ise bu alanlardaki alt yapı eksikliği ve karayolu alanındaki gelişmeler olarak gözlemlenmiştir. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda yolcu taşıma tahminleri yapılırken, planın son yılı olan 1967'de tüm taşıma sistemlerinden toplam 25 milyon civarı yolcu taşınacağı tahmini yapılmıştır. Ancak 1967 yılına gelindiğinde bu tahminlerin tutturulmadığı görülmüştür. Zira o yıl sadece iç hatlardan çeşitli taşıma sistemleri ile 43 milyon yolcu taşıma işlemi gerçekleştirilmiştir. Yük taşıma tahminlerinde de yine tahminlerin tutturulmadığı ortaya çıkmıştır. Birinci planda 1967 yılı için tahmin edilen yük taşıma miktarı

¹ Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın son yılı olan 1967'de Türkiye'deki karayolu uzunluğu toplam 59.257 km olmuştur. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, İstatistikler Devlet ve İl Yolları Envanteri, Yıllara Göre Devlet ve İl Yolları Uzunluğu, <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/DevletIlYolEnvanter/YilLaraGoreDevletVellYollari.pdf>, s. 1.

16 milyon ton iken, o yıl yalnızca iç hatlarda 22 milyon ton yük taşıma işlemi gerçekleştirilmiştir. Ayrıca birinci planda yük taşıma tahminlerinde havayolu ile yük taşıma, toplam taşımada önemsiz olarak kabul edilmesinden dolayı değerlendirme dışı bırakılmasına rağmen plan döneminde havayolu ile yük taşıma işlemi de gerçekleştirilmiştir. (DPT İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1968, 564) Birinci plan hazırlanırken yük ve yolcu taşıma üzerine yapılan tahminlerin yaklaşık da olsa tutturulamaması, ulaştırma alanında yapılan yatırımların yetersiz kalmasına ve ihtiyaca cevap verememesine sebep olmuştur.

Tablo 5. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı toplam yatırım tahminleri ve plan sonu yapılan yatırım rakamları (Miktarlar plan metninde "Milyon TL" olarak yer almıştır) (DPT Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963, 390, 391, 397., DPT İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1968, 580)

Sektörler	Tahmini Yatırım Rakamları	Yapılan Yatırım Rakamları
Karayolu	4 291,5	6 380,0
Demiryolu	2 066,5	1 562,0
Denizyolu	597,7	779,7
Havayolu	116,8	220,7

Tablo 5'ten hareketle Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ulaştırma için plan dönemi boyunca yapılması tahmin edilen toplam yatırım miktarları, plan sonunda yalnızca demiryolu için beklenen rakamın altında gerçekleşmiştir. Demiryolu yatırımları da yeni yollar inşa etme üzerine değil, mevcut olanların revize edilmesine yönelik olmuştur. Tablo 5'te dikkat çeken nokta karayolu yatırımlarında olmuş, 1967 yılına gelindiğinde yapılan yatırım miktarı, tahmini yatırım rakamının çok üzerine çıkmıştır. Bundaki sebep ise birinci plan döneminde taşıma sistemlerinde daha çok karayolunun tercih edilmesi olmuştur. Ayrıca hava ve denizyolu yatırımlarında da tahmini yatırım rakamlarının plan sonunda üzerine çıktığı tespiti yapılmıştır.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ulaştırma alanında bir sonraki dönem için alınması gereken tedbirler incelendiğinde Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda yer alan tedbirler ile benzerlik gösterdiği tespit edilmiştir. Bu durum ulaştırma alanında sorunların tam anlamı ile çözülemediğinin, kronik problemlerin ikinci plan döneminde de devam ettiğinin net bir göstergesi olmuştur. Devam eden sorunlara değinilecek

olursa, ulaştırma politikasının dzenlenmesi için gerekli kararların alınmasını sağlayacak bir örgütlenme halen meydana getirilmemiş ve ulaştırma işlemleri tek bir elde toplanamamıştır. Bunun yanında birinci planda belirlenen, limanların tek elde toplanması sistemine geçilememiş, ikinci planda bunun gerçekleşebilmesi için Limanlar Genel Müdürlüğü'nün kurulacağından söz edilmiştir.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda demiryolu taşımacılığının teşvik edileceği üzerinde ısrarla durulsa da bu plan döneminde başarılama-mıştır. Bunda hiç şüphesiz dış etkenlerinde büyük etkisi olmuştur. Zira 1948 yılından itibaren Türkiye'ye gelmeye başlayan Marshall Yardımı ile Türkiye karayollarına yatırım yapmak durumunda kalmıştır. Marshall Yardımı sonucu karayollarına verilen ağırlık, demiryolu ve denizyolu ile ilgili yapılacak yatırımları azaltmıştır. 1950'li yıllardan itibaren ana ulaşım sistemi olan demiryolu ulaşımı, yerini karayolu ulaşımına bırakmaya başlamıştır. II. Dünya Savaşı sonrası Amerikan otomotiv şirketlerinin ve petrol tekellerinin karayolu yapımını teşvik etmeleri karayolu yapımının Marshall Yardımı ile desteklenmesine sebebiyet vermiştir. Demiryolları daha ekonomik olsa da Marshall Yardımı "petrolle çalışan lastikli araçların egemen olduğu bir ulaşım politikası" teşvik ettiği için karayolları ağı bu yardımı alan Türkiye'de de genişlemiştir. (etin vd., 2011, ss.133-134) Marshall Yardımı için teknik görüşmeler yapmak adına Türkiye'ye gelen ABD'li heyetin başında bulunan kişi Amerika Yollar İdaresi Müdür Yardımcısı H.E Hilts, yaptığı konuşmada "Türkiye kısa zamanda büyük bir yol şebekesine kavuşacaktır" demiştir. Hilts ayrıca, Türkiye'deki yolların yapımı için Amerika'dan 1000 adet makinanın gönderileceğini bildirmiştir. (Cumhuriyet Gazetesi, 8 Nisan 1948., Cumhuriyet Gazetesi, 14 şubat 1948) Bu desteklerin etkisi ile Türkiye demiryolu ulaşım politikasına verdiği ağırlığı azaltmaya, karayolu yatırımlarını arttırmaya yönelmiştir.

1950'li yıllardan itibaren başlayan ve karayolu yatırımlarının ağırlık kazandığı ulaşım politikası, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde de etkili olmuştur. Karayollarının ulaşımda ön plana çıkması, beraberinde yeni ihtiyaçları getirmiştir. Zira karayollarındaki gelişme motorlu taşıt sayısını arttırmış, bu durum ülkedeki otomotiv sanayinin dışa bağımlı olmasını, araçların ihtiyacı olan petrolün Türkiye'de bulunmaması da enerjide dışa bağımlılığı beraberinde getirmiştir. Öyle ki

karayolu ağırlıklı uygulanan ulaşım politikası, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndan itibaren başlayan planlı dönemde de en çok yatırımın karayolu üzerine yapılmasını sağlamış, 1950-1980 döneminde 30 km yeni demiryolu hattı yapılmıştır. (Çetin vd., 2011, ss.133,-134) Bu istatistik Türkiye'nin ulaştırma politikasında ve taşıma sistemleri arasında karayollarına yöneldiğini net bir şekilde ortaya koymuştur.

Sonuç

Ülkelerin kalkınma girişimleri daima o ülkenin ekonomisinin el verdiği ölçülerde ancak gerçekleşebilmekte olup, Türkiye'de de durum bu şekildedir. Bu kalkınma bazı dönemlerde hükümet politikaları doğrultusunda gerçekleşmiş, bazı dönemlerde de özellikle 1963 yılından itibaren de belirli bir plan dahilinde olmuştur. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, planlı dönemin ilk adımı olmuş ve daha müreffeh bir Türkiye arzusu ile kalkınma istenen alanlarda gelecek yıllar için politikalar üretilmiştir. Bu plan ve politikalar içerisinde yer verilen alanlardan biri de ulaştırma konusu olmuştur.

İlk beş yıllık planda ulaştırma alanında öncelikle ekonomik olmak şartı ile politikaların belirlenmesi konusu üzerinde durulmuştur. Bütün taşıma sistemlerinin toplum yararına ve ulusal ekonominin menfaatlerine uygun olarak kullanılacağına dikkat çekilmiştir. Özellikle dönem boyunca oluşturulacak politikalarda demiryolu taşımacılığının teşvik edileceği açıklanmıştır. Ancak plan döneminin son yılı olan 1967'ye gelindiğinde taşıma sistemi olarak Türkiye'nin bir karayolu ülkesi olma gerçeği net bir biçimde ortaya çıkmıştır. Zira bu durum yalnızca Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde uygulanan karayolu yatırımlı politikalar ile değil, 1948 yılından itibaren Türkiye'ye gelmeye başlayan Marshall Planı ile gerçekleşmiştir. Zira Marshall Planı'nda belirtildiği üzere Türkiye'de demir ve denizyolu değil, karayolu yatırımları artırılmıştır. Marshall Planı'nda Türkiye'nin özellikle karayollarının gelişmesine yönelik hedefler, ABD menşeli otomotiv şirketleri ve petrol üreticilerinin de isteği olmuştur. Çünkü Türkiye'de karayollarının artması aynı zamanda otomotiv ve petrole olan ihtiyacın da artması anlamına gelmekteydi. Böylece otomotiv ve petrol şirketleri için Türkiye piyasasına girmelerinin de önü açılmış oluyordu. Birinci Beş Yıllık

Kalkınma Planı dönemine gelindiğinde ibre karayolu taşımacılığına dönmüş, buna rağmen planda demiryolunun ön plana çıkarılma vurgusu yapılmış ancak plan sonunda bu konuda başarı kaydedilememiştir.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda belirtilen hedeflerin büyük bir kısmına planın son yılı olan 1967 yılı verileri ele alındığında ulaşılamadığı net bir biçimde ikinci planda ortaya konulmuştur. Öyle ki birinci planda üzerinde sıkça durulan ulaştırma politikasının düzenlenmesi için gerekli kararların alınmasını sağlayacak bir örgütlenme plan sonunda meydana getirilmemiş ve ulaştırma işlemleri tek bir elde toplanamamıştır. Bunun yanında birinci planda belirlenen, limanların tek elde toplanması sistemine geçilememiş, ikinci planda bunun gerçekleşebilmesi için Limanlar Genel Müdürlüğü'nün kurulacağından söz edilmiştir. Yine taşıma alanında faaliyet yürüten sistemlerin rekabetinin önlenmesi hedefi konulmuşsa da plan döneminde başaramamıştır. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ulaştırma alanında konulan hedeflerin ve istenilen politikaların önemli bir kısmının tutturulamamasının sebebi olarak siyasal istikrarsızlık gösterilebilmektedir. Çünkü plan dönemi olan 1963-1967 yıllarını kapsayan beş yıl içerisinde dört farklı hükümetin iş başına gelmesi, genel politikalarda sık sık değişiklikleri beraberinde getirmiştir.

EXTENDED ABSTRACT

Transport Policy in the First Five-Year Development Plan in the Context of Objectives and Results

*

Enes Öz

Neşehir Hacıbektas Veli University

After World War II, the transition from the statist model to the liberal model in the economy was achieved gradually. Turkey adopted a liberal model of the economy on the one hand, on the other hand, in the economy for the challenges faced by plansızlığın, according to the five-year target is passed to the planning system since 1960. Carefully focused on the subject of transportation in Turkey's five-year plan to go along with a planned economy model. Because transportation has a feature that directly concerns the state and individuals and is an important part of economic processes. The ability of the wheels of trade to turn has a direction that directly affects the development of the country since it is related to logistical power. Based on this statement, it is aimed to address the transportation policies followed in the first planned development move in our study.

Methodology

The First Five-Year Development Plan and the Second Five-Year Development Plan prepared by the State Plan Organization have been put at the center of our work. Have the objectives aimed in the transport policy adopted in the First Five-Year Development Plan been achieved? Not reached? This is understood in the Second Five-Year Development Plan. When the Transportation title in the Second Five-Year Development Plan was examined, the necessary information was obtained for us to work. In addition to the First Five-Year Development Plan and the Second Five-Year Development Plan, which are at the center of our study, various books and articles have been used.

Findings

Country development initiatives always hand the extent of the economy of that country but is able to take place, the situation is this way in Turkey. This development took place in line with government policies in some periods, and in some periods, especially since 1963, it has been within a certain plan. First Five-Year Development Plan, the first step in the planned economy period, and policies become more prosperous Turkey in development for years to come with the desire is produced desired area. One of the areas included in these plans and policies has been the subject of transportation.

The first five-year plan focused on determining policies in the field of transportation, on the condition that it is primarily economic. It has been pointed out that all transport systems will be used for the benefit of society and for the interests of the national economy. It has been announced that rail transport will be encouraged especially in the policies to be established throughout the period. But the plan as last year when the transport system is the fact that the period of 1967 point to a country road in Turkey has emerged clearly. Because in this case not only the First Five-Year Development Plan policies implemented by the highway invested period, was realized with the Marshall Plan began to arrive in Turkey since the year 1948. As it indicated in Turkey since the Marshall Plan iron and not the sea, road investments increased. Turkey, especially in the Marshall Plan's targets for the development of highways, originating in the United States has been the request of the automotive companies and oil producers. Because the increase of highways in Turkey is also meant to increase the need for automotive and oil. Thus, automotive and opened the front was going to Turkey for oil companies to enter the market. When it comes to the First Five-Year Development Plan period, the pointer turned to road transport, although the emphasis was placed on bringing the railway to the fore in the plan, but no success was achieved in this regard at the end of the plan.

Conclusion and Discussion

When the measures to be taken for the next period in the field of transportation in the Second Five-Year Development Plan are examined, it has been determined that they are similar to the measures in the First Five-Year Development Plan. This situation has been a clear indication that the problems in the field of transportation could not be solved fully and that the chronic problems continued in the second plan period. It was clearly shown in the second plan that most of the goals specified in the First Five-Year Development Plan were not achieved when the data of 1967, the last year of the plan, were taken into consideration. So much so that, in the first plan, an organization that will enable the necessary decisions to be made for the regulation of the transportation policy, which is frequently emphasized, was not formed at the end of the plan and the transportation operations could not be collected in one hand. In addition, the system of collecting ports in one hand, determined in the first plan, could not be switched to, and it was mentioned that the General Directorate of Ports would be established in order to realize this in the second plan. Again, although the goal of preventing the competition of systems operating in the field of transportation was set, it was not achieved in the plan period. Political instability can be shown as the reason for not achieving a significant part of the targets set in the field of transportation in the First Five-Year Development Plan and the desired policies. Because, the fact that four different governments came to power within five years, which was the plan period, 1963-1967, brought about frequent changes in general policies.

Kaynakça / References

- Resmi Gazete, 5 Ekim 1960.
- Resmi Gazete, 5 Temmuz 1961.
- Resmi Gazete, 20 Temmuz 1961.
- Resmi Gazete, 3 Aralık 1962.
- Resmi Gazete, 21 Ağustos 1967.
- Millet Meclisi Kanunlar Dergisi (1960)
- Millet Meclisi Tutanak Dergisi (1962)

- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1963) Kalkınma Planı (Birinci Beş Yıl) 1963-1967.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1967) İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)
- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, Cilt I-II (2006) Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları.
- Avcı S. (2005) Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları. *Ulusal Coğrafya Kongresi*, 87-96.
- Avcı M. (2014), Atatürk dönemi demiryolu politikası. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 54, 39-58.
- Ayten, A. ve Dede O. (2003), Kalkınma planlarında ulaşım politikaları, hedefler ve önceliklerinin uygulanmasına ilişkin bir değerlendirme. *Ulaştırma Politikaları Kongresi*, 1, 95-103.
- Cumhuriyet Gazetesi, 8 Nisan 1948.
- Cumhuriyet Gazetesi, 14 Şubat 1948.
- Çetin B., Barış S. ve Saroğlu S. (2011), Türkiye'de karayollarının gelişimine tarihsel bir bakış. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1), 123-150.
- Erdoğan H. (2020) Birinci beş yıllık kalkınma planı ekseninde Türkiye Cumhuriyeti'nin kalkınma politikası ve tarımsal üretim. *Journal of Universal History Studies (JUHIS)*, 3, 252-268.
- Evren G. (2006) Cumhuriyet döneminde ulaştırma. *Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi*, 443, 64-65.
- Karayolları Genel Müdürlüğü (2018). Karayolu Ulaşım İstatistikleri 2017.
- Karayolları Genel Müdürlüğü, İstatistikler Devlet ve İl Yolları Envanteri, Yıllara Göre Devlet ve İl Yolları Uzunluğu, 13.06.2021 tarihinde <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGM-documents/Istatistikler/DevletIlYolEnvanter/YillaraGoreDevletVeIl-Yollari.pdf> adresinden erişildi.
- Takım A. (2011) Türkiye'de 1960-1980 yılları arasında uygulanan kalkınma planlarında maliye politikaları. *Maliye Dergisi*, 160, 154-176.

Kaynakça Bilgisi / Citation Information

Öz, E. (2021). Amaçlar ve Sonuçlar Bağlamında Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında Ulaştırma Politikası. *OPUS–Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 18(39), 831-855. DOI: 10.26466/opus.851118.