

## BİYOGRAFİ (x)

1966-1967 öğretim yılında Eskişehir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi'ni bitirerek, bir süre kamu ve özel sektör kuruluşlarında görev aldım. Bu arada, Ankara'da Türk-Alman Kültür Derneği'nin düzenlemiş olduğu Almanca dil kurslarına devam ederek, başarı belgesi aldım.

1970 yılında, Eskişehir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi İktisat Kürsüsü'nde asistan olarak göreve başladım.

(x) Doktora Yönetmeliğinin 23. maddesi gereğince düzenlenmiştir.

## ÖZET

Bir ekonemide üretken faaliyetlerin aksamadan sürdürülebilmesi, ekoneminin temelini oluşturan altyapı yatırımlarının yapılmasındaki başarıya bağlıdır.

Altyapı yatırımları; enerji, ulaştırma ve sulama tesislerinin oluşturulmasından; eğitim, öğretim, sağlık ve konut alanlarının yaratılıp geliştirilmesine değin geniş bir alana yayılmaktadır. Bu yatırımların önemi, güçlü sermayeye olan ihtiyacı, uzun süreyi kapsayışı ve sosyal faydalarının özel faydalarından fazlalığı günümüz devletin yükümlülüklerini arttıran başlıca nedenlerdir.

Az gelişmiş ülkelerin ekonomik kalkınmalarını hızlandırmada altyapı yatırımlarının taşıdığı önem de konuyu inceleme görevini yükümlenmemizin ana nedenidir.

Ekonomik kalkınmada altyapı yatırımlarının yerini ortaya koyan çalışmamız, beş bölümden meydana gelmektedir.

Birinci bölümde, altyapıyla ilgili genel kavramlar açıklanmakta ve altyapı yatırımlarıyla ekonomik kalkınma ilişkisinin çarpıcı noktaları belirtilmeye çalışılmaktadır.

Altyapı yatırımlarının ekonomik analizinin yapıldığı ikinci bölümde, altyapı yatırımları ile üretken yatırımlar arasındaki ilişkiler belirtilmekte, değacak sorunlara çözüm getirecek optimal yollar araştırılmaktadır. İkinci bölüm, altyapı yatırım kararlarının rasyonelliğini sağlamada kullanılan maliyet-fayda tekniği üzerinde durarak, ekonomik analizi tamamlamaktadır.

Az gelişmiş ülkelerde kalkınmanın finansmanı sorununun önemi dikkate alınarak, özellikle altyapı yatırımları-

nın finansman yolları ve kaynakları üçüncü bölümde incelenmiştir. Bu bölümde ayrıca, finansman sorununun çözümünde uyulması gereken ekonomik ilkeler belirlenmeye çalışılmıştır.

Dördüncü bölümde, altyapı yatırımlarının etkileri ortaya konulmuş, özellikle öbür yatırımlardan farklı yönleri dikkate alınarak, ekonomik etkileri yanında, sosyal etkileri üzerinde de durulmuştur.

Ele aldığımız konu özellikle az gelişmiş ülkeleri ilgilendirmektedir. Bu nedenle de çalışmamız, seruna ekonomik kalkınma çabasında olan ülkeler yönünden yaklaşmak amacını taşımaktadır. Bu yaklaşımın somut bir örneğini ülkemizden vermek istedik ve çalışmamızın son bölümünü Türkiye Ekonomisi'nde altyapı yatırımlarına ayırdık. Bu bölümde 1923 den günümüze kadar, ülkemizdeki altyapı yatırım faaliyetleri genel olarak ele alınmış ve doğurduğu sorunlar, ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Sonuç bölümünde ise; açıklanmaya çalışılan altyapı sorununun, az gelişmiş ülkelerin kalkınma stratejilerindeki yerinin ne olması gerektiği üzerinde durulmuş ve bu konudaki önerilerimiz belirtilmiştir.

ESKİŞEHİR  
İKTİSADİ VE TİCARİ İLİMLER  
AKADEMİSİ

ESKİŞEHİR İKTİSADİ VE TİCARİ İLİMLER AKADEMİSİ

5100

9967

7  
66

# KALKINMADA ALTYAPI YATIRIMLARI.

T.C.  
ANADOLU ÜNİVERSİTESİ  
Merkez Kütüphane

ERGÜL HAN

ESKİŞEHİR İKTİSADİ VE TİCARİ İLİMLER AKADEMİSİ KÜTÜPHANESİ
Desimal Numarası : 40000
Desimal Numarası : 1/3379

DOKTORA TEZİ  
1973

# İÇİNDEKİLER

## SUNUS

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### GENEL KAVRAMLAR

#### I. ALTYAPI VE ALTYAPI YATIRIMLARININ ANLAMI

##### A. ALTYAPININ ANLAMI VE ÖNEMİ

###### 1. Altyapı Tanımı

###### 2. Altyapı Türleri

a. Ekonomik Altyapı

b. Kurumsal Altyapı

c. Sosyal Altyapı

##### B. ALTYAPI YATIRIMLARININ ANLAMI VE ÖZELLİKLERİ

###### 1. Yatırım Tanımı

###### 2. Yatırım Türleri

a. Brüt ve Net Yatırımlar

b. Reel ve Mali Yatırımlar

c. Otonom ve Uyarılmış

Yatırımlar

###### 3. Altyapı (Enfrastrüktür, Sosyal Sabit Sermaye) Yatırımlarının Tanımı

###### 4. Altyapı Yatırımlarının Özellikleri

## C. ALTYAPI YATIRIMLARININ TÜRLERİ VE YARARLARI

1. Ulaştırma Ağının Yaratılması ve Geliştirilmesine İlişkin Yatırımlar
2. Enerji Üretiminin Artırılmasına İlişkin Yatırımlar
3. Toprak Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Yatırımlar
4. Konut ve Yerleşme Koşullarının Düzeltilmesine İlişkin Yatırımlar
5. Eğitim Öğretim ve Bilimsel Araştırmalara İlişkin Yatırımlar
6. Halk Sağlığının İyileştirilmesine İlişkin Yatırımlar

## II. EKONOMİK KALKINMA VE ALTYAPI YATIRIMLARI

### A. EKONOMİK KALKINMADA YATIRIM ÖNCELİKLERİ

1. Yatırımların Yönü Bakımından Öncelik
2. Yatırımların Biçimi Bakımından Öncelik

### B. EKONOMİK KALKINMADA ALTYAPININ ÖNEMİ

### C. EKONOMİK KALKINMANIN GÖSTERGESİ OLARAK ALTYAPI

### D. EKONOMİK KALKINMADA ALTYAPI YATIRIM HARCAMALARININ SEYRİ

## İKİNCİ BÖLÜM

### ALTYAPI YATIRIMLARININ EKONOMİK ANALİZİ

#### I. ALTYAPI YATIRIMLARINA İLİŞKİN EKONOMİ POLİTİKASI

##### A. ALTYAPI YATIRIMLARI İLE ÜRETKEN YATIRIMLAR ARA- SINDA OPTİMALİTE SORUNU

1. Altyapı Yatırımlarının "Boşlukları Doldurma" Aracı Olarak Kullanımı
2. Altyapı Yatırımlarının Üretken Yatırımlarla "Optimal Oran"da Kullanımı

##### B. ALTYAPI YATIRIM FAZLASI VE AÇIĞI

1. Altyapı Yatırım Fazlası
2. Altyapı Yatırım Açığı

##### C. ALTYAPI YATIRIMLARI İLE ÜRETKEN YATIRIMLAR ARASINDAKİ ETKİLEŞİM

##### D. ALTYAPI YATIRIMLARI İLE ÜRETKEN YATIRIMLAR ARA- SINDA OPTİMAL DAĞILIMIN İLKELERİ

E. ALTYAPI YATIRIMLARININ  
SEKTÖREL VE BÖLGESEL  
DAĞILIMINDA EKONOMİ  
POLİTİKASI

1. Altyapı Yatırımlarının Sektörel Dağılımında Ekonomi Politikası
2. Altyapı Yatırımlarının Bölgesel Dağılımında Ekonomi Politikası

II. ALTYAPI YATIRIMLARINDA MALİYET-FAYDA ANALİZİ

A. ALTYAPI YATIRIM KARARI  
VE MALİYET - FAYDA  
ANALİZİNİN ANLAMI

1. Altyapı Yatırım Kararı
2. Maliyet-Fayda Analizi Kavramı

B. ALTYAPI YATIRIMLARINDA  
MALİYET - FAYDA  
ANALİZİNİN ÖNEMİ

1. Maliyetlerin Belirlenmesi

- a. Maliyetlerin Kapsamı
- b. Maliyetlerin Değerinin Ölçülmesi

2. Faydaların Belirlenmesi

- a. Faydaların Kapsamı
- b. Faydaların Değerinin Ölçülmesi

3. Maliyet ve Faydanın Ölçülmesinde  
"Gölge Fiyat" Kavramı

C. İSKONTO HADDİNİN SEÇİMİ  
VE YATIRIM ÖNCELİĞİNİN  
BELİRLENMESİ

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ALTYAPI YATIRIMLARININ  
FİNANSMANI

I. FİNANSMAN İHTİYACININ BELİRLENMESİ

A. YATIRIM TUTARININ  
HESAPLANMASI

1. Yatırım Tutarına Giren Maliyetler
2. Yatırım Tutarına Girmeyen Maliyetler

B. FİNANSMAN İHTİYACININ  
ZAMANLAMASI

II. FİNANSMAN KAYNAĞININ BELİRLENMESİ

A. İÇ KAYNAKLAR

1. Gönüllü Tasarruflar
2. Zorunlu Tasarruflar

- a. Borçlanma
- b. Vergileme
- c. Enflasyon

## B. D I Ő K A Y N A K L A R

1. Yabancı Özel Yatırımlar
2. Dış Borçlar
3. Dış Yardımlar

### III. ALTYAPI YATIRIMLARININ FİNANSMANINDA UYULMASI GEREKEN GENEL İLKELER

- A. ENFLASYONSUZ FİNANSMAN
- B. FİZİKSEL DENG E
- C. PARASAL DENG E

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### ALTYAPI YATIRIMLARININ ETKİLERİ

#### I. ALTYAPI YATIRIMLARININ EKONOMİK ETKİLERİ

- A. GELİR ARTIRICI ETKİSİ
- B. KAPASİTE YARATICI ETKİSİ
  1. Üretim Kapasitesinin Yaratılması
  2. Yatırım Kapasitesinin Yaratılması

C. PRODÜKTİVİTE ARTIRICI  
ETKİSİ

1. Emek Prodüktivitesinin Artırılması
2. Sermaye Prodüktivitesinin Artırılması
3. Doğal Kaynakların Prodüktivitesinin Artırılması

D. EKONOMİNİN YAPISAL  
DEĞİŞİMİNİN SAĞLANMASI

1. Input-Output Katsayılarının Değişmesi
2. Sermaye Katsayılarının Değişmesi

E. DÜŞÜK İSTİHDAMDAKİ EKONOMİNİN  
HAREKETE GEÇİRİLMESİ

II. ALTYAPI YATIRIMLARININ SOSYAL ETKİLERİ

A. BÖLGELERARASI SOSYAL EŞİT -  
SİZLİKLERİN GİDERİLMESİ

B. EĞİTİM DÜZEYİNİN  
YÜKSELTİLMESİ

C. SAĞLIK KOŞULLARININ  
İYİLEŞTİRİLMESİ

BEŞİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE EKONOMİSİNDE  
ALTYAPI YATIRIMLARI

I. 1923 - 1950 DÖNEMİ

A. ALTYAPI YATIRIM  
POLİTİKASI

B. ALTYAPI YATIRIM  
FAALİYETLERİ

C. ALTYAPI YATIRIMLARININ  
FİNANSMANI

II. 1951 - 1962 DÖNEMİ

A. ALTYAPI YATIRIM  
POLİTİKASI

B. ALTYAPI YATIRIM  
FAALİYETLERİ

C. ALTYAPI YATIRIMLARININ  
FİNANSMANI

III. 1963 - 1973 DÖNEMİ

A. ALTYAPI YATIRIM  
POLİTİKASI

B. ALTYAPI YATIRIM  
FAALİYETLERİ

C. ALTYAPI YATIRIMLARININ  
FİNANSMANI

SONUÇ

YARARLANILAN KAYNAKLAR

## SUNUŞ

Az gelişmiş ülkelerin ekonomik kalkınmalarını gerçekleştirmede karşılaştıkları en büyük engel, yeterli sermaye birikiminin olmayışıdır. Ekonomide sermaye birikiminin sağlanması ise, özel sektörün olduğu kadar, kamu sektörünün bu konuda sahip olduğu güç ve yeteneklere bağlıdır. Özel sektörün, ekonomik kalkınma amacına yönelen yatırımlara girişiminde, diğer etkenlerin yanında, kamu sektörü tarafından gerçekleştirilmesi gereken bir dizi temel yatırıma ihtiyaç duyulacağı unutulmamalıdır. Bu nedenle günümüzün devleti, geleneksel yükümlülüklerini aşarak, ulusal ekonomiyi sağlıklı bir biçimde geliştirme görevini tam anlamıyla üzerine almak zorundadır.

İşte devletin ekonominin aksaksız bir biçimde işlemini sağlamada kullandığı kısa süreli araçların yanısıra, onun ekonomik faaliyetlerin temel düzenleyicisi olarak görünmesine neden olan uğraşı alanı, altyapı yatırımlarıdır.

Çalışma konusu olarak ele aldığımız bu alan, az gelişmiş ekonomilerde, devletin yüklenmesi gerektiği, uzun süreli ve dinamik bir görevdir.

Devletin politik niteliğinin ağır basması, onun ekonomik görevlerinin, ekonomik açıdan incelenmesine engel olamayacağı açıktır. Özellikle altyapı yatırım faaliyetleri gibi ekonomik ilkelere uyulması gereken konularda, değişen politik anlayışlara bağlı kalınmaması zorunludur. Bu zorunluluğu unutmamakla birlikte, altyapı yatırımlarının,

toplumsal kalkınmanın sosyal adalet ilkelerine göre yapılmasında önemli bir araç olarak kullanıldığı da bir gerçektir.

Sözü edilen zorunluluk ve gerçeklerin ışığı altında incelemeye çalıştığımız altyapı yatırım sorununun, kalkınmakta olan ülkelerde, önemli bir yeri olması gerektiği düşüncesi, çalışmamızın ana nedenidir.

Ekonomik kalkınmada altyapı yatırımlarının yerini ortaya koyan çalışmamız, beş bölümden meydana gelmektedir.

Birinci bölümde, altyapıyla ilgili genel kavramlar açıklanmakta ve altyapı yatırımlarıyla ekonomik kalkınma ilişkisinin çarpıcı noktaları belirtilmeye çalışılmaktadır.

Altyapı yatırımlarının ekonomik analizinin yapıldığı ikinci bölümde, altyapı yatırımları ile üretken yatırımlar arasındaki ilişkiler belirtilmekte, doğacak sorunlara çözüm getirecek optimal yollar araştırılmaktadır. İkinci bölüm, altyapı yatırım kararlarının rasyonelliğini sağlamada kullanılan maliyet-fayda tekniği üzerinde durarak, ekonomik analizi tamamlamaktadır.

Az gelişmiş ülkelerde kalkınmanın finansmanı sorununun önemi dikkate alınarak, özellikle altyapı yatırımlarının finansman yolları ve kaynakları üçüncü bölümde incelenmiştir. Bu bölümde ayrıca, finansman sorununun çözümünde uyulması gereken ekonomik ilkeler belirlenmeye çalışılmıştır.

Dördüncü bölümde, altyapı yatırımlarının etkileri ortaya konulmuş, özellikle öbür yatırımlardan farklı yönleri dikkate alınarak, ekonomik etkileri yanında, sosyal etkileri

üzerinde de durulmuştur.

Ele aldığımız konu özellikle az gelişmiş ülkeleri ilgilendirmektedir. Bu nedenle de çalışmamız, soruna ekonomik kalkınma çabasında olan ülkeler yönünden yaklaşmak amacını taşımaktadır. Bu yaklaşımın somut bir örneğini ülkemizden vermek istedik ve çalışmamızın son bölümünü Türkiye Ekonomisi'nde altyapı yatırımlarına ayırdık. Bu bölümde 1923 den günümüze kadar, ülkemizdeki altyapı yatırım faaliyetleri genel olarak ele alınmış ve doğurduğu sorunlar, ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Sonuç bölümünde ise; açıklanmaya çalışılan altyapı sorununun, az gelişmiş ülkelerin kalkınma stratejilerindeki yerinin ne olması gerektiği üzerinde durulmuş ve bu konudaki önerilerimiz belirtilmiştir.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### GENEL KAVRAMLAR

#### I. ALTYAPI VE ALTYAPI YATIRIMLARININ ANLAMI

##### A. ALTYAPININ ANLAMI VE ÖNEMİ

Altyapı yatırımlarını incelemeden önce, altyapı kavramını tanımlamak ve hangi alanlarda kullanıldığını açıklamak yararlı olacaktır.

Türlü açılardan ele alınan altyapı'nın, ekonomik yapıda almış olduğu yer ve sahip olduğu önem, özellikle az gelişmiş ülkeler için üzerinde durulması gereken temel konular arasındadır.

## 1. Altyapı Tanımı

Önceleri orduların ulaştırma ve lojistik hizmetleri anlamında kullanılan(1) altyapı kavramı, ekonomik literatüre İkinci Dünya Savaşı sonrasında girmiştir.

Brockhaus'da; herhangi bir ekonomik alanda üretim koşullarının yaratılması ya da geliştirilmesine hizmet eden unsurların tümü olarak ele alınan altyapı kavramının kapsamına; ulaşım düzeni, enerji sağlanmasına ilişkin temel unsurlar ile eğitim ve öğretim hizmetleri de dahil edilmektedir(2).

"Altyapı, işbölümü ekonomisinde uygun ekonomik ortamı sağlayan en iyi yol olup; ekonomik, kurumsal ve sosyal düzenin tümünü gösterir", biçimindeki R. Jochimsen'in bu tanımı, değişik tanımlar arasında en yaygın olanıdır(3).

Bazı yazarlar, yukardaki tanımların aksine, altyapı unsurlarıyla eğitim ve öğretim hizmetleri arasında bir ayırım gözetmektedirler(4). Ancak günümüzde özellikle sanayi işletmelerinin kuruluş yeri seçiminde dikkate alınan genel koşullardan; yalnızca iyi ulaşım düzeni, işgücü ve enerji bulma olanaklarının varlığı yeterli görülmemektedir(5). Modern yerleşmelerde, değişen anlayışa ve yüksek bir ilerleme gösteren tekniğe uygun, öğretici

- 
- (1) Bkz.:James Land, "Sosyal ve Ekonomik Enfrastrüktür ve Gelişme Hızı", Türkiye'de İktisadî Planlama Semineri, İktisadî Araştırmalar Tesisi, İstanbul, 1966.
- (2) Bkz.:Der Grosse Brockhaus, "Infrastruktur", Wiesbaden, 1961.
- (3) Bkz.:Reimut Jochimsen, "Infrastruktur", Entwicklungspolitik Handbuch und Lexikon, Kreuz-Verlag, Stuttgart-Berlin,1966, s.1266.
- (4) Bkz.:Gottfried Bombach, "Wirtschaftswachstum und Stabilitaet", Konjunktur und Wachstum, Darmstadt-Opladen, 1960, s.10 ve Kenan Bulutoğlu, Kamu Ekonomisine Giriş, İstanbul, 1971, s.101.
- (5) Mehmet Oluç, İşletme Organizasyonu ve Yönetimi, C.I, 2.B., İstanbul, 1963, s.117-129 ve Suat Keskinoglu, Genel İşletme Ekonomisi Dersleri, C.I, 3.B, İstanbul, 1967, s.111-121.

kurumların varlığı önem kazanmaktadır. Buna, sağlık koşullarına ilişkin olanak ve organizasyonları da dahil edebiliriz(6).

## 2. Altyapı Türleri

Yukarda çeşitli tanımlarını ortaya koymağa çalıştığımız altyapı, genel olarak üç grupta toplanabilir(7):

### a. E k o n o m i k A l t y a p ı

Ekonomik altyapı ya da sosyal sabit sermaye denilince, bundan, bir ekonomideki reel sermaye stokunun aşağıda belirtilen kısımları anlaşılır.

Enerji elde edilmesi, ulaştırma hizmetleri, telekominikasyon ve doğal kaynakların korunmasına ilişkin bütün tesis ve teçhizatlar ekonomik altyapıyı meydana getirir. Ek olarak, kamu yönetiminin yerine getirilmesine ilişkin yapılarla, eğitim, öğretim ve araştırma kurumlarının yapıları da bu arada sayılabilir.

Ulaştırma ağına ve genel ulaşım düzenine ilişkin hizmetlerde olduğu gibi, bölünmezlik özelliğine sahip yüksek sermaye yoğunluğu ve düşük sermaye üretkenliği olan monopolist ya da monopsonist piyasalar söz konusu ise, ekonomik altyapı, devletin uğraşı alanı ve etkisi içindedir.

Bu tür özel durumlar, ekonomik altyapı alanlarındaki yatırımlar için sosyo-ekonomik ölçütlerin doğmasına yol açmıştır. Burada, sosyal ve özel maliyet ve faydanın birbirinden önemli ölçüde ayrılması yanısıra, dış fayda ve maliyetlerin varlığı da anlam kazanmaktadır. İleride elde edilecek faydanın kestirilmesi çok güç olsa bile, uygun yatırım kararları için maliyet ve fayda hesabında, tek tek ekonomik maliyet ve fayda yanında, bunlara ek olarak, sosyal maliyet ve sosyal fayda olanaklarının birbirlerinden ayırdedilmesine dikkat edilmelidir.

(6) Keskinoglu, a.g.e., s.115.

(7) Jochimsen, a.g.e., s.1266.

Ekonomik altyapının kamusalılığı eskiden beri mevcuttur. Özellikle ekonomik gelişme sürecinde, hayati bir öneme sahiptir ve asgari olarak devlet tarafından bir takım yatırım kararlarının alınmasını gerektirir.

#### b. Kurumsal Altyapı

Kurumsal altyapı kavramı, bir ekonominin öteden beri var olan ve gelişen biçimsel yönünü, davranış geleneklerini ve örgütsel düzeninin tümünü kapsar(8). Bu alan, ekonomik planların belirlendiği ve uygulandığı ekonomik ortamı meydana getirir. Bu nedenle, insanların davranışları, alışkanlıkları, gelenek ve göreneklerini de kapsayan hukukî ve sosyal düzeni kavrar.

#### c. Sosyal Altyapı

Sosyal sermaye de denilen, ekonominin insan gücü unsurudur. Bu kavram, işbölümü ekonomisinde, ekonomik faaliyetlerin bütünleşme derecesi ve düzeyinin artmasını kolaylaştırma açısından, insanın nitelik ve nicelik yönünü kapsar.

İnsan unsuruna ilişkin bu fonksiyonlar;

- i. İşletme yöneticiliği
  - ii. Yeteneklilik isteyen işçilik
  - iii. Önceden bir öğretim ve uzmanlık istemeyen el işçiliği
  - iv. Yönetim faaliyetleri
  - v. Pedagojik faaliyetler
  - vi. Araştırma faaliyetleri
  - vii. Ekonomik politika alanındaki faaliyetleri
- olarak kısımlara ayrılabilir(9).

Ekonomik altyapı yatırımlarında olduğu gibi, insan unsuruna yapılan yatırımlar da hesaplanabilir. Böylece, tüm ekonomide

(8) Jochimsen, a.g.e., s.1267.

(9) Jochimsen, a.g.e., s.1268

insana ilişkin fonksiyonların yetenekli bir duruma getirilmesi için, tek tek kişilerin ya da ailelerin özel fayda ve maliyetlerinin uygun bir sosyal büyüklükten farklı olduğu gösterilebilir. Bir çok araştırma ve öğretim projelerinin uzun olgunlaşma dönemi, özel sektörün planlama ufuklarını önemli ölçüde kısaltır. Bu tür yatırımlara ilişkin ekonomik analiz, sosyal maliyet ve faydaların modele dahil edilmesiyle daha elverişli bir durumda yapılır. Böyle bir uygulama, özellikle eğitim, öğretim, araştırma, planlama ve işletme faaliyetlerinin geliştirilmesi alanlarında geçerlidir. İşte bütün bu nedenlerledir ki, insan unsuruna ilişkin altyapının kurulması, devletin önde gelen ödevlerinden biridir.

#### B. A L T Y A P I Y A T I R I M L A R I N I N A N L A M I V E Ö Z E L L İ K L E R İ

Üretim eyleminin sürüp gitmesi, bilindiği gibi, doğal kaynaklar ve bunu değerlendirecek işgücünün varlığına bağlıdır. Ancak, hiç bir araç kullanılmadan işgücünün, doğal kaynaklardan elde edebileceği fayda çok sınırlıdır. Bu nedenledir ki, insan, doğal kaynakları değerlendirmek için, emeğin verimini yükseltecek araçlardan yararlanmak zorundadır. Doğadan elde edilen değerlerle emeğin ortak eseri olarak meydana getirilen bu araçlar, üretim sermayesini meydana getirirler. Üretim sermayesinin ekonomik fonksiyonu, doğal kaynaklardan yararlanma konusunda, emeğin verimliliğini artırmak ve zamandan tasarruf etmektir(10).

Ekonomik faaliyetlerin yürütülmesi açısından dikkatin, üretim faktörlerine ve bunların verimliliklerine çevrilmesi doğal bir olaydır. Üretim faktörlerinin, özellikle işgücünün verimliliğini yükseltmek için girişilen bir takım üretim faaliyetleri vardır ki, bunlar, genel olarak yatırım faaliyetleri içinde

---

(10) Bkz.:Kenan Gürtan, Türkiye'de Yatırımlar, İstanbul, 1959,s.3.

kabul edilmektedir. Ancak yatırım faaliyeti olarak nitelediğimiz bu tür ekonomik çabaların, aşağıda belirtildiği gibi, çeşitli anlamları, yönleri ve amaçları söz konusu olabilmektedir. Alt-yapı yatırımlarına geçmeden önce, yakın ilgisi bulunması nedeniyle, yatırım kavramına ve diğer yatırım türlerine değinmek istiyoruz.

### 1. Yatırım Tanımı

Mal ve hizmet üretiminde kullanılması gereken bütün makine ve tesisatı elde etmek amacıyla yapılan para harcamalarına yatırım adı verilir(11).

Diğer bir tanımda ise, ekonomide var olan mal ve hizmet stoklarının artırılması yanında, ekonominin verimliliğini de artırmak amacıyla, üretim faaliyetlerinde dolambaçlı bir yol izlenmesine, yatırım adı verilmektedir(12).

Yatırım, eldeki olanakların ya da paranın üretim araçlarına çevrilmesi, biçiminde de tanımlanmaktadır(13).

Paulsen'e göre; sermaye mallarının reel üretime (üretime ayrılan inşaat ve tesisler, mal stoklarındaki artışlar, makineler) yatırım denilir(14).

Bu duruma göre, ekonomide reel sermaye birikimi normal olarak, gelirden tüketilmeyip tasarruf edilen kaynakların, sermaye mallarına çevrilmeleri, diğer bir deyimle, yatırımları biçiminde meydana gelir. Böylece yatırımı, sermaye birikiminin bir halkası olarak anlamak gerekecektir.

(11) Bkz.:Vural Savaş, İktisadî Analiz, İstanbul, 1970, s.382.

(12) Bkz.:Fritz Voigt, Der volkswirtschaftliche Sparprozess, Duncker-Humblot, Berlin, 1950, s.298-299.

(13) Orhan Oğuz, Genel İktisat Teorisi Dersleri, Ankara, 1968, s.235.

(14) Bkz.:Andreas Paulsen, Allgemeine Volkswirtschaftslehre, C.III, Berlin, 1959, s.91.

Tanımlamayı harcama yönünden yapabileceğimiz gibi, sonucu yönünden de yapabiliriz. Bu takdirde yatırım, ekonominin reel üretim araçları stokuna, bir dönem içinde yapılmış katkılara anlamında alınabilir(15).

Yukarıdaki tanımlarda dikkati çeken hemen hemen ortak yön; yatırım yapılmakla, ekonomide bir dönem sonunda reel üretim araçlarında bir artışın söz konusu edilmesidir. Bu durumda, aynı dönem içinde, aynı ekonomide, insan unsuru üzerine yapılan ve ürünlerini ileride ve verim artışı biçiminde verecek olan eğitim, yetiştirme ve sağlık harcamalarını yatırım olarak kabul edemiyeyiz? Genel kültür eğitimi tüketilen bir hizmet üretimi biçiminde anlaşılrsa bile; teknik, mesleki ve uzmanlık eğitimleri ve sağlık harcamalarının tüketim harcamaları biçiminde anlaşılmaması gerektiği açıktır(16).

Bu tartışmaya ileride daha ayrıntılı biçimde katılacağımız için, burada belirtmek ve yatırım kavramını ortaya koyarken gözden kaçırılmaması gerektiğini hatırlatmakla yetineceğiz.

## 2. Yatırım Türleri

Yatırımlar çeşitli açılardan sınıflandırılabilir. Ayrıca bu sınıflandırma sonunda meydana gelen yatırım türleri, kendi aralarında da gruplara ayrılabilir(17).

- 
- (15) Bkz. Sabri Ülgener, Milli Gelir İstihdam ve İktisadi Büyüme, 3.B., İstanbul, 1970, s.199-200, Halil Dirimtekin, Makro İktisadi Analiz, (Teksir), 1973, s.56, J.R.Hicks, Einführung in die Volkswirtschaftslehre, Rowohlt, München, 1971, s.47 ve Ekrem Özelmas, İktisat, C.I, İstanbul, 1963, s.193.
- (16) Bkz.:Nejat Bengül, "İktisadi Gelişme için Yatırım Kriterleri", S.B.F.Dergisi, C.XI, S.3, Ankara, s.304'deki dipnot, Bulutoğlu, a.g.e., s.100-101, Necdet Serin, Eğitim Ekonomisi, Ankara, 1972, s.68 ve Necla Çömlekçi, Türkiye'nin İktisadî Kalkınmasında Eğitimin Rolü, Ankara, 1971, s.76-77.
- (17) Ayrıntılı bilgi için bkz.:Ülgener, Milli Gelir..., s.202-207, Oğuz, Genel..., s.235-237 ve Gürtan, a.g.e., s.32-47.

### a. Brüt ve Net Yatırımlar

Brüt yatırımlar, bir devre içinde yapılmış olan yatırımların toplam değerini, net yatırımlar ise, aşınma ve eskime ile günü geçme ve türlü hasar ihtimallerine karşılık hesaplanacak bir miktarın indirilmesinden sonra, tüm sermaye stokuna yapılmış net katkıların değerini ifade eder(18). Brüt yatırım iki unsurdan meydana gelmektedir: Net yatırım, ikâme yatırımı. İkâme yatırımı, brüt yatırım içinde ekonomide mevcut teçhizatı koruyabilmek için, yapılması gerekli olan yatırım harcamasını ifade eder(19).

### b. Reel ve Malî Yatırımlar

Reel yatırım, ekonominin teçhizat, makina, bina, yol, köprü, baraj gibi sermaye tesislerine yapılmış olan yatırımlardır(20). Milli gelir ve istihdam teorisinde önemli olan bu tür yatırımlardır. Yeni kurulan bir fabrika, ya da var olanların bina, makine ve hammadde stoklarına yapılmış olan katkılar, yeni bir yol ya da liman o devre içinde insan emeğine istihdam olanağı sağlayarak reel gelirin farklı bir düzeyde oluşmasına yardım eder.

Malî yatırımlar ise, yatırım kavramının daha geniş bir biçimde alınması yoluyla; bireylerin ya da toplumun servetini meydana getiren değerlerdeki bir artış anlamındadır(21). Bu durumda birey, elindeki olanak ya da gelirini sözgelimi, tahvil ve hisse senedine yatırırca, bu işlem, birey için bir yatırım anlamında olmasına karşılık, genel ekonomi açısından yatırım olarak kabul edilmeyebilir. Çünkü şirket faaliyetine katılma, her zaman

(18) Paulsen, Allgemeine..., s.92, J.M.Keynes, İstihdam Faiz ve Para Genel Teorisi, (çev.A.Baltacıgil), İstanbul, 1969, s.70 ve Joan Robinson, Die Akkumulation des Kapitals, Europa Verlag, Wien, 1958, s.59-61

(19) Paulsen, Allgemeine..., s.92, Gürtan, a.g.e., s.38, Ülgener, Milli Gelir..., s.202 ve Robinson, a.g.e., s.59-61.

(20) Ülgener, Milli Gelir..., s.202-203.

(21) Oğuz, Genel..., s.236.

reel bir yatırım demek değildir(22)

### c. O t o n o m v e U y a r ı l m ı Ő

#### Y a t ı r ı m l a r

Otonom (bağımsız) yatırım denilince, tüketim ve satış miktarına bağılı olmaksızın yapılan yatırımlar anlaşılır. Diğer bir deyişle, toplam net yatırımdan, milli gelir düzeyinin ve o düzeydeki değişmelerin bir fonksiyonu sayılmayan yatırımlar otonom yatırımlardır(23). Gelişmemiş bir bölgenin kalkındırılması için devletin giriştiği yol, sulama tesisleri gibi altyapı yatırımları, otonom yatırım sayılırlar. Esasen az gelişmiş ekonomilerde çoğunlukla otonom yatırımlar önemli bir yer tutar(24). Savaş ekonomilerinde ve güdümlü ekonomilerdeki yatırımların çoğu, yine otonom yatırımlardır(25). Teknolojik gelişmelerin sağladığı olanaklardan yararlanarak, günü geçmiş makinelerin yerlerine, daha verimli olmaları nedeniyle yenilerini almak da bir otonom yatırımdır.

Milli gelir ve tüketim harcamaları karşısında bağımsız (otonom) olan yatırımları diyagram üzerinde aşağıdaki gibi gösterebiliriz. Diyagramda otonom yatırımlar ( $I_0$  doğrusu), milli gelir (Y) eksenine paralel durumdadır. Milli gelir düzeyi ne olursa olsun, otonom yatırımlar bağımsız olarak verilen kararlarla belirlenmektedir(26).

(22) Oğuz, Genel..., s.236.

(23) Dirimtekin, Makro..., s.56-57 ve Hans Hösli, Kapitalbildung und Wirtschaftswachstum Unter besonderer Berücksichtigung der Bildung von immateriellem Kapital, Verlag P.G.Keller, Winterthur, 1963, s.69-70.

(24) Oğuz, Genel..., s.237.

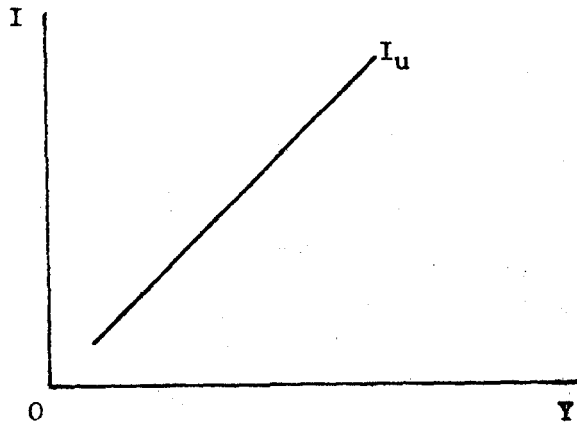
(25) L.R.Klein, "Klasik Ekonomi Teorisi Karşısında Keynes'in Genel Teorisi", (çev.E.Han), ESADER, C.IX, S.2, s.267-268.

(26) Hösli, a.g.e., s.69.



Uyarılmış yatırımlar ise, milli gelir düzeyinde herhangi bir değişme sonucunda, tüketim harcamalarında meydana gelen değişmelerin, satış hacmine yansımalarıyla yapılan yatırımlardır. Gelirlerin artması, tüketici harcamalarını artıracak, bu da girişimcilerin üretim kapasitelerini artırmalarına yol açacaktır. Gelir düzeyinin ters (duraklama ve azalma) yöndeki hareketi ise, "olumsuz uyarılmış yatırımların" nedeni olur.

Uyarılmış yatırımlar, milli gelirin bir fonksiyonu olarak kabul edilir. Yatırım mallarına talep, bu durumda gelir düzeyinden, buna bağlı olarak da firma hasılatından meydana gelmiş bir talep özelliği taşır. Uyarılmış yatırımların diyagram üzerinde gösterilmesi aşağıdaki gibidir. Diyagramda ( $I_u$ ), uyarılmış yatırımları göstermektedir.



### 3. Altyapı (Enfrastrüktür, Sosyal Sabit Sermaye) Yatırımlarının Tanımı

Devlet özel sektör ve kamu iktisadi kuruluşlarının

yatırımlarına yön vermek ve onların verimliliklerini yükseltmek için, bazı yatırımlara girişir. Bu tür yatırımlar bir işletmenin, bir kuruluşun tek başına başaramıyacağı kadar büyük ekonomik sorumlulukları gerektirdiğinden, çoğu kez devlet tarafından yapılır. Yollar, limanlar, barajlar, büyük enerji santralleri ve sulama tesisleri gibi kuruluşlar; bir temel ve uygun bir alan olarak, ekonomik faaliyette bulunan işletmelerin verimini yükseltirler(27).

Ekonomik altyapıya ilişkin bu tür yatırımlar yanında eğitim, sağlık ve sosyal refah alanlarında insan unsuruna yapılan yatırımlar da söz konusudur(28).

İşte ister yol, baraj, enerji ve sulama tesisleri gibi ekonomik faaliyetlerin temelini oluşturan yatırımlara ve ister eğitim, sağlık ve sosyal refah konusundaki, insan gücünün verimliliğini artırıcı yatırımların tümüne birden altyapı yatırımları denilmektedir(29).

Ekonomik faaliyetlerin temelini meydana getiren bu yatırımlar; fazla sermaye istediği, geniş bir organizasyonu gerektirdiği ve kısa sürede kârlı olmadıkları için, devletçe yerine getirilirler. Bu yatırımlar üretken yatırımların yapılabilmesi için gereklidirler(30).

#### 4. Altyapı Yatırımlarının Özellikleri

Altyapı yatırımlarının özellikleri aynı zamanda, bu tür yatırımların, diğer yatırımlarla olan farklarını da ortaya koyacaktır.

Altyapı yatırımlarının, diğer yatırımlardan göstermiş

(27) Bkz.:Ahmet Kılıçbay, Türk Plan Modeli ve Metodolojisi, İstanbul, 1966, s.166.

(28) Bkz.:Land, a.g.m.

(29) Bkz.:Land, a.g.m.

(30) Bkz.:Devlet Planlama Teşkilatı, Kalkınma Planı (Birinci Beş Yıl 1963-1967), Ankara, 1963, s.61.

olduğu farklılıklar aşağıdaki gibi belirlenebilir(31):

- Birincisi altyapı yatırımları, baraj, enerji tesisleri, ulaşım ağı gibi sermayenin fiziksel türleri ile insanların yeterlik yetenek ve refahlarının yükseltilmesiyle ilgilidir. Bir ulusun fiziksel sermaye stokunda olagelen değişiklikler kolayca ölçülebilir. Buna karşılık insan unsuruna yapılan yatırım nasıl ölçülecektir? Bunun bir yolu, kamu ve özel sektörde yapılan eğitim, sağlık hizmetleri ve benzeri harcamaların değerini alıp, bunun insanlara yapılan yatırımın değerini gösterdiğini kabul etmektedir. Demek ki, fiziksel tesislere ve insan unsuru üzerine yapılan yatırımın tümü, yol, enerji santralleri, sulama ağı gibi unsurlar ile halkın sosyal altyapısını geliştiren kamu hizmetlerine yapılan cari ve sermaye harcamalarının toplamıdır(32).

- İkincisi, ekonominin üretken sektöründe, özellikle sanayi sektöründe, üretim ve gelişme için asgari bir altyapı gereklidir(33). Asgari geçim düzeyinde olan ve köylünün sadece kendi tüketimini karşılamak için üretim yaptığı ekonomilerde, altyapıya gerek yoktur. Ama bir ülkenin sanayi sektörü büyüdükçe, hasıla bileşimi birkaç küçük çiftçinin (ve belki de birkaç küçük firmanın) hasılası olmaktan çıkar ve modern teknolojinin getirdiği dış ekonomilerden yararlanabilen çoğu kez büyük firmaların üretimi türüne girer.

Bu değişiklik olagelirken, sürekli gelişme için asgari bir altyapı düzeyi gereklidir. Büyük endüstriler için, taşıt, ulaştırma ve depolama düzeninin geliştirilmesi gereklidir. Uluslararası piyasalarda olduğu kadar, bölge, kent ve firmalar

---

(31) Bkz. :Land, a.g.m.

(32) Bkz. :Land, a.g.m.

(33) Reşat Aktan, "İktisaden Az Gelişmiş Memleketlerin Başlıca Ekonomik Meseleleri ve Kalkınma İmkanları", S.B.F. Dergisi, C.IX, s.2, Ankara, s.77.

arasında da hammadde, yarı mamul ve mamul mallar kolaylıkla akabilmelidir. Çok sayıda işçinin işlerine rahatlıkla gidip gelebildikleri ve sanayi bölgelerine yakın yerlerde oturabildikleri, kent merkezleri geliştirilmelidir.

Sanayiciler, üretim artışı nedeniyle ürünlerine, tarım kesiminde pazar bulabilmeli, İşçiler tüketim için ihtiyaçları olan gıda maddelerini ve sanayiciler üretim için gerekli hammaddelerini tarım kesiminden elde edebilmelidirler. Ekonominin tarım ve sanayi kesimleri arasındaki alış veriş için, ülkelerarası ticarete olduğu gibi, yeterince gelişmiş bir taşıt ve ulaştırma düzeni gereklidir.

Ekonomilerin gelişmesi için asgari bir altyapının gereği, bazı iktisatçıları oldukça dramatik sonuçlara götürmüştür. Örneğin Rostow'a göre, gelişmemiş ülkeler önce asgari bir altyapı düzeyine sahip olmalıdır. Bu altyapının meydana getirilmesi çok pahalıya mal olduğundan, durgun ekonomiyi gelişme yolunda ağır ağır harekete geçirebilmek için ya geniş miktarda yabancı sermaye bulunmalı ya da üretken faaliyetler sınırlandırılmalıdır(34).

Ekonomik faaliyetler için asgari bir altyapının gereği nedeniyle, altyapı yatırımları ile üretken yatırımlar arasındaki ayırım üzerinde, fazlasıyla durulması zorunludur. Örneğin sanayi kesiminde çelik, kauçuk ve kimyasal maddeler üretim süreci için, iki kenti birleştiren yollar ya da haberleşme düzeni kadar önemli olabilir. Fakat hayati önem taşıyan maddeleri üreten fabrikaları, altyapı kapsamına sokmak bu kavrama, anlamını kaybettirmek demektir. Aşağıda da görüleceği gibi, ithal edilebilir bir madde, altyapı tarafından üretilmiş sayılamaz.

---

(34) Bkz.:W.W.Rostow, İktisadî Gelişmenin Merhaleleri, (çev. Erol Güngör), İstanbul, 1970, s.21-22.

- Üçüncüsü, altyapı tarafından sağlanan hizmetlerin ithal olunamayacağıdır. Gerekli miktarda çelik, kauçuk ya da kimyasal maddeler ithal edilebilirse, her ülkenin bir demir-çelik tesisine vb. sahip olması zorunlu değildir. Aynı biçimde, dış ticaret konusunda, bir ülke yabancı bandıralı gemilerle taşıma hizmetini gördürüp, bu hizmeti ithal edebiliyorsa, pahalı bir ticaret filosu, ya da gösterişli bir hava ulaşım ağı geliştirmek zorunda değildir. Ancak bu hizmetleri yurt içi taşıt ve ulaştırma işlerinde kullanmak için ithal etmek, çoğunlukla olanak dışıdır. Böyle bir olanak elde edilse bile, bu derece önemli bir alanda, hiç bir ülke yabancıların hizmetine bağlanmak istemez.

Bu durum, yabancı sermaye ile yerli altyapının birbirine bağlı olmadığı anlamında alınmamalıdır. Geçmişte ve günümüzde pek çok gelişmemiş ülke bu tesislerin kurulması için, gerekli sermaye konusunda yabancı devlet ve uluslararası kuruluşlardan yardım almış ve almaktadır. Ancak geçmişte olmasa bile günümüzde, ülkeler çoğunlukla bu yolu politik bakımdan sakıncalı görmekte ve altyapı kuruluşlarının mülkiyetini ulusal teşebbüslere bırakmak istemektedirler(35).

Bu durumda dahi, altyapı hizmetlerinin bazıları ithal edilebilir. Örneğin eğitim alanında ve özellikle ileri düzeyde uzmanlık isteyen öğretimde, ulusal tesisler kurmaktansa, bu uzmanlaşmayı dış ülkelerin olanaklarından elde etmek ve kıt kaynakları bu hizmetlere ayırmamak çok daha verimli bir yol olabilir. Oysa bir ülke eğitim ve öğretim hizmetinin hepsini, ya da büyük bir kısmını dış ülkelere gördüremez. Bu durumda altyapı yatırımlarınca sağlanan hizmetlerin çoğunun ithal olunamazlık özelliği yerindedir(36)

(35) Bu konuda Türkiye'nin Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında, ulaştırma ve enerji alanında girişmiş olduğu millileştirme hareketlerini sayabiliriz.

(36) Bkz.:Land, a.g.m.

- Dördüncü olarak, altyapı, diğer sermaye türlerinden iki teknolojik yönden ayrılır. Bunlardan biri, bazı altyapı birimlerinin çok büyük olması, diğer bir deyişle, sermaye yoğunluğunun çok yüksek bulunmasıdır(37). Bu nedenle , altyapı kapasitesinin kullanılması ölçüsünde tesisin kârlılığı artar(38). Büyük altyapı birimlerini tamamlamak uzun sürdüğü gibi(39), işletme döneminin başlarında atıl kapasite ile çalışırlar(40). Atıl kapasite sonucu, sermaye-hasıla oranı yüksektir. Yararlanma arttıkça atıl kapasite kaybolur ve sermaye-hasıla oranı küçülür(41).

Altyapı yatırımlarının ikinci teknolojik yönü ise, dış faydalar yaratmasıdır; diğer bir deyişle, altyapı yatırımının üretimi, kendi kendinin olmaktan çok, diğer kesimlerin maliyetlerini düşürmek ve faydalar sağlamak bakımından önemlidir(42).

- Beşinci olarak, altyapı yatırımlarını çoğunlukla devlet yapar(43). Bunun asıl nedeni, piyasa ekonomisinde fiyatların durumu ve rolüdür(44). Sözgelimi, Türkiye'nin doğusunda bir yol yapımını ele alalım. Bu bölgede nüfus yoğunluğu azdır. Kentler hem birbirlerinden ve hem de Türkiye'nin diğer yerlerinden uzak ve bağlantısızdır. Bu koşullar altında özel teşebbüsün bu yolu yapması beklenemez. Çünkü yol yapımı için yatırılan sermayenin

- 
- (37) Bkz.:Walter Linden, Grundzüge der Verkehrspolitik, Wiesbaden, 1961, s.12 ve Erol Manisalıoğlu, Dışsal Ekonomiler ve İktisadî Gelişme, İstanbul, 1971, s.9 ve 17.
- (38) Bkz.:Land, a.g.m.
- (39) Bkz.:Rostow, a.g.e., s.21.
- (40) Bkz.:Jochimsen, a.g.e., s.1266.
- (41) Bkz.:Land, a.g.m. ve Jochimsen, a.g.e., s.1266.
- (42) Kılıçbay, Türk Plan..., s.166, Bulutoğlu, a.g.e., s.16-19, Manisalıoğlu, a.g.e., s.20, Rostow, a.g.e., s.21 ve Jochimsen, a.g.e., s.1266-1267.
- (43) Kılıçbay, Türk Plan..., s.166, Jochimsen, a.g.e., s.1266, Bulutoğlu, a.g.e., s.12 ve M.R.Masani, "Hükümet İktisai Siyasetleri: Sermaye Teşekkülü ve Sınai Yatırımları Teşvik", Sa-nayide Yatırım ve Sermaye Terakümü, Ekonomik ve Sosyal Etüd-ler Konferans Heyeti, İstanbul, 1963, s.425.
- (44) Bkz.:Land, a.g.m. ve Bulutoğlu, a.g.e., s.12.

kârlılık durumu oldukça düşüktür(45). Oysa ekonominin bütünü gözönüne alındığında bu yol çok büyük sosyal faydalar sağlayacaktır. Daha önce bağıntısız olan kentler birbirleri ve ülkenin diğer kesimleriyle ticari ilişkilere başlar. Sanayi mallarına yeni pazar alanları açılır. Tarımla uğraşanlar belirli ürünler üzerinde uzmanlaştırılıp, daha geniş pazarlara satış yapmağa özendirilir. Bu bölgelere yeni fikirlerin akması , modern teknolojinin benimsenip, üretimin yükselmesi sağlanır.

Söz konusu olan yolu özel teşebbüs yapmış olsa, bu faydaların pek azı kâr olarak ortaya çıkabilir. Sosyal faydalar, özel faydalardan daha yüksek kabul edildiğinden(46), yatırım yapma sorumluluğunu devlet almalıdır(47).

Sosyal faydaların özel faydaları aştığını gösteren diğer bir örnek, eğitim ve öğretime yapılan harcamalardır. Sözgelimi, bir girişimci, belli bir ücret düzeyini ve diğer faktörleri dikkate alarak buzdolabı üretiminin kârlı bir yatırım olacağını hesaplamış olsun. Böyle bir işletmenin faaliyete geçebilmesi için, diğer faktörlerle birlikte, nitelikli işçilere ve çeşitli uzmanlara (yöneticiler, teknisyenler, memurlar) ihtiyaç vardır. Bu alanlarda uzmanlaşmış kişiler yoksa, bunlar yetiştirilmelidirler. Ancak bir teşebbüsün işçilerini yetiştirmeğe kalkışması, teşebbüsü kârsız bir duruma getirebilir. Eğer işçileri eğitirse, bunlar eğitilir eğitilmez, daha yüksek bir ücret ya da daha iyi çalışma koşulları altında yeni işyerleri bulup gidebilirler. Durum böyle olursa, girişimci yeniden işçi yetiştirmeli ya da işletmede tutabilmek için eski işçilere daha yüksek ücret ödemelidir. Her iki uygulamada da projenin kârlılığı azalacağından,

---

(45) Bkz.:Land, a.g.m.

(46) Bkz.:Sosyal ve özel fayda konusunda, Joseph Schumpeter, Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung, Duncker-Humblot, Berlin, 1964, s.72-74.

(47) Bkz.:Erich Carell, Allgemeine Volkswirtschaftslehre, Quelle-Meyer, Heidelberg, 1961, s.420-421.

belki de bu proje gerçekleşemeyecektir. Burada da işçilerin eğitilmesinden doğan sosyal faydalar çok yüksek olup, özel faydalar çok düşüktür. Bu nedenle devletin eğitim masraflarını yüklenmesi zorunludur.

Sosyal ve özel faydayla ilgili olarak, eğitim ve sağlık hizmetleri konusunda birer örnek daha verebiliriz: Eğitim hizmetleri, bu hizmetlerden yararlananlar dışında, toplumun diğer üyelerine de fayda yaratır. Toplumun genç kuşaklarının iyi eğitim görmesi, toplumda üretim verimini yükseltir. Öğretimden yararlananlar, bilgileriyle daha yüksek gelir elde edeceklerinden, birinci derecede kazançlı çıkarlar. Ancak, toplumun sağladığı dolaylı kazanç da büyük olur. Bir yanda bu ikinci tür faydaların büyüklüğü ve bir yanda da özel eğitimde kalite denetiminin güç olması, eğitimin tamamen piyasadan alınıp, devlet hizmeti olarak örgütlenmesi sonucuna götürebilir. Bununla birlikte bazı teknik eğitim türleri, yine piyasa faaliyetine bırakılabilir(48).

Sağlık hizmetlerine ilişkin örneğimize gelince; salgın hastalıklara yakalanmış hastaların iyileştirilmesinde, toplumun sağlıklı üyelerinin çok büyük çıkarı vardır. Öyleyse, salgın hastalıklara yakalananların iyileştirme hizmetini kendilerinin istemeleri yerine, onlara bu hizmetin devletçe ücretsiz sağlanması, sağlamlar için bulaşma tehlikesinin önlenmesinde en etkili yoldur.

Sosyal ve özel faydaların yanısıra, altyapı yatırım harcamalarının çoğunlukla devlet tarafından yapılmasını gerektiren öbür nedenler de vardır. Uzun kuruluş devresi, atıl kapasite ile uzun süre çalışma zorunluluğu ve sermaye-hasıla oranının yüksekliği yüzünden, özel teşebbüs bu alanlarda yapılan yatırımları kârlı bulmamaktadır(49).

(48) Bkz.:Bulutoglu, a.g.e., s.16.

(49) Bkz.:Land, a.g.m., Rostow, a.g.e., s.21 ve A.Paulsen, Neue Wirtschaftslehre , Berlin und Frankfurt am Main, 1958, s.347.

Altyapı yatırımlarının devlet eliyle yapılmasının bir diğer nedeni de, ekonomik etkinlik sorunudur. Ekonomide öyle üretim kolları vardır ki, buralarda rekâbetin işlemesi ekonomik etkinlik ile bağdaşamaz. Başka bir deyişle, bu tür üretim kollarında birden fazla teşebbüsün rekâbet koşulları içinde çalışması yerine, bir tek teşebbüsün bütün üretimi üzerine alması, toplam maliyetleri en düşük düzeyde tutar (ekonomik etkinliği sağlar). Coğrafi bakımdan geniş bir alana dağıtılması zorunlu olan altyapı yatırımlarında, böyle bir durum vardır(50). Ulaştırma, haberleşme gibi hizmetlerde, aynı miktarda maliyet unsuru ile daha fazla hizmet sağlama olanağı vardır. Yeter ki, teknik bakımdan en düşük maliyetlere ulaşılması yolunda bir çaba gösterilsin.

- Altyapı yatırımlarının son bir özelliği de, bu tür yatırımların çoğunlukla bir kez yapılmasıdır. Örneğin, Eskişehir ile Bursa arasında yalnızca bir demiryolu ya yapılabilir ya da yapılamaz. Demiryolu yatırımı yapılmadığı takdirde sorun yoktur. Fakat bir kez yapımına başlanıp, tamamlandıktan sonra, aynı kentler arasında ikinci bir demiryolu yapımı çoğunlukla ekonomik değildir. Bu arada yapımına başlanıp tamamlanmamış bir demiryolu ancak belirli bir fayda yaratabilir. Buna karşı diğer bir çok yatırım türleri, sanayi ve tarımda küçük değişikliklerle faydalı bir biçimde kullanılabilir(51).

Altyapı yatırımlarının bu özelliği nedeniyle de, devlet eliyle yapılması gerekmektedir(52).

Altyapı yatırım harcamaları çok yüksek ve özel faydalarının çok düşük olması nedenleriyle devletçe ele alınacağına göre, özel girişimcilerin altyapı ile ilgisi ne olmalıdır? Uyanık ve rasyonel

(50) Bkz.:Bulutoglu, a.g.e., s.12.

(51) Bkz.:Rostow, a.g.e., s.21.

(52) Bkz.:Rostow, a.g.e., s.21.

davranan bir iş adamı, faaliyette bulunduğu ekonomiye karşı genel bir ilgi duyar. Daha da önemlisi, altyapıdaki gelişmeler kendi faaliyetlerini etkileyen koşulları bir çok biçimlerde değiştirebilir. Devletin yol ve haberleşme hizmetlerine yaptığı harcamalar, bazı üretim kollarında maliyetleri fazlasıyla düşürür ve bazı durumlarda tamamiyle kârsız olanları kâra geçirebilir(53). Demek ki, gittikçe büyüyen bir pazardan yararlanan bir iş adamı, devletin altyapı harcamalarını -artan vergilerle desteklemeğe zorunlu tutulsa dahi- içtenlikle savunmalıdır(54). Öbür yandan, özellikle az gelişmiş ülkelerde, özel girişimciliğin bu bilince henüz gelmediği de bir gerçektir(55).

Altyapı yatırımlarının, önemli görülen ve yukarıda açıklanmağa çalışılan özelliklerine son verirken, bazı altyapı harcamalarının (eğitim ve sağlık) yatırım niteliğinde midir, yoksa yalnızca bir tüketim harcaması mıdır, konusunda literatürde yapılan tartışmalara kısaca değinmekte yarar vardır(56).

İnsanların yetenek, ustalık ve bilgi bakımından yükselmesini ifade eden sosyal sermaye birikimi ile fiziksel sermaye birikimi arasında bir benzerlik görmek mümkündür. Zamanlarını öğrenime veren ve tüketici durumunda bulunan gençler, öğrenimleri süresince, tüketim mal ve hizmetleri arzına, bir katkıda bulunamamaktadırlar. Ancak bu durum, üretim mal ve hizmetleri üreten kimselerin, başkalarının ürettiği tüketim mal ve hizmetlerinden yararlanma durumuyla aynıdır(57).

Ekonomide ihtiyaç duyulan nitelikli insan gücünün yetişmesinde, öğrenim yapanlar kadar, aileleri ve toplum da yardımcı

(53) Altyapı yatırımlarının bu etkisine "açma etkisi" denilmektedir. Bu konu çalışmamızın Dördüncü Bölümünde ele alınacaktır.

(54) Bkz.:Land, a.g.m.

(55) Kılıçbay, Türk Plan..., s.163.

(56) Bu konuda, Bulutoğlu, a.g.e., s.100-101, Serin, Eğitim..., s. 61-78, N.Çömlekçi, a.g.e., s.75-77, Bengül, a.g.e., s.304'deki dipnot'a bakılabilir.

(57) Bkz.:Çömlekçi, a.g.e., s.75-76.

olmaktadır. Toplum vergiler yoluyla eğitim harcamalarına katılan, aileler de eğitimden yararlanan çocuklarının her türlü geçim ve eğitim masraflarını yüklenmekle, eğitim harcamalarına ortak olmaktadır.

"Çocukları öğrenim yapan kimseler, daha az servet sahibi olabildikleri gibi, çoğu zaman tüketimlerini dahi kısmak zorunda kalmaktadırlar. Birer tasarruf sahibi durumunda olan bu kimseleri, normal tasarruf sahiplerinden ayıran husus, aynı zamanda yatırım yapan kimseler olmalarıdır; Halbuki bilindiği gibi, ekonomide tasarruf ve yatırımlar, çok defa aynı kimse tarafından yapılmamaktadır"(58).

Yukarıdaki fikre göre; devletin, toplumun eğitim ve öğretim ihtiyacını görebilmek için yaptığı harcamalara benzer biçimde bireylerinde (çocuklarına öğretim yaptıran aileler) bir takım harcamalarda bulunduğu belirtilmektedir. Ayrıca bireylerin bu harcamaları, tüketimlerinden kısarak, adeta zorunlu tasarrufta bulunarak, eğitim alanına kanalize ettikleri ortaya konmaktadır. Gerçek budur. Ancak, daha sonra, ailelerin yapmış oldukları zorunlu tasarrufların tamamının, yatırım özelliğinde bulunduğu; ne var ki, -normal işleyişten farklı olarak- tasarruf ve yatırım da bulunanların aynı kimseler olduğu belirtilmektedir.

Ne var ki, çocuklarına öğrenim yaptıran ailelerin, yaptığı harcamaların tamamı yatırım niteliğinde değildir: Çünkü, sadece tasarrufda bulunmak, yatırım için yeterli olamaz(59). Ayrıca, yukarıda da belirtildiği gibi, ailelerin, çocuklarının öğrenim masrafları yanısıra onların -eğitim görmeseler dahi yapacakları- tüketim harcamalarını da karşıladıkları bir gerçektir. Bu durumda, çocuklarına öğrenim yaptıran ailelerin, bu amaçla yaptıkları har-

---

(58) Çömlekçi, a.g.e., s.76.

(59) Bkz. :Özelmas, a.g.e., s.193.

camalarının bir kısmının tüketim harcaması niteliğinde olduğu ortaya çıkmaktadır.

Bu arada, değişik amaçlara yönelmiş eğitim türleri için yapılan harcamaların, yatırım ya da tüketim harcaması olup olmadığı konusunda da süregelen tartışmalarda, genellikle eğitimin hem bir yatırım, hem de bir tüketim yönü olduğu belirtilmektedir(60).

Yaratıcı bir çalışmanın gerektirdiği bilgi ve yeteneklerin geliştirilmesi amacıyla yapılan eğitim ve öğretim harcamaları, üretim artışında doğrudan doğruya etkili olduğundan, yatırım olarak kabul edilmekte, üretim artışına hizmet atmeyen (genel kültür eğitimi gibi) masraflar tüketim harcaması sayılmaktadır(61).

Eğitim harcamalarının bazen tüketim bazen de yatırım niteliğini taşıdığını öneren Schultz, bu harcamaların her iki amaca da hizmet edebileceğini, belirtmektedir(62).

#### C. A L T Y A P I Y A T I R I M L A R I N I N T Ü R L E R İ V E Y A R A R L A R I

Altyapı yatırımları adı verilen; ulaştırma, haberleşme, enerji üretimi, sulama tesisleri kadar eğitim-öğretim, sağlık ve sosyal refahı artırıcı alanlarda ve çoğunlukla devlet tarafından yapılan yatırımları aşağıdaki gruplar içinde toplayabiliriz(63):

- 
- (60) Bu konuda, Hösli, a.g.e., s.136, Bulutoğlu, a.g.e., s.100-101, Serin, Eğitim..., s.61-78, Çömlekçi, a.g.e., s.75-77 ve Bengül, a.g.m., s.304'deki dipnot'a bakınız.
- (61) Bkz.:Bengül, a.g.m., s.304'deki dipnot ve Çömlekçi, a.g.e., s.76.
- (62) T.W.Schultz'un görüşleri hakkında; Çömlekçi, a.g.e., s.76 ve Serin, Eğitim..., s.66 da ayrıntılı bilgiler bulunmaktadır.
- (63) Heinz Haller, Finanzpolitik Grundlagen und Hauptprobleme, Mohr-Tübingen, 1972, s.278.

## 1. Ulaştırma Ağının Yaratılması ve Geliştirilmesine İlişkin Yatırımlar

Ulaştırma kuruluşları bir çok ülkede, tam olarak özel sektörün uğraşı konusu değildir. Günümüzde ulaştırma kuruluşlarının özel girişimcilerin elinde bulunduğu ülkelerde bile, bu kuruluşların büyük kesiminde devlet müdahalesi görülmektedir. Kanallar, hava ve deniz limanlarında müdahale daha belirgin ve etkindir. Önceleri özel sektörce finanse edilip yönetilen demiryolları, günümüzde devlet mülkiyeti altına girmiştir. Ancak, burada kamu ve özel ulaştırma kuruluşları arasında iki sektör pay ve katkılarının katı sınırlarla belirlenmesi güçtür. Bunun yanında ulaştırma yatırımlarının, büyük ölçüde kamu maliyesince yapıldığı açıkça bilindiğinden, bu yatırımların zorunlu olarak devletçe yapıldığı ve geriye kalanın ise devletin kullanımı altında olduğu gözden uzak tutulmamalıdır.

Bu alanda büyük ölçüde temel yatırımlar söz konusudur. Ulaşım ağının yaratılması ve geliştirilmesi, özel kesim yatırımları için elverişli bir ortam yaratır. Büyük oranda, ulaştırma kuruluşları yardımıyla endüstriyel kütle üretimine yeni pazarlar bulunur. Bir ülkede, çeşitli coğrafi bölgeler arasında ulaşım olanaklarının yaratılması, yüksek bir ekonomik gelişme için gereklidir. Üretim alanında önceden elde edilmiş bulunan kapasitelerin tamamen kullanılması gerekiyorsa, mal dolaşımını güçleştiren ya da tamamen engel olan dar boğazlar söz konusu olmamalıdır. Bu durumda ulaştırma sektörüne yapılan devlet yatırımları, ekonominin etkinlik derecesini, önemli ölçüde belirlemiş olmaktadır. Bu tür yatırımlar, geçici olarak kısıtlanabilirse de (özel tüketim ve yatırım hacmini sınırlamamak kaygısıyla), sürekli olarak durdurulmamalıdır. Çünkü özel tüketim ve yatırım düzeyinin ilerideki yüksekliği, önemli ölçüde, devletin yaptığı ulaştırma yatırımlarının büyüklüğüne bağlıdır(64).

(64) Bkz.:Haller, a.g.e., s.278.ve Erol Zeytinoğlu, Türkiyenin İktisadi Bünyesi, İstanbul, 1969, s.308.

Bu alanda yapılacak yatırımlarda, aşağıdaki noktalara özel bir titizlik gösterilmelidir(65).

- Çeşitli ulaştırma sistemleri arasında seçim yaparken, ekonomik canlılık için gerekli koşulları yerine getirecek artan yolcu ve yük yoğunluğunu karşılamak,

- Atıl kapasite yaratmamak ve eldeki kapasitelerden tam yararlanmak,

- Hizmetleri geliştirmek, maliyetleri düşürmek(66),

- Ulaştırma işlerini ulusal ekonomiye en uygun biçimde yürütmek.

## 2. Enerji Üretimini Artırılmasına İlişkin Yatırımlar

Yüksek bir etkinlik göstermek zorunda olan bir ekonomi için; uygun bir ulaşım ağının kurulması kadar, yeterli miktarda enerjinin üretimi de vazgeçilmeyecek bir konudur. Ulaşım kuruluşlarının büyük bir kısmının devletçe yaratılmasına karşılık, enerji üretiminde özel sektörün de faaliyet gösterdiği gerçeği ortadadır. Ne var ki uygulamada devlet, geniş ölçüde (kamu kuruluşları ve belediyeler düzeyinde olduğu gibi) elektrik ve gaz enerjisinin kullanıma hazır duruma getirme çalışmalarını yükümlenmekte daha tekelci davranmaktadır(67). Özellikle atom enerjisi projelerinde, devletin bu tutumu açıkça ortaya çıkmaktadır. Devletin bu alanda yükümlülüğü üzerine almasını haklı çıkaracak ekonomik ve politik bazı temel zorun-

(65) Bkz.:DPT, Kalkınma Planı (Birinci...), s.384.

(66) Bkz.:Hans A.Adler, Ulaştırmada Sektör Planlaması,(çev.Yücel Özden), DPT Yayını, Ankara, 1973, s.11.

(67) Bkz.:Eberhard Rhein, Möglichkeiten und Probleme Staatlicher Investitionsplanung in der Marktwirtschaft, Köln und Opladen, 1960, s.41 ve Frederick Haussmann, Die Öffentliche Hand in der Wirtschaft, C.H.Beck, München und Berlin, 1954, s.58-59.

lulukların bulunduğu ortadadır. Çalışmamızı yürütürken bu zorunluluğun var sayıldığını belirtmek isteriz(68). Şurası açıktır ki, bir ekonomide uygulanan üretim tekniği, özellikle elektrik enerjisinin bol ve ucuz olarak kullanılmasına bağlıdır. Böyle bir etkiye sahip olan yatırımların temel yatırım olarak anlaşılması gereklidir(69).

### 3. Toprak Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Yatırımlar

Bu grupta doğal kaynakların üretime elverişli bir duruma getirilmeleri için yapılan harcamalar söz konusudur.

Nehir rejimlerinin düzenlenmesi, bataklıkların kurutulması, sulama, ağaçlandırma, bent ve set yapımı vb. konular sayılabilir. Genellikle bu tür harcamalarda, büyük projeler söz konusu olduğundan, özel teşebbüsler; o da gerek duyulursa, ortak edilebilirler. Ancak hiç bir zaman tek başlarına böyle işlere girişemezler. Bu tür yatırımlara girişilmesi, planlanması ve hatta finansmanının büyük bir kısmının devletten gelmesi zorunludur. Sözü edilen bu yatırımların önemi, ekonominin genel verimliliği için açıktır. Böyle bir yatırımın doğrudan yararını tarımsal üretim görür. Bundan başka dolaylı verimlilik yükselişi, etkilerini ekonomi üzerinde gösterir. Ulaşım ve enerji projelerinin, doğrudan doğruya bu tür yatırımlarla ilgisi bulunabilmektedir(70).

### 4. Konut ve Yerleşme Koşullarının Düzeltilmesine İlişkin Yatırımlar

Konut ve yerleşme koşullarının düzeltilmesine ilişkin çalışmalar, insan ihtiyaçlarını giderme amacına hizmet ettiği takdirde, tüm ekonominin verimliliği, önemli ölçüde yükselmiş olur. Ancak bu tür yatırımların uygun yerlerde ve yeterli

(68) Bkz.:Bu çalışma, s.

(69) Bkz.:Zeytinoğlu, a.g.e., s.301 ve Haller, a.g.e., s.279.

(70) Bkz.:Haller, a.g.e., s. 279.

büyükte yapıp yapılmaması önemlidir. Bu iş için iyi bir imar planı hazırlanmalıdır. Plan, genel olarak, oturma yerleri, liman alanları, demiryol ağı, park ve oyun alanlarının yerleşim düzenini kapsamalıdır(71).

İmar planlarında ele alınması gereken en önemli konulardan biri de, sanayi bölgeleri ile konut bölgelerinin birbirlerinden ayrılmasıdır. Halkın sağlık ve huzurunun sağlanması büyük ölçüde bu ayırımın yapılmasına bağlıdır(72). Bundan doğacak ulaşım sorununun ise, en uygun biçimde çözümlenmesine çalışılmalıdır. Sanayi bölgeleri ile konut yerleşim bölgeleri arasında iyi bir ulaşım sisteminin kurulamaması bir takım aksaklıkların çıkmasına neden olabilir. Örneğin geçmiş yıllarda Almanya'nın edindiği tecrübelerin gösterdiği gibi, bu durum olumsuz bir çalışma ortamını yaratmış ve uygun olmayan istihdam ya da işsizliği doğurmuştur(73). Eğer işyeri ile konut bölgeleri arasında, bu tür bir yapısal bozukluk bulunmuyorsa, işgücü verimliliği belirli bir ölçüde, yalnızca bu konutların özelliklerine bağlı kalacaktır. Büyük ve güzel konutlar, verimliliği ve çalışma isteğini artırmada etkili olacaklardır. Açıktır ki bu sonuç, genel bir yaklaşımın eseridir. İhtiyaçları gidermenin değişik biçimleri için, benzer öneriler ileri sürülebilir. Şöyle ki, bu yolla bir üretivite artışı ancak belirli bir noktaya kadar olabilir.

Bu yaklaşımın, konut ihtiyacının giderilmesi yanında, öncelikle insanların sağlık yönünü de kavraması bakımından önemli bir rolü vardır. Kısacası konut olanaklarının yaratılma ve geliştirilmesinin, belirli bir üretivite politikası olarak önemi büyüktür.

---

(71) Bkz.:Dirimtekin, "Konut Ekonomisi", ESADER, C.V, S.1 (Onuncu Yıl Özel Sayı), s.18.

(72) Bkz.:Dirimtekin, "Konut...", s.19.

(73) Bkz.:Haller, a.g.e., s. 119.

Günümüzde konut sektöründe, devlet yatırımlarına salt bir gereklilik duyulmamaktadır. Konut ihtiyacı özel sektörce tamamen karşılanabilir bir durumdadır. Bu tür yatırımların ölçeği ve rizikosu da pek büyük değildir. Eğer devlet bu alana müdahale ediyorsa, bu, devletin yatırımcıları özendirme biçiminde anlaşılmalıdır. Devlet özendirmeyi, düşük faiz hadinde kredi bulma ya da faiz yükünün bir kısmını üzerine alma biçimlerinde yapabilir. Böylelikle verimlilik artışı yanında, özel sektörün inşaat faaliyetleri yükseltilmiş olur. Sonuçta sosyal politika açısından, kiraların düşürülmesi de sağlanmış olur. Konut inşaatının bu tür sübvansiyonuyla, devlet yardımı olmasaydı kendi haline bırakılmış olan, konut ihtiyacının giderilmesi, yüksek bir düzeyde gerçekleştirilmiş olur. Konut inşaatı faaliyetlerinin, temel yatırım özelliğini taşımasına rağmen, genel olarak devlet müdahalesi olmadan da yapılması mümkündür(74).

#### 5. Eğitim Öğretim ve Bilimsel Araştırmalara İlişkin Yatırımlar

Eğitimin amacı, insanlara çevrelerini tanıtmak, şuurulu davranmak, toplum yapısındaki değişmelere uyabilmek, kazanılan bilgi ve yeteneklerle kendisinin ve çevresinin refah ve mutluluğunu artırmada yararlanılan sosyal bir hizmet sağlanmasıdır. Eğitim yoluyla, insanlara toplum içinde ve çalışma alanlarında gerekli bilgi, alışkanlık ve yeteneklerin verildiği ve bu insanların değişen bir dünya için hazırlanmasının sağlandığı genellikle kabul edilmektedir(75).

Bu arada, insan akıl ve anlayışının yeni gerçeklere ve hedeflere ulaşma çabası olan "araştırma"ya da özel ve önemli bir yer verilmelidir. Bir bütün olarak araştırma; endüstriyel, tek-

(74) Bkz.:Haller, a.g.e., s.280.

(75) Bkz.:DPT, Kalkınma Planı (İkinci Beş Yıl 1968-1972), Ankara, 1967, s.158.

dir. Bu harcamalar, genellikle çevre sağlığı koşullarının düzeltilmesi, halkın sağlık konusunda eğitilmesi, salgın hastalıkların önlenmesi, beslenme olanaklarının geliştirilmesi ve nüfus planlaması alanlarını kapsamaktadır(80).

Devletin sağlık koşullarının iyileştirilmesine ilişkin hizmetleri; ister park ve spor alanlarının kurulması biçiminde genel ve dolaylı olsun(81), ister ücretsiz bakım, iyileştirme ve benzeri işlerin düzenlenmesi ve uygulanması biçiminde özel ve doğrudan olsun, doğal ve sürekli bir görevidir. Ancak burada, olayın ekonomik bir yanı da bulunmaktadır. Halkın sağlık durumu ne kadar iyi olursa, ekonomik verimlilik de o kadar yüksek olur(82). Halk sağlığının korunmasının bu önemi gözden kaçırılmamalı ve bu yoldaki harcamalara özel bir titizlik gösterilmelidir.

Toplum sağlığının korunmasında, kamu harcamalarının "yeniden dağıtım" fonksiyonu da oldukça önem kazanır. Dar geliri olup, sağlığı bozulan kimseler için, dinlenme yerlerini sağlama, sağlığın korunmasına ilişkin önceden öğütlerde bulunma, onları aydınlatma gibi hizmetlerin belirli bir düzen içinde yerine getirilmesi gerekir.

Sağlık koşulları düzeldiği sürece, akla gelebilecek sancıların ortaya çıkma payı pek yüksek olmayacaktır. Bu yollarla işgücünün verimliliği, belirli bir düzeye çıkmış olacaktır. Bu nedenle, söz konusu harcamalar, gelecekteki ihtiyaçların giderilmesinde bir kaynak yaratan yatırım niteliğine sahiptirler. Ekonomik anlamda hastahane, sanatoryum ve benzerlerinin kurulması ve yapımı doğrudan doğruya yatırım niteliğindedir(83).

(80)Bkz.:DPT, Kalkınma Planı (Birinci...), s.406.

(81)Bkz.:Dirimtekin, "Konut...", s.20.

(82)Bkz.:Von Spindler, a.g.e., s.138, Serin, "İnsan Gücüne...", s.57.

(83)Bkz.:Haller, a.g.e., s.282.

## II. EKONOMİK KALKINMA VE ALTYAPI YATIRIMLARI

Liberal ekonomik kalkınma teorisi, kalkınmanın, tasarrufların miktarıyla sınırlı olduğu fikrini taşır. Kişisel tüketim dışında kalan gelir miktarı; gelir dağılımında değişiklik yapmak ya da vergileri artırmakla yükseltilebilirse, bir sonraki dönemde, ulusal hasıla daha büyük olacaktır. Miktarın ne olacağı ise, ekonomik kalkınmanın hızına ve üretim tekniğinin yapısına bağlıdır. Kalkınmanın ilk dönemlerinde, ekonomideki sermaye stoku henüz çok küçük olduğu için, sermaye çok üretkendir ve sermaye-hasıla oranı küçüktür. Daha sonraki dönemlerde sermaye stoku gittikçe büyüdüğünden, belli sermaye birimleri, önceki üretkenliklerini yitirirler. Buna bağlı olarak da, sermaye-hasıla oranı yükselir. Kısacası "hasılda aynı artışı sağlamak için daha büyük bir sermaye birikimine ihtiyaç vardır"(84).

Ancak modern ekonomik kalkınma teorisi; konumuzla ilişkisi yönünden kısaca ve öz olarak belirtmeğe çalıştığımız kalkınma sürecinin bu oldukça sade formülü ile yetinemez.

Günümüz iktisatçıları iki tür sermaye yatırımı üzerinde özellikle durmakta ve tutarlı bir sonuca varmak için bunları birbirinden ayırmaktadırlar: Birincisi, doğrudan doğruya prodüktif (üretken) faaliyetlere yapılan yatırımlardır (demir-çelik fabrikaları, ayakkabı üretimi, otomobil montaj fabrikaları, tarımsal üretim gibi). İkincisi ise; altyapı yatırımlarıdır (ulaştırma, enerji vb. gibi). Bilindiği gibi altyapı yatırımları, diğer üretim kesimleri için önemli olan temel hizmetleri sağlar(85).

---

(84) Bkz.:Land, a.g.m.

(85) Bkz.:Bu çalışma, s. 5.

## A. EKONOMİK KALKINMADA YATIRIM ÖNCELİKLERİ

Az gelişmiş ülkelerin hızlı ekonomik kalkınması için tek engel olmamakla birlikte, belli başlı engellerden birinin sermaye yetersizliği olduğu genellikle kabul edilmektedir. Bu nedenle, sözü edilen ülkelerde, mevcut sermayenin en iyi biçimde kullanılmasına büyük önem verilmektedir. Bu amaçla ne tip bir yatırım projesi uygulanmalıdır? Büyük ölçüde mi yoksa küçük ölçüde mi; köyle ilgili proje mi, kentle ilgili proje mi; tarım, sanayi, ulaştırma ya da enerji projeleri işgücüne oranla fazla mı, az mı sermayeyi gerektirmektedir; yatırım sosyal kaynaklara mı (eğitim ve sağlık hizmetleri gibi), yoksa maddi kaynaklara mı yapılmalıdır? İktisatçılar tarafından ileri sürülen bu görüşler birbirlerine karşıt olmasa bile, üzerinde uyuşmazlığa düşülen sorunlardır(86).

Ne var ki, ekonomik kalkınmayı sağlamak için yatırımların yapılması kaçınılmazdır. Burada asıl sorun, ekonomik gelişme amacı bakımından en uygun olan yatırım yönlerinin ve biçimlerinin hangileri olduğudur? Belli bir yatırım hacminin hangi bileşimi, ekonomik kalkınma amacına en uygun sayılabilir? Böyle bir konunun uygulama açısından çok büyük önemi vardır. Devlet, ekonomik kalkınmayı kolaylaştırmakla ve hatta gerçekleştirmekle yükümlü sayıldığına göre(87), yatırımların bileşimi bakımından bir takım tedbirler alması da doğaldır. Tedbirler neye göre alınacaktır? Bu, hemen her az gelişmiş ülkede, ekonomik kalkınmayı yöneten organın, karşı karşıya bulunduğu önemli bir sorundur. Bu konuda

---

(86) International Labour Review, "Geri Kalmış Memleketlerde Yatırım Politikasının Bazı Veçheleri", (çev.H.Üren Arsan), S.B.F.Dergisi, C.XIII, No:4, Ankara, s.40-41.

(87) Walter Stock, Die Investitionspolitik, Köln und Opladen, 1960, s.64-65.

hiç bir karar alınmaması dahi, bir temele dayanmak zorundadır(88).

### 1. Yatırımların Yönü Bakımından Öncelik

Yatırımların yönü bakımından önceliğe, politik yatırım ölçütü de denilmektedir(89). Politik niteliği, bu gruba giren yatırım ölçütlerinin ekonomik olmaktan çok, sosyolojik, psikolojik ve kültürel tercihlerle ilgili olduğuna işaret etmektedir. Yatırımların yönü bakımından öncelikte (politik tercihte) üretim tekniği sorunun tamamen gözden uzak tutulduğu söylenemez. Hatta bu görüşlerin temelinde, kapalı da olsa, faktör teçhizatı ve üretim tekniğiyle ilgili değer yargıları önemli bir yer tutar(90).

Yatırım yönü; birinci olarak, yatırımın hangi ekonomik sektöre yapılacağıyla ilgili sayılabilir. Acaba yeni yatırımlar tüketim malları sanayiine mi, yoksa sermaye malları sanayiine mi yapılmalıdır(91)? Burada daha çok tarım, sanayi, ulaştırma, enerji gibi büyük ekonomik sektörler söz konusudur(92).

Klasik teoriye (Ricardo'nun Karşılaştırmalı Masraflar Teorisi) göre, her ülke en çok üstün olduğu üretim alanlarını geliştirmelidir. Ülkede mevcut türlü üretim dallarında çalışan üretim faktörlerinin marjinal verimliliklerini eşit kılmak ilkesine dayanan ve ulusları, cari yapılarına göre, hammadde yetiştiren ve sanayici uluslar diye ikiye ayıran (ve bu durumun sürüp gitmesini sağlayacak olan) bu statik görüşün kalkınmakta olan ülkelere yol göstermesinin söz konusu olmadığı belirtilmekte-

(88) Bkz.:Bengül, a.g.m., s.305.

(89) Bkz.:Savaş, Yatırım Kriterlerinden Doğrusal Programlamaya, İstanbul, 1965, s.4.

(90) Bkz.:Savaş, Yatırım..., s.4.

(91) Bkz.:Sadun Aren, İstihdam Para ve İktisadi Politika, Ankara, 1963, s.225.

(92) Bkz.:Bengül, a.g.m., s.305.

dir. Bu teorinin ancak, ülkelerin üretim yapılarında, mümkün olan en elverişli değişiklikler yapıldıktan sonra uygulanabileceği ileri sürülmektedir(93). Gerçekte, az gelişmiş ülkelerin üretim yapıları, bu ilkenin uzun süredir uygulanmasından ötürü elverişli bir duruma gelememiştir. Bundan ötürü, kalkınma eyleminin, gerekli yapı değişikliğini de gerçekleştirmesi zorunludur. Bunun ise, açık, objektif kriterlerinin olmadığı yukarıda belirtilmişti(94).

Yatırımın yönü konusundaki görüşler, az gelişmiş ekonomilerin, hangi ölçütlere göre yatırım yapmaları gerektiği açısından başlıca dört grupta toplanabilir:

- Dengeli ya da dengesiz kalkınmaya öncelik tanıma,
- Öncü sektörler belirleyip bunlara öncelik tanıma,
- Tarım ya da sanayi sektörüne öncelik tanıma
- Altyapı ya da üretken yatırımlara öncelik tanıma.

Yatırımların yönünün belirlenmesine ilişkin ilk üç ölçüt ayrı bir çalışma konusu olabilir(95). Altyapı ya da üretken yatırımlara öncelik tanıma ölçütü ise tamamen çalışmamızla ilgilidir. Bu nedenle, söz konusu ölçütün incelenmesi gereklidir.

Görüldüğü gibi, altyapı ya da üretken yatırımlara öncelik tanıma ölçütünde iki alternatif vardır:

Bir görüşe göre, az gelişmiş ülkelerde yatırımlar çabuk sonuç veren, diğer bir anlatımla, tüketim malları sanayiine yapılmalıdır. Bu yolla ülke, yatırımlardan hemen -tüketim malları biçiminde- yararlanmaya başlayacak ve böylece olumsuz etkilerde (enflasyon gibi) azalacaktır(96).

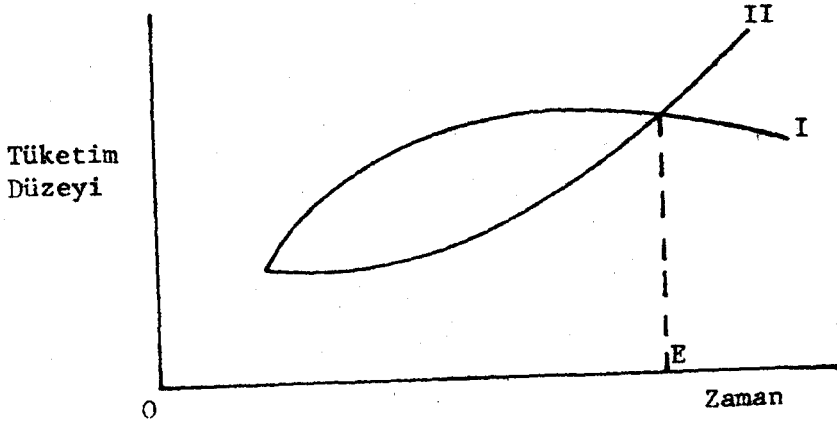
(93) Bkz.:Sadun Aren, "İktisaden Az Gelişmiş Memleketlerde Kalkınmanın Finansmanı ve Bazı Yatırım Meseleleri", S.B.F.Dergisi, C.X, s.3, Ankara, 1955, s.5.

(94) Bkz.:Bu çalışma s.33.

(95) Ayrıntılı bilgi için bkz.:Savaş, Yatırım Kriterlerinden..., Aren, İktisaden..., Bengül, a.g.m.

(96) Bkz.:Aren, "İktisaden Az Gelişmiş...", s.5.

Buna karşı olan görüş, yatırımların, gelecekteki yatırımları kolaylaştıracak olan altyapı alanlarına yapılmasını savunmaktadır(97). Bu takdirde gerçekten, öneleleri, tüketim mallarında bir artış olmayacak fakat sonraları bunlar diğer alternatifinden daha hızla artacaktır. Aşağıdaki diyagramda bu konu gösterilmiştir(98). Burada (I) numaralı eğri üretken alanlara, (II) numaralı eğri ise altyapı alanlarına yapılan yatırımları göstermektedir.



(E) noktasından sonra tüketim mallarındaki artış, ilk yatırım, altyapıya yapıldığı takdirde daha fazla olmaktadır. Kuşkusuz, bu iki yoldan birini seçme konusunda (E) noktasının (0) noktasına olan uzaklığı birinci derecede rol oynar. Eğer bu uzaklık büyükse diğer bir anlatımla, altyapıya yapılan yatırımlar, ülkenin zaman seçimi durumuna göre, ancak çok uzun bir süre sonra,

(97) Bu konuda bkz.:Höslü, a.g.e., s.162-164, R.Nurkse, Az Gelişmiş Ülkelerde Sermaye Teşekkülü, (çev.Şevki Adalı), İstanbul, 1964, s.222-226, C.P.Kindberger, Economic Development, New-York, 1958, s.312, Rostow, a.g.e., s.21-22, Serin, Eğitim..., s.167, Roy Harrod, "İktisadi Planlama ve Sermaye Yatırımı", Sanayide Yatırım ve Sermaye Terakümü, Ekonomik ve Sosyal E-tüdler Konfrans Heyeti, 1963, s.333, Aktan, İktisaden Az Gelişmiş..., s.77 ve DPT, Kalkınma Planı (Birinci...), s.61.

(98) Diyagram, Aren, "İktisaden...", s.6'dan alınmıştır.

üretken alanlara yapılan yatırımların sağladığı tüketim düzeyini sağlayacaksa, ilk yatırımların üretken alanlara yapılması daha uygun olur(99).

Fakat, dış ticaretin gerçekleri gözönüne alınırca, yukarıdaki görüş, geçerliliğini kaybeder. Dış piyasalarda fiyatların olumlu hareket etmediği durumlar da vardır. Özellikle az gelişmiş ülkeler için bu hemen hemen böyledir. Bu nedenle gelecekteki yatırımlar için gerekli altyapı ithali -ithal edilememe özelliği de dikkate alınırca- güven altında sayılamaz. Buna karşılık, altyapının kurulması, gelecekteki yatırımları güven altına aldıktan öte, bunların yapılmasını adeta zorunlu kılar. Aksi takdirde, mevcut altyapı kuruluşları tam kapasite ile kullanılmamış olur.

Şurası gerçektir ki, sosyal altyapı alanlarına yapılacak yatırım harcamaları da, özellikle az gelişmiş ülkelerde, ekonomik faaliyetlerin verimliliği açısından olumlu etkilerde bulunmaktadır. Bu ülkelerde genellikle gözden kaçırılan bu tür yatırımlar, kalkınma hedeflerinin başında yer almalıdır(100).

Konu, aslında az gelişmiş ekonomilerde mevcut olan kıt kaynakların yönetilmesi sorununa dayanmaktadır(101).

Kaynakların, ekonomik kalkınma amacına yöneltilmesinde akla gelebilecek en önemli ölçü, yatırımları fayda sağlamalarına

(99) Bkz.:Aren, İktisaden..., s.6'dan M.Dobb, Some Aspects of Economic Development, Three Lectures, Delhi, 1951, s.49-53.

(100)Bkz.:Höslü,a.g.e., s.162-164, Serin, Eğitim..., s.167,Hüsnü Kızılyallı, "Planlı Dönemde Yatırımların Dağılımı ve Verimliliğinde Sağlanan Gelişmeler", Konferanslar 3, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Maliye ve Vergi Hukuku Enstitüsü, Ankara,1973,s.35.

(101)Ülgener, "Sermaye Kaybı:Sebepleri ve Önlenme İmkânı", Sana-yide Yatırım ve Sermaye Terakümü, Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti, İstanbul, 1963, s.387.

göre sıralamak olduğu, ileri sürülmektedir(102). Katma değer yaratma, öneelik sırasının belirlenmesinde temel olacaktır. Ekonomik kalkınmanın temel gereğini, toplumun ve devletin faydalı yatırım yapabilme yetenek ve alışkanlığında arayan, devrimiz iktisatçılarının en fazla önem verdikleri noktalardan biri budur.

Üretimlerini ve buna bağlı olarak gelirlerini oldukça kısa dönemlerde artırmaya yarayacak bir yatırım, özel teşebbüs için faydalı sayılabilir. Fakat faydalı olmanın ikinci bir yanı ve anlamı daha vardır; kendisi kısa sürede teşebbüs için faydalı görünmemekle beraber, diğer teşebbüs ve kuruluşların faaliyetlerini kolaylaştıran yatırımlara da faydalı denmektedir(103). Sosyal sabit sermaye denilen altyapı yatırımları bu grup içindedir.

Böylece kıt kaynakların ekonomik kalkınma hedeflerine yöneltmede; farklı görüş açlarına göre, iki tür fayda kavramı karşısında bulunulduğu anlaşılmaktadır. Bunlardan biri teşebbüs ölçüsünde özel fayda, diğeri tüm ekonomi açısından sosyal fayda'dır. Teşebbüs ölçüsünde fayda, temeli kârlılık olmak üzere, yatırım önceliğini, yatırımın teşebbüs üretimi-ne ya da geliri-ne net katkısında görmekte ve ölçmektedir. Sosyal fayda ise yatırımı, diğer yatırım ve kuruluşlarla birbirini tamamlayarak, ulusal hasılaya sağlayacağı katma değer derecesiyle değerlendirir. İlk bakışta iki ölçünün aynı kapağa çıkacağı sanılırsa da böyle bir düşüncenin her zaman gerçeğe uygun düşmeyeceği söylenebilir(104). Her iki görüşün birleşmesi olsa olsa gelişmiş ekonomiler için söz konusu edilebilir. Az gelişmiş ekonomilerde durum farklı olmaktadır.

(102) Bkz.:Ülgener, "Sermaye Kaybı...", s.388.

(103) Bkz.:Ülgener, "Sermaye Kaybı...", s.388.

(104) Bkz.:Ülgener, "Sermaye Kaybı...", s.389.

Altyapı ya da üretken yatırımlara öncelik tanıma konusunda ileri sürülen ve bizim de katıldığımız bir görüşü belirterek tartışmayı bir sonuca bağlayabiliriz:

Söz konusu görüşe göre(105); önemli olan, ele alınan ekonominin kalkınma aşamasında bulunduğu yerdir. İncelemeğe çalıştığımız ekonomiler, az gelişmiş olanlardır. Bu ekonomilerde ulaşım ve enerji kuruluşları ile yetişmiş insan gücünün yeterince bulunmadığı dikkate alınır, bunların yaratılması ya da geliştirilmesine ilişkin yatırımların dışındakilerin verimli ve tutarlı olacağı son derece kuşkuludur. Bu nedenle, kalkınmanın ilk dönemlerinde altyapı yatırımlarının yapılması bir zorunluluktur. Örneğin, demiryolu ağının kurulması, az gelişmiş ekonomilerin uçuşları (takes-off) için tek başına harekete geçirici olarak görülür(106). Arthur Lewis'e göre; "ekonomik bakımdan bir ülke için en büyük kazanç, ucuz ve yaygın ulaştırma ağına sahip olmasıdır"(107).

Ancak bu konuda karar organlarının farklı eğilimlere sahip olduğu ve bazen ekonomik olmayan; küçük fakat çeşitli bölgelere dağıtılmış projelere, bazen de, "gösteriş" güdüsüyle ekonominin ihtiyacından çok fazla büyük projelere öncelik verdiği görülmektedir. Bu tür ekonomik olmayan davranışlar önlenmediği ölçüde, altyapı yatırımlarına öncelik vermenin ekonomik kalkınmayı hızlandıracağına söyleyebiliriz.

## 2. Yatırımların Biçimi Bakımından Öncelik

Yapılacak yatırımların belli bir sektöre ya da sektörlerle yöneltilmesi kararlaştırıldıktan sonra, sorun çözümlenmiş değildir, Acaba yatırım, mevcut alternatif üretim tekniklerinden hangisiyle gerçekleştirilecektir? Bu noktada

(105) Bkz.:Savaş,:Yatırım Kriterlerinden..., s.25.

(106) Bkz.:International Labour Reiew, a.g.m., s.42-43.

(107) Bkz.:W.Arthur Lewis, The Theory of Economic Growth, Homewood, Illinois, 1955, s.73.

karşımıza "yatırımların biçiminin" seçilmesi sorunu çıkmaktadır(108).

Yatırımların biçimi bakımından önceliklere, teknik (ya da ekonomik) yatırım öncelikleri de denmektedir(109). Teknik (ekonomik niteliğiyle, bu gruba giren yatırım önceliklerinin, daha çok ekonomi içi faktörlerle ilgili olduğu belirlenmek istenmektedir.

Yatırımların biçimi bakımından öncelikler; aynı hasılayı (output) sağlayan, fakat farklı faktör bileşimleri (input) kullanan, aynı konuya ilişkin yatırım projeleri arasında seçim yapmamıza olanak verir(110).

Bu öncelikler, özellikleri gereği, yatırım kararlarının tümü ile değil, fakat ayrı ayrı projelerle ilgilidir. Dolayısıyla, ekonomik kalkınmanın hızlı bir biçimde gerçekleştirilmesi amacıyla, tüm ekonomideki yatırımların dağılımı sorunu ile değil, dağılım kararı verilmiş olup da, mevcut üretim tekniklerinin hangisinin uygulanması gerektiği ile uğraşmaktadır.

Önceliklerin başlıcaları şunlardır(111):

- Sermaye-hasıla ölçüsü,
- Sermaye yoğunluğu ölçüsü,
- Sosyal marjinal verimlilik ölçüsü,
- Marjinal kişi başına yeniden yatırım ölçüsü,
- Kalkınmaya marjinal yardım ölçüsü ve
- Ödemeler bilançosuna etki ölçüsü.

(108) Bkz.:Bengül, a.g.m., s.307.

(109) Bkz.:Savaş, Yatırım Kriterlerinden..., s.5.

(110) Bkz.:Savaş, Yatırım Kriterlerinden..., s.5 ve Mükerrer Hiç, İktisaden Az Gelişmiş Memleketlerde Yatırımların Planlanması, Erzurum, 1971, s.39.

(111) Ayrıntılı bilgi için bkz.:Savaş, Yatırım Kriterlerinden..., Doğan Bayar, Sanayi İşletmelerinde Yatırım Politikası, Ankara, 1973, 208-215.

## B. EKONOMİK KALKINMADA ALTYAPININ ÖNEMİ

İktisatçılar, neden bazı ülkelerin gelişip bazılarının gelişmediğini açıklayabilmek için, bu ülkelerin altyapı kuruluşlarının dikkate alınması gerektiğini ileri sürmüşlerdir. Açıktır ki, ekonominin modern sanayi sektörünü kurmak ve geliştirmek için asgari bir altyapı düzeyi gereklidir(112). Bu altyapı olmadan özel sektörün yatırım projelerini kârlı bulması olanaksızdır(113).

Enerji üretimi alanına yapılacak yatırımlar, ekonomik kalkınmaya destek ve öncü olacak niteliktedir. Ekonomide sanayi sektörüne verilecek hız; ancak bol ve düzenli enerjinin varlığıyla mümkündür. Bu konuda mevcut enerji kaynaklarından en yüksek verimi sağlayacak tedbirler alınırken, ileride ihtiyaç duyulacağı açıkça belli olan ek enerji üretimini artırmak için, atom enerjisi vb. enerji kaynaklarından da yararlanma olanakları araştırılmalıdır(114).

Ulaştırma sektörüne yapılacak yatırımların da, özel önemi vardır. Çünkü kalkınmakta olan ülkelerde, ulaşım altyapısı genellikle, ekonomik kalkınmanın bir ön koşuludur(115). Pazarlama faaliyetlerinin, ekonomik kalkınmada oldukça önemli fonksiyonlara sahip olduğu kabul ediliyorsa, bu fonksiyonun temel taşlarından biri, ekonominin ulaştırma altyapısıdır(116).

(112) Bkz.:Rostow, "Ulusal Pazar Nasıl Vücuda Getirilir?", (çev. İ.Cemalcılar), ESADER, C.VII, S.2, s.84.

(113) Bkz.:Land, a.g.m., Kılıçbay, Türk Plan..., s.163 ve 166 ve Aktan, a.g.m., s.85.

(114) Bkz.:DPT, Kalkınma planı (ikinci...), s.638.

(115) Bkz.:Adler, a.g.e., s.2., Zeytinoglu, a.g.e., s.308.

(116) Bkz.:William R.Davidson, "Dağıtım Kanalları", (çev.İ.Cemalcılar), Pazarlama Seçilmiş Yazılar, derleyen:İ.Cemalcılar, Ankara, 1968, s.121, İ. Cemalcılar, "Pazarlama ve İktisadi Kalkınma", ESADER, C.I, s.2, İstanbul, 1965, s.73-79 ve İ. Cemalcılar, Pazarlama Ders Notları (Teksir), 1971-1972, s.13-18.

Sulama tesislerine yapılacak yatırımlar, üretimin iklim koşullarına bağlılık derecesini azaltır. Artan nüfusun besin ve diğer temel ihtiyaçlarını karşılar. Üretim verimliliğini artırarak kalkınma hızına olumlu etkilerde bulunur. Ayrıca bu tür tesislere yapılacak yatırımlarla ileride olabilecek baskın, taşkın vb. topluma masraf yükleyen olayların önüne geçilerek, ekonomik kalkınmada kıt kaynakların optimal kullanımı sağlanmış olur.

Bunların yanısıra çeşitli ülkelerin ekonomik kalkınmaları daha yakından incelendikçe; -gerek üretken faaliyetlere, gerekse ekonomik altyapıya yapılan sermaye yatırımlarının, kalkınma hızlarının farklılığını kısmen açıklayabildiği görülmüştür(117). Fiziksel üretime yapılan yatırımların yanısıra insan unsuruna da (insanların eğitimi, sağlığı ve sosyal refahı için), yatırım yapmak gereklidir(118). Bilindiği gibi (119), bu tür yatırımlara sosyal altyapı yatırımları denilmektedir.

Ekonomi tarihinin önemli düşünürleri, ekonomik faaliyetler ve ekonomik kalkınma açısından eğitimin önemi üzerinde durmuşlardır. Özellikle, ikinci dünya savaşından sonra, fiziksel sermaye yatırımlarının, bu sermayeyi kullanmasını bilen iyi yetişmiş nitelikli iş ve fikir gücüne sahip ülkelerde (Batı Avrupa ve Japonya gibi) çok etkili olması, iktisatçıları bu konu üzerinde durmağa yöneltmiştir. Günümüz iktisatçılarından T.W.Schultz'un öncülük ettiği bu yeni akım, konunun bütün yönleriyle incelenmesini sağlamıştır. Böylece insan gücü kaynağının eğitim yoluyla geliştirilmesi gereği ve eğitimin ekonomik gelişmedeki önemi açıkça belirlenmiştir(120).

(117) Bkz.:Land, a.g.m.

(118) Bkz.:Çömlekçi, a.g.e., s.4.

(119) Bkz.:Bu çalışma, s.7.

(120) Ayrıntılı bilgi için bkz.:Serin, Eğitim..., s.1-16.

Günümüzde, insan unsuru ile ekonomik kalkınma ilişkisinin ele alınmasının ve insan kaynakları ile ilgili sorunların ekonomik açıdan incelenmesinin gerekliliği ortaya çıkmıştır. Öyle ki, ekonomik kalkınmada insan kaynaklarının bir sermaye türü olduğu ve geliştirilmesi amacıyla yapılacak yatırımların faydalı sayılması gerektiği fikri, son zamanlarda gittikçe büyüyen bir önem kazanmıştır(121).

Modern bir devletin sosyal ve politik yapısı için, genel bir eğitim, asgari bir gerektir. Yüzyıllarca alışılmış davranış biçimlerinden, hızlı bir değişme içinde bulunan dünyanın gelişen koşullarına uyulabilmesi için, eğitim ve öğretim en önemli bir etmendir(122).

Eğitim alanında olduğu gibi, halk sağlığının korunması için yapılan yatırım harcamaları da, insanların verimliliği yükselten, çalışma isteğini artıran ve dolayısıyla ekonomik kalkınmaya geniş ölçüde katkıda bulunmasını sağlayan bir etkiye sahiptir(123).

Ekonomik kalkınma gerçekten isteniyorsa, insan gücü unsurunun nitelikli ve verimli bir duruma getirilmesi gereklidir. Bu ise, insanın eğitilmesi ve sağlığının korunmasıyla mümkündür(124).

Hiç kuşkusuz, insanın eğitilmesi, toplam hasılayı büyük ölçüde artırır. Gerçekten, eğitilmemiş insan gücü, bütün kaynakların kıtlığı demektir. Çünkü diğer kaynakların elde edil-

(121) Bkz.:Çömlekçi, a.g.e., s.4.

(122) Bkz.:Hans W.Singer, "Direkte und indirekte Entwicklungshilfe", Entwicklungspolitik Handbueh und Lexikon, s.745, DİT, Kalkınma Planı (Birinci...), s.441 ve R.S.McNamara, "Üçüncü Dünya Ülkelerinde Nüfus Artışı ve Ekonomik Kalkınma", (çev.S.R.Karlık), ESADER, C.IX, S.2, s.287.

(123) Bkz.:Von Spindler, a.g.e., s.138.

(124) Bkz.:Yılmaz Büyükerşen, Makro Ekonomi, Ankara, 1971, s.256 ve Singer, a.g.m., s.745.

mesini sağlayan eğitilmiş insan gücünden başkası değildir. İnsanın tarım ve sanayi alanında yeni yeni buluşları, ekonomik kalkınmanın en dinamik yönünü oluşturmaktadır. Bu nedenlerle eğitim ve sağlık konusunda olduğu kadar bilimsel ve teknik araştırma alanlarında yapılan harcamalar, artıracak ulusal hasıla bakımından kendisini kat kat ödeyen harcamalardır(125).

Sonuç olarak; mevcut teknoloji, faktör teçhizatı, işbölümü ile üretilmek istenen mal ve hizmetlerin türü ve miktarı, ekonomik faaliyetlerin tamamlama derecesi ve düzeyiyle ifade edilen, ekonominin kalkınma durumunu yansıtır. Bu nedenle gerekli olan altyapı, kalkınma durumuna bağlı kalmaktadır. Ancak, kalkınma da, ekonomik faaliyetlerin tamamlama derecesi ve düzeyini etkileyen altyapı tarafından belirlenir. Bu ilişkiler uzun dönemli ekonomi politikasında ve özellikle kalkınma planlarında stratejik bir rol oynar. Kalitatif ya da kantitatif olsun, sosyal ve ekonomik altyapı, her kalkınma politikasının önemli bir aletidir(126).

### C. EKONOMİK KALKINMANIN GÖSTERGESİ OLARAK ALTYAPI

Ekonomik kalkınmanın çeşitli tanımlarından biri ve en çok kullanılanı, adam başına düşen gelir miktarının yıldan yıla sürekli ve önemli oranda artmasıdır. Bu tanım, ekonomik kalkınmayı tam ve doğru olarak gösterebilmekte midir? Özellikle, yalnızca adam başına düşen ulusal gelir artışlarıyla, ül-

(125) Bkz.:Büyükerşen, Makro..., s.257.

(126) Bkz.:Jochimsen, a.g.e., s.1268.

keleri birbirleriyle karşılaştırma doğru sonuçlar verebilir mi? Ne yazık ki, bu soruların cevabı hayır olmaktadır. Çünkü bilindiği gibi, Gayri Safi Milli Hasıla(127) rakamlarını her ülke kendi para birimi ile hesaplar. Bu nedenle karşılaştırmalarda ortak bir değer ölçüsüne dönüştürülmesi gerekir. İlk güçlük burada başlamaktadır(128):

- Gerçekten ulusal paraların belli bir esasa çevrilmesi ortaya bir para kuru sorunu çıkarmaktadır. Paraların resmi kurlarının her zaman gerçeği yansıtmadığı; değerler gerçek çizginin altında ya da üstünde olduğu durumlar çoğunlukla görülebilmektedir.

- Katma değerlerin fiyatlandırılması, her ülkede o ülkenin kendi piyasa koşullarına göre olmaktadır. Üretilen mal ve hizmetlerin pek çoğunun fiyatı her ülkede başka başkadır.

- Ayrıca G.S.M.H. kavramı bir toplamı gösterir. Bu toplam içinde gelirin ve üretilen mal ve hizmetlerin türsel dağılışı aynı değildir. G.S.M.H. değeri aynı olan iki ülkeden birinde, gelir kişiler arasında yaygın, ötekinde az sayıda ellerde toplanmış ya da, ülkenin birinde bazı sektörlerin üretimi fazla, bazılarınınınki az ise, her iki ülkeyi kalkınma açısından aynı düzeyde saymak olanaksızdır.

Gelir düzeyinin, uluslararası kalkınma karşılaştırmalarında, ülkelerin gerçek yerlerini göstermek için yeterli olmadığı -yaygın bir biçimde kullanılmasına rağmen- anlaşılmaktadır.

---

(127) Ülkelerarası gelişmişlik karşılaştırmalarında daha çok G.S.M.H. kavramı kullanılmaktadır. G.S.M.H. bilindiği gibi, bir ülkenin bir yıl içinde yarattığı "katma değerler" in toplamıdır.

(128) Memduh Aytür, Kalkınma Yarışı ve Türkiye, Ankara, 1970, s.60 ve Büyükerşen, Makro..., s.153-155.

Bu tür yanlışlıkların ya da eksikliklerin giderilmesi için, ülkenin tüketim ve benzeri büyüklüklerinin de kıyaslamalara sokulduğu görülmekte ise de(129); çoğunlukla ulusal gelir karşılaştırmaları yanında onu kontrol eden (doğrulan ya da doğrulamayan) ve çok anlamlı sonuçlar veren ölçütler kullanılmaktadır. Bunlar arasında elektrik enerjisi üretimi, ulaştırma kuruluşları, konut olanakları, eğitim-öğretim, bilimsel-teknik araştırmalar ve sağlık olanakları gibi ülkenin ekonomik ve sosyal altyapı sermayesi de söz konusu edilmektedir(130):

- Elektrik enerjisi üretimi: Bu enerji kaynağı ileri ekonomilerde çok önemli bir yer tutar. Ağır sanayiden ve madencilikten, kent ve ev hizmetlerine kadar uzanan oldukça geniş bir alanda söz sahibidir. Bu nedenle de uluslararası karşılaştırmalarda sık sık kullanılan bir faktördür. Ulusların gelişme yarışında, yerini, yalnız bu kaynağın üretimiyle ilgili göstergelere dayandıran incelemelere dahi rastlanmaktadır(131). Burada, bir yılda üretilen enerji, ülke nüfusuna bölünerek adam başına düşen elektrik enerjisi (kwh) bulunmakta ve karşılaştırmalarda esas olarak alınmaktadır(132).

- Ulaştırma kuruluşları: Limanların önemi buralara boşaltılan mal miktarıyla (metrik/ton) gösterilmeye çalışılır. Bu ölçek aynı zamanda deniz yoluyla yapılan ithalat

---

(129) Ayrıntılı bilgi için bkz.:Aytür, a.g.e., s.72-83.

(130) Gelişmişliğin ölçüsü olarak altyapı'nın ele alınışı konusunda bkz.:Yüksel Ülken, 20. Yüzyılda Dünya Ekonomisi, 2.B., İstanbul, 1970, s.302.

(131) Bkz.:A.Ghanie Ghaussy, Die Rolle des Energiesektors in der Entwicklungspolitik, Köln und Opladen, 1960, s.41 ve Aytür, a.g.e., s.71.

(132) Bkz.:United Nations, 1965 Statistical Year Book, New York, 1966.

hacmini de gösterir(133). Demir ve kara yolları, üzerinde taşınılan yük (Ton/km olarak) miktarı ve demiryolu uzunluğu (km olarak)(134), karayolu uzunluğu (m<sup>2</sup>/mil olarak) karşılaştırılırlar(135).

- Konut olanakları: Gelişmiş ülkelerde insanların içinde yaşadıkları yerler, "barınma" kavramının anlamını ve hatta sağlık gereklerini bile geride bırakırken, az gelişmiş ülkelerde halâ "başını sokabilme" sorunu olarak sürüp gitmektedir. Yine kalkınmış ülkelerde rahat, güzel ve geniş konutlar yaşamın bir parçası haline gelirken, kalkınmamış ülkelerde işin henüz kantite yönü çözümlenmeğe çalışılmaktadır. Bu konudaki karşılaştırmalarda, konutun kalitesi ve çevre koşulları dikkate alınmayarak, bir "göz" odaya kaç kişinin düştüğü gösterilmektedir(136).

- Eğitim ve öğretim: Ulusların bilim ve teknik alanındaki başarıları, kültürel gelişimleri ve bütünleşmelerini yansıtabilecek sayısal göstergeler az değildir. Eğitim ve öğretim kurumlarının, öğrencilerin, laboratuvarların sayısı, bunlara harcanan paralar, her yıl istihdam edilen mühendisler, bilimsel araştırmalara ayrılan ödenekler ve bütün bunların nüfusa, G.S.M.H.ya oranları ülkelerin kalkınma çabalarında gerçek yerlerini belirlemede en önemli göstergelerdir. Bu arada, toplam nüfus içinde teknik öğrenim yapmış olanlar belirlenebilir. Burada da kalitatif özellikler üzerinde durulmaksızın, yalnızca teknik okullarda okuyan öğrenci toplamı ile ülke nüfusu oranlanmaktadır(137). Daha sonra sosyal bilimler alanındaki telif eserler ele

---

(133) Bkz.:United Nations, a.g.e.

(134) Bkz.:United Nations, a.g.e.

(135) Bkz.:Aytür, a.g.e., s.120.

(136) Bkz.:Aytür, a.g.e., s.112.

(137) Bkz.:Aytür, a.g.e., s.97 ve 102.

alınabilmektedir. Telif eserler de nüfus ile ilişkilendirilmekte ve yorumlanmaktadır. Eğitim alanında son olarak en çok kullanılan bir gösterge, nüfusun okur-yazar oranıdır(138).

- Sağlık: Bu alanda hastahanelerin yatak sayısı, çeşitli sağlık kuruluşları ve araştırma kurumları, sağlıkla ilgili kamu harcamaları, halkla sağlık kurumlarının ilişkilerini ortaya koyan çeşitli göstergeler düzenlenebilir. Ancak bu konuda en çok kullanılan iki gösterge, "doktor başına düşen nüfus" ve "ortalama ömür süreleri"dir(139).

Sonuç olarak, uluslararası kalkınma karşılaştırmalarında olduğu kadar, aynı ülkenin kendi kendini kontrol edebilmesi için, elektrik üretimi, ulaştırma kuruluşları, eğitim-öğretim harcamaları, hasta yatak sayısı ve sağlık personeli sayısı gibi ekonomik ve sosyal altyapı unsurlarının, gösterge olarak kullanılması daha anlamlı olacaktır.

#### D. EKONOMİK KALKINMADA ALTYAPI YATIRIM HARCAMALARININ SEYRİ

Bilindiği gibi, gerek ekonomik altyapı gerekse sosyal altyapı yatırımları, büyük çoğunlukla kamu sektörü tarafından gerçekleştirilmektedir(140). Bu bakımdan devletin, bu alanlara yapmış olduğu yatırım harcamalarının, ekonomik kalkınmanın en yaygın ölçüsü olan ulusal gelir artı-

(138) Eğitim ve öğretimle ilgili olarak yukarıda belirtilen göstergelerden başka; gazete okuma alışkanlığı, telif ve çeviri kitap başına düşen nüfus, okur-yazar olmayan kadın sayısının nüfusa oranı gibi büyüklükler de sayılabilir.

(139) Bkz.:Aytür, a.g.e., s.114, DPT, Kalkınma Planı (Birinci..), s.408, DPT, Kalkınma Planı (İkinci...), s.216 ve DPT, Yeni Strateji ve Kalkınma Planı (Üçüncü...),s.810-813.

(140) Bkz.:Bu çalışma, s.18.

şıyla ilişkilendirilmesi amaca uygun olacaktır(141).

Altyapı yatırım harcamalarının ekonomik kalkınma boyunca artış nedenlerini, şöylece sıralıyabiliriz:

- Bu tür harcamalardaki artış, ilk olarak ekonomik kalkınmada sosyal maliyetlerden bir kısmının devlet tarafından yüklenildiğini ifade etmektedir(142). Özel sektördeki faaliyet artışına paralel olarak, kamu sektörü -özellikle az gelişmiş ülkelere-, sosyal sabit sermaye alanındaki gerekli ekonomik kolaylıkları sağlamak zorunda kalmıştır(143). Karayolları, limanlar ve bazı ülkelere demiryollarının gelişmesi, kamu kuruluşlarının önemli katkılarıyla gerçekleşmiştir. Aynı biçimde sanayileşmeye eşlik eden büyük şehirleşme hareketi, kamu hizmetleri, sağlık, şehir ve çevre ulaştırması alanlarında devlete yeni sorumluluklar yüklemiştir. Demek ki, ekonomik kalkınmayla, altyapı kuruluşlarındaki artış birlikte olmuştur(144).

- Ekonominin kalkınması, bazı geleneksel hizmetlerin maliyetini artırmış ve pahalı toplumsal ihtiyaçların doğmasına neden olmuştur. Teşebbüslerde aranan mesleki standartların yükselmesi, eğitim ve buna yakın alanlarındaki harcamaları oldukça yükseltmiştir. Ekonominin sağlıklı bir biçimde kalkınması için ihtiyaç duyulan teknik ve bilimsel eğitim ve öğretim harcamalarının yapılması gerekli olmuştur(145).

(141) Bu konuda bkz.:Kurt Schober, Grundfragen der Volkswirtschaftslehre, Herford und Bonn, 1967, s.16.

(142) Bkz.:Eugen Böhler, Nationalökonomie, Zürich, 1964, s.63-64.

(143) Ayrıntılı bilgi için bkz.:Schober, a.g.e., s.14-16.

(144) Hubert Brochier/Pierre Tabatoni, Mali İktisat, (çev.Adnan Erdaş), İstanbul, 1971, s.55.

(145) Macit İnce, "Modern Devlet Giderleri ve Yeni Gelişmeler", Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Dergisi, C.1, s.2, Ankara, 1969, s.32, 39 ve Bulutoğlu, a.g.e., s.100, Brochier/Tabatoni, a.g.e., s.55 ve Hermann Falterbanm, Volkswirtschaftslehre, Düsseldorf-Nord, 1965, s. 24.

Eğitim ve araştırma harcamaları ekonomik kalkınma sırasında uzun bir süre milli gelirin bir payı olarak artar. Hatta bu artış, milli gelirin artış hızından daha yüksek olabilir(146).

- Altyapı harcamalarını artıran üçüncü etken, nüfus unsurudur(147). Tıp tekniğindeki ilerlemeler, toplumun ortalama ömür sürelerini artırmakta, nüfusun gençleşmesiyle eğitim ve sağlık alanlarındaki harcamalarda sürekli bir artış görülmektedir(148).

Altyapı yatırım harcamalarının, göstermiş olduğu artış ile milli gelir artışı arasında üç aşamalı bir ilişki kurularak şöyle bir sonuca varılabilmektedir: Önceleri, bu tür harcamalar ekonomik kalkınma sürdükçe bir süre artacak, sonra bu artış yavaşlayacak ve daha sonra belli bir sınırdan duracaktır(149).

---

(146) Bulutoğlu, a.g.e., s.100.

(147) Macit İnce, a.g.m., s.43 ve Brechier/Tabatoni, a.g.e., s.56-57.

(148) Robert S.McNamara, a.g.m., s.286.

(149) Bulutoğlu, a.g.e., s.96-97.

## İKİNCİ BÖLÜM

### ALTYAPI YATIRIMLARININ EKONOMİK ANALİZİ

#### I. ALTYAPI YATIRIMLARINA İLİŞKİN EKONOMİ POLİTİKASI

##### A. ALTYAPI YATIRIMLARI İLE ÜRETKEN YATIRIMLAR ARASINDA OPTİMALİTE SORUNU

Bir önceki bölümde incelemeğe çalıştığımız yatırımlarda öncelik konusunda yapılacak bir analiz, altyapı yatırımları ile üretken yatırımlar arasındaki ilişkiyi açıkça ortaya koyabilir. Sorun aslında, bir öncelik seçimi değil, ekonominin her iki yatırım alanında herhangi bir dar boğaza uğramadan düzgün ve uyumlu bir biçimde gelişmesinin sağlanmasıdır. Her iki yatırım alanı arasında, kıt kaynakların

öyle bir dağılımı yapılmalıdır ki, bu uyum sürekli olarak sürdürülebilsin. Yatırım alanında bir öncelik savının, ergeç yatırımlarda bir uyum ve denge fikriyle geri çevrilmesi kaçınılmazdır(150).

Yatırımlarda uyum fikri, çok daha iyi işlenmiş ve bu fikirle birlikte, az gelişmiş ülkelerin ekonomisinde çok daha tutarlı analizler yapılmıştır(151).

Ekonominin bütün kesimlerinde üretimin hızla ve aksmaksızın artırılması, altyapı yatırımları ile üretken yatırımların uyum içinde yapılmasını gerektirmektedir. Oysa, altyapı yatırımlarının olgunlaşma süreleri genellikle uzundur. Bu durum geleceğe, altyapı yatırımlarının üretken yatırımlarla uyumunu dengeleyecek bir uzunlukta bakmayı gerektirir(152). Ayrıca altyapı yatırımlarının, bu uzun süre içinde sağlayacağı faydalarının kestirmesini yapmaktaki güçlükleri ve sermaye-hasıla oranının yüksekliği gibi özellikleri de vardır. Bu durum bazı yazarların, altyapı yatırımları ile üretken yatırımlar arasında uyumlu davranma görüşüne karşı çıkmalarına neden olmuştur(153).

#### 1. Altyapı Yatırımlarının "Boşlukları Deldurma" Aracı Olarak Kullanımı

Bu görüşe göre, devlet beklemeli, dar boğazlar ortaya çıkınca altyapı yatırımlarına girişmelidir. Büy-

(150) Hiç, İktisaden..., s.40'daki (4) no.lu dipnot'a göre: Yatırımları öncelik sırasına göre dizerken, çeşitli alanlara yapılacak yatırımlar arasında uyumun sağlanması öngörülebilir. Ancak öncelik fikrinin savunucuları çoğu kez tezlerinde uyum fikrine pek fazla yer vermemişlerdir.

(151) Selâhattin Tuncer, Kamu Maliyesi, 2.B., İstanbul, 1971, s.93.

(152) DPT, Yeni Strateji ve Kalkınma Planı (Üçüncü...), s.127.

(153) Bkz.:Albert O.Hirschman, The Strategy of Economic Development, New Haven and London, 1963, s. 83-94.

lelikle, devletin yanlış projelere yatırım yapması önlenemez. Çünkü dar boğazların ortaya çıkması, projelerin verimliliğini daha somut biçimde gösterecektir. Diğer taraftan, altyapı yatırımıyla ilgili sermaye-hasıla oranı da düşecektir. Çünkü tamamlanmış projelerde atıl kapasite çok az olacaktır(154).

Bu tür bir politikanın sınırlı bir uygulama alanı olduğu görülebilir. Çünkü öyle bir altyapı düzeyi vardır ki, bu olmadan hiç bir ekonomi gelişemez(155). Sonra, altyapı projelerinin tamamlanması çok uzun sürdüğünden, bunların sağlayacağı hizmetler için, talebin ortaya çıkmasından uygun bir süre önce, kurulmasına başlanılmalıdır. Aksi takdirde, ekonomik kalkınmayı önemli ölçüde aksatacak sakıncalar ortaya çıkabilir.

Son olarak, altyapı yatırımları kamu otoritesinin elinde, ekonomiyi belirli hedeflere yöneltebilecek en önemli ve yararlı bir ekonomi politikası aracıdır. Hirschman'ın boşluk çıkınca, bu boşlukları doldurma stratejisi, ekonomik kalkınmanın hız ve yönünün belirlenmesini, serbest piyasa mekanizmasının kârlılık ilkesine bırakmaktadır. Eğer özel sektör, yüksek kalkınma hızına uyacak düzeyde yatırım yapmazsa, aradaki boşluğu, üretken faaliyet alanlarına yatırım yaparak kamu sektörünün kapatması gerekir. Bu politikanın en somut örneğini, Türkiye Cumhuriyeti kuruluş yıllarında vermiştir.

Hirschman'ın öngördüğü stratejinin zayıf tarafları, bir bakıma geniş bir sübvansiyon uygulamasıyla güçlendiril-

---

(154) Bkz.:Hirschman, a.g.e., s. 87.

(155) Bkz.:Land, a.g.m.

lebilir. Eğer devlet, üretken kesimlerde üretim artışını özendircekse ve eğer ekonominin o andaki altyapısı bakımından bu üretim kolu oldukça kârsız ise, altyapı yatırımlarının artırılması yerine, gümrük tarifelerini ya da doğrudan sübvansiyonları kullanabilir(156).

Hirschman'ın stratejisi bir an akla uygun gelse bile, uygulama alanında sürüp gidecek, elle tutulur bir ortam yaratmamaktadır. O'na göre, genel olarak asgari bir altyapı düzeyi sağlanmalı, daha sonra da üretken sektörlerle yatırım yapılmalıdır. Bu yolla ileride ihtiyaç duyulacak altyapı yatırım sermayesi de elde edilmiş olacaktır. Ancak bu asgarinin ne olduğu nasıl belirlenecektir? Üstelik, kuruluş dönemi uzun olduğundan ve dolayısıyla talebin ortaya çıkmasından çok kısa bir süre önce davranılması gerektiğine göre, ne zaman yatırım girişimine geçileceği nasıl bilinecektir? Bunun yanında ekonomik kalkınmayı yürüten sorumlu organ, ekonominin hangi kesimine baksa, dar boğazla karşılaşacak ve altyapı ihtiyacı da buna bağlı olarak çok ivedi ve büyük olacaktır.

## 2. Altyapı Yatırımlarının Üretken Yatırımlarla "Optimal Oran"da Kullanımı

Ekonominin kit üretim kaynaklarının tamamı, kısa süreli hedeflere yöneltildiği takdirde geçici bir süre için olumlu sonuçlar alınabilir. Diğer bir deyimle, ulusal hasıla artışı -diğer yollarla sağlanacağından daha fazla olmak üzere- yüksek düzeylere ulaşabilir. Fakat bu artış sürekli ve güvenilir bir kalkınmanın gerçek yolu değildir. Gerçek ekonomik kalkınma, süreklilik, canlılık ve dinamizm

---

(156) Bkz.:Land, a.g.m.

ile olur. Bunu sağlamak için de, ekonomide yapısal değişikliklere gitmek, ekonomik yapıya kendi kendini yaşatan, üreten ve kalkındıran bir özellik vermek gereklidir. Ekonominin sürekli gelişmeyi sürdürebilmesi, yapılacak uzun süreli ve doğrudan doğruya üretken olmayan büyük yatırımlara bağlıdır. Bilindiği gibi bu tür yatırımların reel hasılayı artırması için uzunca bir süre "beklemeye" katlanmak zorunludur. Bu bekleme; toplumun yarının daha büyük refahını, bugünün refahından üstün tuttuğunu gösterir(157). Böylelikle toplum bir süre için bazı sıkıntılara katlanacaktır. Yatırım özelliğindeki bu tür toplumsal harcamaların, özel sektörde yapılan yatırım harcamaları ile uyumlu olması gereklidir. Devlet, verimlilik artışı sağlayan yatırım harcamalarının bileşimi, sektörlerle dağılışı ve miktarını dikkatle belirleme zorundadır(158). Ekonominin belli bir sürede, masdedebileceğinden fazla altyapı yatırımı yapmak bir kayıptır. Bu durumda uzun sürede kalkınma hızı umulandan düşük olur. Öte yanda, üretken yatırımlar dikkatle ve sağlam verilere dayanılarak yapıldığı takdirde, altyapıyı (fiziksel ve sosyal anlamda) kuvvetlendirecek yatırımların finansmanı kolaylaşır.

Bu özelliklerinden ötürü, ulusal yatırım olanaklarının, kısa süreli üretken yatırımlarla uzun süreli altyapı yatırımları arasındaki dağılımın optimal bir oranından söz edilir(159). Her ekonominin kendine öz yapısına bağlı olan, bu optimal oran bulunabildiği takdirde, uzun süre içinde sağlanacak ulusal hasıla akımı, maksimum düzeye çıkabilir.

---

(157) Kılıçbay, Türk Plan..., s.51.

(158) Haller, a.g.e., s.282-283 ve Kılıçbay, Türk Plan..., s.51.

(159) Kılıçbay, Türk Plan..., s.52.

Ulusal hasıla artışıını özellikle uzun sürede maksimize edecek, söz konusu her iki yatırım arasındaki uyumu kurmak ve optimal dağılıma ulaşabilmek için, iki ayrı yatırım planı yapılarak, bunların karşılıklı ilişkilerini araştırmak ve alternatif olanakları üzerinde sistematik bir biçimde durmak gereklidir(160). Her iki alanda yapılması düşünülen yatırımların sosyal alternatif maliyetleri bilindiği takdirde, karşılaştırma kolaylaşır. Üretken yatırımların sosyal alternatif maliyetlerinin belirlenmesi kolay olmasına karşılık, altyapı yatırımlarının sosyal alternatif maliyetlerinin belirlenmesi güç ve yanılma payı büyüktür. Bu nedenle; kesin, matematiksel ve istatistiksel analizlerden çok, yaklaşık yöntemlerden yararlanmak gerekmektedir.

Üretken yatırımlar ile altyapı yatırımlarına ilişkin iki ayrı ön plan hazırlandıktan sonra, aralarında optimal bir dengenin kurulabilmesi için bazı değiştirme ve düzenlemeler yapılabilir. Bu işlemler iki ayrı kaynaktan gelen bilgilerin ışığı altında yürütülmelidir(161):

- Birincisi, sürekli kontrol özelliğini taşıyan istatistiksel araştırma sonuçlarıdır.

- İkincisi ise, ekonomik kalkınmadan sorumlu organların düzenlemiş olduğu raporların, sistematik analizleri sonunda elde edilen bilgilerdir.

Bu iki kaynak, ekonomik kalkınmanın uzun dönemli optimizasyonunun sağlanmasına yardım ettiği gibi, öngörülen tedbirlerin etkinliğini artırarak bunların uygulanmasını da ko-

---

(160) Bkz.:Kılıçbay, Türk Plan..., s.52 ve Haller, a.g.e., s.282-283.

(161) Bkz.:Kılıçbay, Türk Plan..., s.52-53.

laylaştırır.

Ortaya konulmağa çalışılan bu görüşlere göre, altyapı yatırımları ile üretken yatırımlar birbirlerini destekledikleri ve ekonominin kesimleri arasında tutarlı bir biçimde dağıtıldıkları takdirde, ulusal hasıla artışına büyük bir hız verecekleri sonucuna varılmaktadır.

Altyapı yatırımları ile üretken yatırımlar arasında uyum sağlamaya ilişkin ekonomi politikasıyla, ekonomik kalkınma literatüründe yer alan "dengeli kalkınma" ilkesi arasında çok yakın bir ilgi vardır(162). Bu nedenle konuya değinmekte yarar vardır.

Ekonomik kalkınmanın dengeli mi, yoksa dengesiz mi olması gerektiği konusunda yapılan tartışmalarda, dengeli kalkınmayı savunan çeşitli görüşlerden(163) birine göre(164), "altyapı yatırımları ile üretken yatırımlar arasında tamamlama ve denge" öne sürülmektedir.

---

(162) "Dengeli Kalkınma" görüşünü savunanlar, piyasa ekonomisinin, kaynakların dağılımı görevini az gelişmiş ekonomilerde yerine getiremediği fikrinde birleşmekte ve bu duruma devletin müdahale etmesini istemektedirler.

(163) Hla Myint, *The Economics of Developing Countries*, New York, 1966, s.109.

(164) "Dengeli Kalkınma"yı savunan diğer görüşler:  
i, Az gelişmiş ekonomilerin kalkındırılmasında piyasanın genişletilmesini ve satınalma gücünün arttırılmasını, diğer bir deyimle, tüketim mallarını üreten endüstrilerin birbirlerine paralel olarak kurulmasını savunan görüş (yatay tamamlama),  
ii. Ekonomide, tüketim malları endüstrileri yanında, sosyal sabit sermaye, sermaye malları endüstrileri ve ara malları endüstrilerini gözönünde tutarak tamamlamayı savunan görüştür (hem yatay ve hem de dikey tamamlama). Erol Manisalıoğlu, *Dışsal Ekonomiler ve İktisadî Gelişme*, İstanbul, 1971, s.19-21.

Enerji, ulaştırma vb. alanlardaki yatırımlar, az gelişmiş ekonomiler için büyük bir önem taşımaktadır. Böyle bir tamamlanmanın gerçekleştirilmesi, diğeri bir deyişle; dışsal ekonomiler yaratmaktır. Bilindiğı gibi, altyapı'nın bir özelliğı de büyük birimler halinde meydana getirilmeleridir. Bu bakımdan tamamlanma sağlandığı takdirde, kaynak israfının önüne geçilmiş olacaktır.

Altyapı yatırımları ile üretken yatırımlar arasında uyumun sağlanmasıyla, ekonomi içinde dikey tamamlanma gerçekleştirilmiş olmaktadır. Yatay tamamlanma(165), üretim süreci içinde teknik tamamlanmayı (dikey tamamlanma) kapsamadığı için, teknik tamamlanmalar yoluyla elde edilecek faydalanmalardan yoksundur. Konunun bu yönü de gözönüne alındığında, dengeli kalkınmayı; altyapı yatırımları ile üretken yatırımlar arasında tamamlanma olarak ele alan görüşün üstün olduğu ileri sürülebilir(166).

#### B. A L T Y A P I Y A T I R I M P A Z L A S I V E A Ç I Ğ I

Bilindiğı gibi altyapı yatırımları, üretken yatırımların temelini oluştururlar. Onlar olmadan gerek özel sektör ve gerekse kamu sektörü tarafından üretken yatırımlara gitmek güç ve bazen olanak dışıdır.

Bu özelliklerine rağmen, altyapı yatırımlarının yapılabacağı alanlar, büyüklükleri ve zaman içindeki akını dikkatle kararlaştırılmalıdır. Bu konuda gerekli titizlik gös-

---

(165) Bkz.:Manisalıoğlu, a.g.e., s.20.

(166) Bkz.:Manisalıoğlu, a.g.e., s.20.

terilmezse, ekonominin kit kaynakları, büyükçe bir zaman dilimi içinde iyi dağıtılmamış ve israf edilmiş olur.

Bu nedenlerden ötürü, altyapı yatırımları kararlaştırılırken, bu yatırımlardan yararlanılacak zamanın, miktarın ve yararlanma biçiminin önceden planlanması zorunludur.

Altyapı yatırım planları hazırlanmadan önce, bu yatırımlardan yararlanacak üretken yatırımlara ilişkin kestirmelerin istatistik yöntemleriyle yapılması gereklidir. Bu tür yatırımlar için aşağıdaki konular iyice araştırılmalıdır(167).

- Gelecek yıllarla ilgili talep projeksiyonları,
- Üretken yatırımların ilerideki beklenen gelişmeleri,
- Bu yatırımların gerektirdiği altyapının kapsamı.

Bu üç nokta dikkatle incelendiği takdirde, altyapı yatırımları ile üretken yatırımlar arasında tutarlı bir ilişki kurulabilir. Böyle bir ilişkinin varlığı, altyapı yatırımlarında optimalite ilkesinin başarıyla uygulandığını ortaya koyar. Aksi takdirde, iki yatırım türü arasında bir uyumsuzluk belirir. Bu ise, yatırım programlarının optimalden uzaklaşmasına neden olur.

Yatırım programlarının optimalite ilkesinden uzaklaşmasına neden olan, altyapı ile üretken yatırımlar arasındaki uyumsuzluk iki biçimde ortaya çıkabilir.

#### 1. Altyapı Yatırım Fazlası

Altyapı yatırımlarından sağlanan faydaların çok büyük, fakat ölçümünün oldukça güç olması, bu yatırım-

---

(167) Bkz.:Kılıçbay, Türk Plan..., s.42-43.

lara ilişkin stratejide bir takım sorunlar ortaya çıkarır. Bir ülkenin altyapıya gereğinden fazla yatırım yapması oldukça kolaydır. Bu konuda yapılan bir araştırmaya göre, dünya ölçüsünde; örneğin elektrik enerjisi ve gibi alanlarda yapılan yatırımlar 1950 yıllarında, tüm sektörlerde toplam kamu yatırımlarının % 77 si olup, bu oran gerçekten çok yüksek görülmektedir(168). Bu uygulama sonucuna bağlı olarak da, yüksek yatırım oranı ile düşük gelişme hızı (diğer bir deyişle, yüksek sermaye-hasıla oranı) elde edilmiş ve özellikle az gelişmiş ülkelerde döviz kıtlığı artmıştır(169).

Altyapı yatırım fazlası; yalnızca, yapılan yatırımın, ondan yararlanacak üretken yatırımların ihtiyacından fazla olmasıyla ortaya çıkmayabilir. Örneğin yapılan bir barajın elektrik üretimi yanında, sulama amacına da hizmet etmesi düşünülmüşken, gerekli sulama tesislerinin tamamlanamaması yüzünden, bu hizmeti yerine getirememiş olmasıyla da bir "fazla" meydana gelir. Yine, elde edilen elektrik enerjisini iletmek için gerekli yatırımların yapılmaması da aynı sonuca varır.

Ancak şurası açıktır ki, buradaki sermaye kaybı, altyapı yatırımlarının ekonominin ihtiyacından fazla olması nedeniyle değil, ilk yapılan temel yatırımın tamamlayıcı unsurlarının gerçekleştirilememesi yüzünden doğmaktadır(170).

Bütün bu örneklerden anlaşılana, altyapı yatırımlarında, zaman içinde kapasite akımının, bundan yararlanacak üretken yatırımların ihtiyacıyla iyi ayarlanmamış olduğudur. Böylelikle fazla altyapı kapasitesi meydana gelmektedir.

(168) Bkz.:Land, a.g.m.

(169) Ülkemizdeki durum hakkında bkz.:Bu çalışma, s. 153.

(170) Bkz.:Ülgener, "Sermaye Kaybı...", s.394.

Altyapının kullanılmayan fazla kapasitesinin, hizmetin ihracı yoluyla kullanılması pek olasılık taşımadığından, atıl kapasite kıt kaynakların israfı demektir. Burada konumuzla ilgisi olması nedeniyle Tinbergen'in ulusal ve uluslararası sektör tanımlarına da değinmeliyiz(171): Dış ticarete konu olabilecek mal ve hizmetleri üreten sektörlerle, uluslararası sektör; üretim fazlası (açığı) ihracat (ithalat) konusu olmayan sektörler ise ulusal sektör olarak ayrılabilir. Bilindiği gibi altyapı yatırım faaliyetlerinin bir özelliği de, genellikle dış ticarete konu olmamalarıdır(172). Bu faaliyetlerin üretim fazlası ihraç edilemeyeceğine göre, kullanılmayan kapasite israf niteliğindedir. Altyapı yatırımlarının bu kısmı (ihtiyaç fazlası kapasite yaratan yatırım miktarı), "ölü yatırım" olarak deyimlendirilmekte ve reel gelir artışı (katma değer) yaratmayan yatırımlar olarak kabul edilmektedirler. Burada söz konusu olan katma değer, işletme döneminde yaratılanları ifade etmektedir(173). Yoksa niteliği gereği tamamen ölü olan bir yatırım da yapılması anında parasal gelir artışına yol açar. Fakat fiziksel (reel) katma değer yaratmaz. Tamamlayıcı ya da üretken yatırımların gecikmesi nedeniyle ortaya çıkan ölü yatırımlar, böyle kaldıkları sürece hiç bir fayda yaratmazlar ve tutarsız bir kaynak dağılımını ifade ederler.

Bu durumu aşağıdaki diyagram üzerinde gösterebiliriz(174):

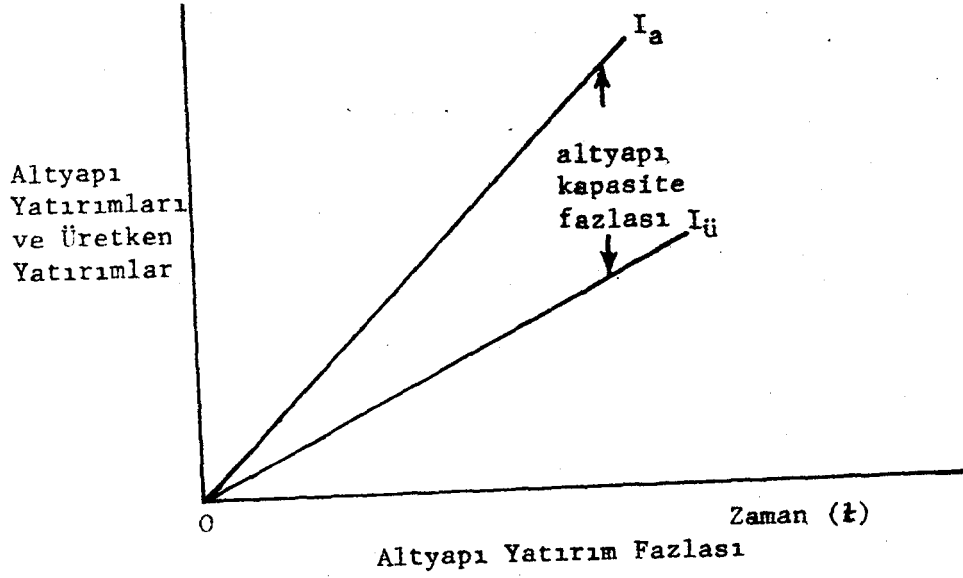
---

(171) Bkz.:Kızılyallı, a.g.m., s.36.

(172) Bkz.:Bu çalışma, s.17.

(173) Bkz.:Kızılyallı, a.g.m., s.36.

(174) Bkz.:Kılıçbay, Türk Plan..., s.43.



Dikey ekseninde altyapı kapasitesi ile üretken yatırımların buna olan ihtiyacı, yatay ekseninde ise zaman ( $t$ ) gösterilmektedir. ( $I_a$ ) doğrusu, altyapı yatırımlarının zaman içindeki akımını, ( $I_ü$ ) doğrusu ise, altyapıdan yararlanacak üretken yatırımları göstermektedir. İki doğru arasındaki dikey uzaklık altyapı yatırımlarının fazla kapasitesini ölçmektedir.

Diyagramdan da görüleceği gibi, altyapı yatırımları trendi ile üretken yatırımlar trendi arasındaki fark, zamanla açıldığı takdirde gittikçe büyüyen fazla altyapı kapasitesi meydana gelir. Kullanılmayan bu kapasite ekonomi için bir kayıptır. Çünkü kıt bir faktör olan sermayenin bir kısmı bu alanda israf edilmiş demektir. Ayrıca bu tür bir altyapı kapasitesi, bilindiği gibi(175), uzun süreli sermaye-hasıla oranını yükselterek kalkınma hızının düşmesine neden olur.

(175) Bkz.:Bu çalışma s. 18.

## 2. Altyapı Yatırım Açığı

Fazla altyapı kapasitesinin karşıtı, eksik altyapı kapasitesidir. Altyapı yatırımları, üretken yatırımların gerektirdiğinden daha az olursa, "altyapı açığı" denilen durum meydana gelir. Bu takdirde, tamamlanmış mallar yaratmak için yeterli bir miktarda üretken yatırımlara girişmek olasılığı bulunamaz. Çünkü üretken yatırımların yapılacağı altyapı yetersiz kalmaktadır. Bu durumda, ulusal yatırımlarda olduğu kadar, yabancı sermaye yatırımlarında ve buna bağılı olarak da ulusal gelirden istenilen artış elde edilemez.

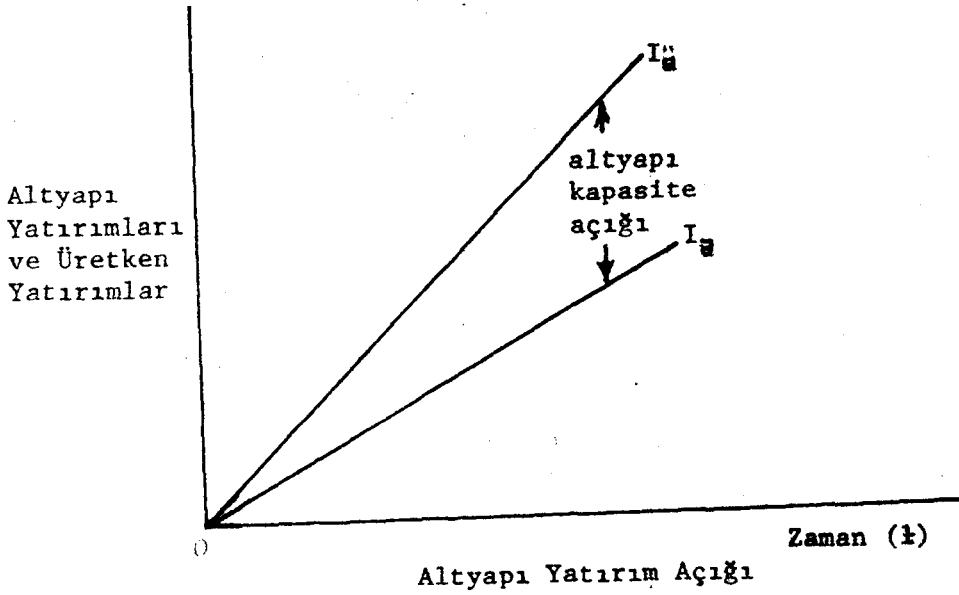
Bu arada kısa süre için sermaye-hasıla oranı değişmez, hatta düşebilir. Çünkü kurulmuş altyapıdan daha yoğun bir biçimde yararlanılmaya çalışılacak ve dolayısıyla daha fazla hasıla elde edilmiş olacaktır. Bu durum, yukarıda da belirtildiği gibi kısa süreler için söz konusudur. Böyle bir faaliyetin uzun süre sürüp gitmesi beklenemez. Eğer ihtiyaç duyulan altyapıyı kurmak için gerekli tedbirler alınmazsa, üretken yatırımların bir kısmının yapılmaması ve uzun dönemde kalkınma hızının büyük bir hızla düşmesi kaçınılmazdır.

Senuç olarak, diğer koşullar elverişli olsa bile, altyapı yatırımlarının yetersizliği nedeniyle, ekonomik kalkınma yavaşlar.

Bu durumu da aşağıdaki diyagram üzerinde gösterebiliriz(176):

---

(176) Diyagram, Kılıçbay, Türk Plan..., s.45'ten alınmıştır.



Diyagramda dikey ekseninde yine her iki tür yatırım kapasitesi, yatay ekseninde de zaman (t) ölçülmektedir. ( $I_u$ ) doğrusu üretken yatırımları, ( $I_a$ ) doğrusu ise altyapı yatırımlarını ifade etmektedir. Her iki doğru arasındaki dikey uzaklık, altyapı açığını göstermektedir. Zamanla bu büyümesi, üretken yatırımların gittikçe düşmesine ve buna bağlı olarak da kalkınmanın yavaşlamasına neden olacağı söylenebilir.

### C. A L T Y A P I Y A T I R I M L A R I İ L E Ü R E T K E N Y A T I R I M L A R A R A Ş İ N - D A E T K İ L E Ş İ M

Her iki tür yatırım arasında; kesin fonksiyonel bir ilişki kurabilmek olasılığı yoksa da, yukarıdaki açıklamaların ışığında, altyapı yatırımlarıyla üretken yatırımlar arasında karşılıklı bir etkileşimin bulunduğu anlaşılmaktadır. Örneğin altyapı yatırımları yapılmadan önce

düşünülme-  
yemeyen, üzerinde durulmayan bir dizi üretken yatırım projeleri, söz konusu yatırımların yapılmasıyla, ele alınıp gerçekleştirilebilir.

Öte yandan tamamlanmış mal talebi ve ona bağlı yatırımların baskısı, ekonomik kalkınmayı planlayan ve yürüten organları, altyapı yatırım hızını artırmaya yöneltebilir, Fakat bütün bunlara rağmen bağlantının daha çok, tek yönlü olduğu belirtilmektedir(177). Çünkü bilindiği gibi altyapı yatırımları, çoğunlukla kamu tarafından yapılan otonom harcamalar niteliğindedir(178). Bu nedenle de herhangi bir değişkene veya değişkenler grubuna, "açıkça" fonksiyonel bağlarla bağlı bulunmamaktadır(179).

‘Buna karşılık altyapı yatırımları, üretken yatırımların, özellikle özel sektör yatırımlarının rantabilitele-  
rini artırarak, onlar üzerinde özendirici bir etki yaratmaktadır. Tek yönlü bu fonksiyonel bağlantı, matematiksel olarak şöylece gösterilebilir(180):

$$I_{\dot{u}} = f (Y, i, M, I_a)$$

$I_{\dot{u}}$  = Üretken yatırımlar,

---

(177) Kılıçbay, Türk plan..., s.45.

(178) Bkz.:Willy Kraus, Wirtschaftswachstum und Gleichgewicht, Frankfurt am Main, 1955, s.178.

(179) Açıkça diyoruz, çünkü, ekonomik kalkınmayı yöneten organın, sosyal ve siyasal tercihler yanında, altyapı yatırımlarını planlar ve uygularken üretken yatırımların göstereceği gelişimler gibi, ekonomik verilere de dayanmak zorunda kalacağı bir kuraldır (Bkz.:Bu çalışma s.59). Altyapı yatırımlarının yapılmasında böyle bir yolun izlenmesi, bu tür yatırımların kesinlikle ve bazan çoğunlukla olmasa bile, üretken yatırımlardan etkilenebileceğini ortaya koymaktadır.

(180) Kılıçbay, Türk Plan..., s.46.

$Y$  = Milli gelir,

$i$  = Faiz haddi,

$M$  = Borç vermeye elverişli parasal fonların hacmi,

$I_a$  = Altyapı yatırımları'nı

göstermektedir.

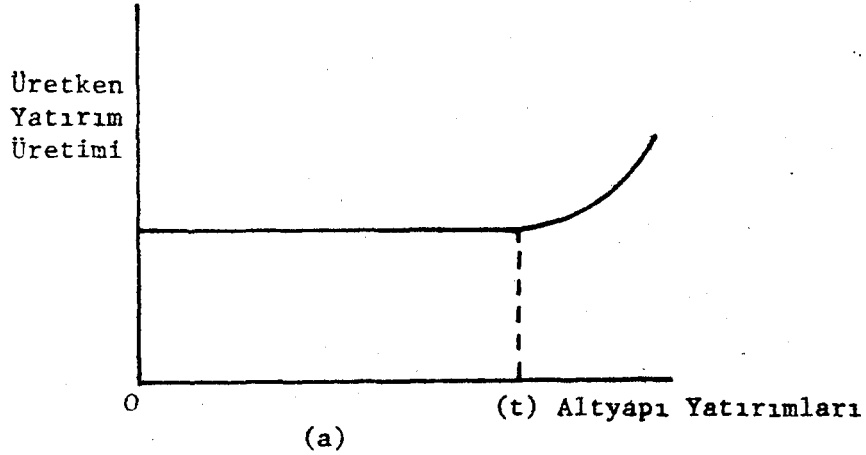
Bu durumda, diğer faktörlerde herhangi bir değişme olmadan, yalnızca altyapı yatırımlarının artması, üretken yatırımları etkiler, diyebiliriz.

İki tür yatırım arasında, yapılacak sistematik bir çalışmayla güç de olsa yaklaşık bir ilişki kurulabilir. Çünkü, belli bir ekonomide, altyapı yatırımları ile üretken yatırımlar arasında, üretim tekniğinin, üretim koşullarının ve ekonomik hedeflerin gerektirdiği bir bağlantı mutlaka vardır(181). Bilindiği gibi altyapı yatırımları ile üretken yatırımlar arasında bir de zaman yönünden bağlantı mevcuttur. Böylece, altyapı ve üretken yatırımlar arasında miktar ve zaman bağlantıları ortaya çıkmaktadır. Bu bağlantılar dikkate alınarak, altyapı ile üretken yatırımlar arasında fonksiyonel ilişki; teknik ve zaman akımı yönünden uyumlu bir duruma getirilmelidir. Bu uyum sağlandığı takdirde, ekonominin kalkınma hızı en yüksek düzeye çıkarılabilir. Buna bağlı olarak da, altyapıda fazla kapasite meydana gelmesi önlenmediği gibi, üretken yatırım projelerinin gerçekleşmeme sakıncası da ortadan kaldırılabılır. Sonuç olarak, uzunca bir zaman dilimi boyunca toplam yatırımların doğuracağı gelir artışı akımı maksimize edilebilir.

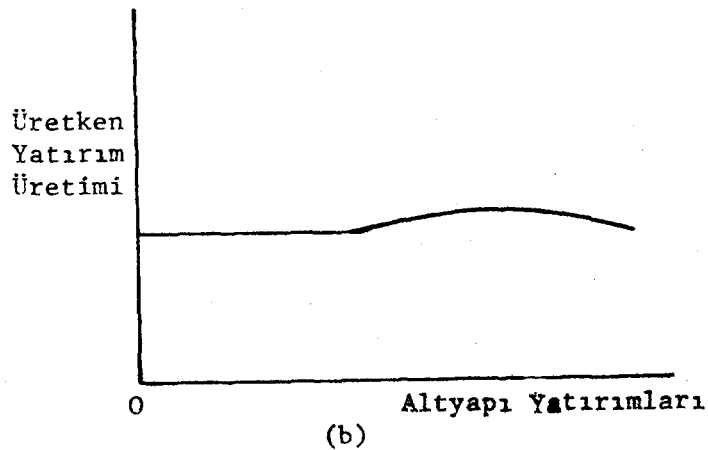
---

(181) Bks.: Kılıçbay, "Enerji Sorunu ve Altyapı", Milliyet Gazetesi, (17.II.1973).

Aşağıdaki diyagramlar altyapı yatırımları ile üretken faaliyet alanlarına yapılan yatırımlar yoluyla üretilen mallar arasındaki karşılıklı etkileşimden doğacak sonuçları göstermektedir(182).

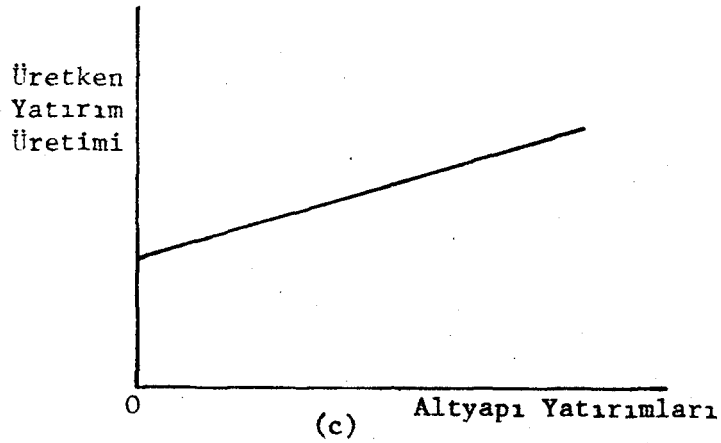


(a) diyagramında ekonomi, başlangıçta üretken yatırımlarda görülen yatırım artışını durdurarak, bütün yatırımları altyapı alanlarına yöneltmiştir. Bu durumda, (t) noktasına kadar sabit kalan üretken yatırımların üretimi, bu noktadan sonra hızla artmaktadır. Böylelikle altyapıya öncelik verilerek bir süre için katlanılan sıkıntılar, giderek yok olmaktadır.



(182) Diyagramlar, Kılıçbay, Türk Plan..., s.182'den alınmıştır.

(b) diyagramında ise, (a) daki gibi bir durum görülmemektedir. Burada altyapı yatırımları, bir süre için üretken yatırımların üretimini artırmamış, sonra hafif bir artışa yol açmış, daha sonra da bu artış sürmemiş ve üretim eski düzeyine düşmüştür. Bunun nedeni, altyapı yatırımlarının, ondan yararlanacak olan üretken yatırımlarla ilişkilendirilmemesi ve buna bağlı olarak olumlu bir etkiyi yaratmamasıdır.



(c) diyagramındaki durum, hızlı kalkınma bakımından en uygun görülmektedir. Burada altyapı yatırımları çok yüksek miktarlara ulaşmadığı gibi, kendisinden yararlanacak olan üretken yatırımları yeterince uyararak, yol göstermektedir. Buna bağlı olarak da, altyapı yatırımları ile üretilen malların miktarı beraberce artmaktadır. Sonuçta, altyapı, üretken faaliyetleri, o da ulusal geliri uyararak arttırmakta, böylece tasarruf hacmi büyümekte ve altyapı yatırımlarının sağlam kaynaklardan finansmanı sağlanabilmektedir.

D. A L T Y A P I Y A T I R I M L A R I İ L E  
 Ü R E T K E N Y A T I R I M L A R  
 A R A S I N D A O P T İ M A L  
 D A Ğ I L I M İ N İ L K E L E R İ

Altyapı yatırımları ile buna bağlı yatırımların optimal bir dağılımını matematik bir model içinde, kesin rakamlarla ele almak ve bunu bir ekonomi politikası aracı olarak kullanmak, yukarıda açıklanan nedenlerden ötürü, oldukça güçtür. Bu yüzden bir dizi yaklaşık yöntemlere başvurmak kaçınılmaz görülmektedir(183).

Yapılan yatırımlar sonucunda, altyapıda atıl kapasite meydana geleceği kestiriliyorsa, söz konusu yatırımları yavaşlatmak ve kısa sürede etki yaratacak, sermaye yoğunluğu düşük yatırım projelerine yer vermek gerekir.

Çok büyük yatırımları gerektiren bir baraj, bir enerji santrali, çimento-asfalt yol ağının pek azından yararlanma söz konusu ise, optimallikten uzaklaşmış olacaktır. Bu durumda, baraj yerine, küçük çapta sulama tesisleri, enerji santralleri yerine, ekonomik olması zorunlu ufak elektrik üretim birimleri ve pahalı çimento-asfalt yol yerine, trafik yoğunlaşınca kadar, stabilize yol yapılması düşünülebilir.

Yukarıda verilen örneklerdeki ve benzeri tedbirlerle, ekonomide kit kaynakların israfı önlenmeye çalışılmalıdır. Bu tedbirler aslında, ulusal geliri, doğrudan etkileyen yatırımlarla (üretken yatırımlar), dolaylı yoldan etkileyen yatırımlar (altyapı yatırımları) arasında, ulusal gelirin

---

(183) Bkz.:Kılıçbay, Türk Plan..., s.46.

uzunca bir zaman dilimi içindeki artış hızını maksimize etmeyi sağlayacak bir oranın kurulması için alınmalıdır- lar.

Ekonomik kalkınmayı yürüten sorumlu organ, ekonomideki etkileri çok uzun bir süre sonra ortaya çıkacak altyapı yatırımlarına fazlaca önem verdiği ve ölçüsüz harcamalara girdiği takdirde, yakın bir gelecekteki reel gelir artış hızı yavaşlayacaktır(184). Bunun sonucu olarak, "altyapı humması"na tutulmuş olan devletin, finansman kaynakları daralmış olacaktır. Böylece ekonomik yapıyı değiştirmek ve kalkınmayı gerçekleştirmek için girişilecek yeni yatırımları finansman olanağı zorlaşacaktır.

Özellikle az gelişmiş ülkelerin, ekonomik gelişme politikası açısından, liberal büyüme teorisinin derinlemesine bir incelemesi göstermiştir ki, piyasa mekanizması yalnız başına ve her zaman, ekonomik gelişmenin gerektirdiği altyapı kapasitesini oluşturma görevini yeterince başaramamaktadır. Az gelişmiş ekonomilerde, mevcut olan gelişme potansiyelinin en iyi biçimde kullanılması için gerekli altyapının yaratılması, kendé kendine ekonomik gelişmenin en esaslı bir ön koşulu olduğu gibi, ekonomik kalkınmadan sorumlu organın temel görevidir. Bu nedenle,

- ekonomik kalkınma hedeflerine
- ilerleyen ekonomik kalkınma ihtiyacına

göre, tüm ekonominin altyapı kapasitesininin yaratılmasına dikkat ve titizlik gösterilmelidir.

---

(184) Bkz.:Onur Kumbaracıbaşı, "Türkiye'de Enflasyon ve Nedenleri", Ankara İ.T.İ.A.Dergisi, C.IV, S.1, s.5.

Altyapı kapasitesinin yaratılmasında, bunun ekonomik kalkınmaya katkısının optimal olması zorunludur. Altyapı politikasının üstünlüğü (ya da önceliği), gereksiz olarak, kamu ekonomisinin ve/veya devlet müdahalesinin sınırsız bir artışına yol açmamalıdır (özel sektör için "soğuk sosyalleme")(185).

Devlet, altyapı yatırımları yapmak için, ekonominin kit kaynaklarından bir kısmını bu amaçla kullanır. Böylece, başka amaçla yapılacak, sözcümlü üretken faaliyet alanlarındaki yatırımları, sınırlamış olur. Bu durum, altyapı yatırımlarıyla meydana gelen ve endan yararlanacak olan kesimlerin arasında gerekli bir uyumun kurulmasına engel olabilir.

Ulusal kaynakların tamamı, üretken faaliyet alanlarına kaydırılarak, bunların üretimini artırma amacıyla kullanıldığı takdirde, kısa bir süre için ekonomik refah, hızla artar. Buna karşılık ulusal kaynakların tamamı, altyapı kapasitesini sağlamlaştırma ve artırma hedeflerine yöneltildiği takdirde, üretken faaliyetlerin üretimi belirli bir düzeyde kalır ve kısa süre için ekonomik refah düzeyi alçalır. Bu nedenlerle, dolaylı etkili altyapı yatırımları ile dolaysız etkili üretken yatırımlar arasında, ülkenin ekonomik koşullarına uyan bir "optimal oran" kurmak zorunludur.

---

(185) Bkz.:E.Dürr, "Wachstumstheorie und Wachstumspolitik", Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik, Bd.176, (1964), Heft 5, s.390, Carl Hudeczek, Der Kampf um das wirtschaftliche Gleichgewicht, Econ-Verlag, Wien. Düsseldorf, 1964, s.153, Jochimsen, a.g.e., s.1270, Haller, a.g.e., s.283 ve Dirimtekin, İşsizlik Sorunları, İstanbul, 1965, s.82.

E. A L T Y A P I Y A T I R I M L A R I N I N  
S E K T Ö R E L V E B Ö L G E S E L  
D A Ğ I L I M I N D A E K O N O M İ  
P O L İ T İ K A S I

Az gelişmiş ülkelerde, ekonomik kalkınmanın kendiliğinden meydana gelmesi beklenemeyeceğine ve hızlı bir kalkınmanın da bu ülkelerin hayati bir zorunluluğu olduğuna göre, ekonomi politikasını yürüten organın elindeki araçlarla, ekonomiye müdahalesi kaçınılmaz olur(186). Kalkınmanın en dinamik unsurunun "yatırım" olduğu bilinmektedir. O halde, ekonomik kalkınma politikasını yürütmekle sorumlu olan organ, elindeki mevcut çeşitli müdahale araçlarından -ki bunların hepsi temelde aynı hedefe yönelmiştir- en etkilisi ve en yararlısı olan yatırımları, yöneltmekteki araç ve olanaklarından birinci derecede yararlanmak zorundadır. Bu araç etkilidir, çünkü yapılan bir yatırım yalnızca istenileni yaptırmakla kalmaz, bunun yanında halkın refahının ve mutluluğunun artmasına da neden olur. Ekonomik kalkınmada asıl amaç da esasen budur(187).

O halde, yalnızca ekonomik gücün artırılması başlı başına bir hedef olmamalıdır. İşte bu nedenle, özel sektör yatırım faaliyetlerine de yer verilen bir ekonomide, devlet, ülkenin artan ekonomik olanaklarını özel teşebbüsün bilinen nedenlerle yapmadığı altyapı yatırımlarıyla ekonominin çeşitli sektörlerine ve ülkenin çeşitli bölgelerine yaymak zorundadır(188).

(186) Bkz.:Dusan Cöbeljik, "Yugoslavya'de Global Ulusal Plan İle Teşebbüs Planlarının Koordinasyonu", (çev.E.Han), ESADER, C.VIII, S.2, s.330.

(187) DPT, "Niçin Plan", Planlama, Yayın No.DPT 3, s.10-11.

(188) Tuncer, Kamu..., s.93.

Buna karşılık, altyapı, ekonominin bütün alanlarını kapsamamış ve bölgesel dağılımı iyi düzenlenmemişse, ekonominin kesimleri ve ülkenin bölgeleri arasında önemli ölçüde birbirinden farklı kalkınma hızları, bütünleşme dereceleri ve gelişme durumları farklılık gösteren bir ulusal ekonomi ortaya çıkar. Genel olarak dengesiz bir bütünleşme derecesi yanında, ekonomik faaliyetlerin yükselen bir özellikte olduğu görülebilir. Ancak bu, ülkenin mevcut gelişme potansiyelinden, optimal olarak yararlanıldığını ifade etmez(189).

Konunun bu biçimde ortaya konulmasından sonra, altyapı yatırımlarının sektörel ve bölgesel dağılımını ayrı ayrı ele alabiliriz:

#### 1. Altyapı Yatırımlarının Sektörel Dağılımında Ekonomi Politikası

Enerji, ulaştırma, eğitim ve sağlık gibi ekonominin çeşitli altyapı alanlarında yatırım yapmak için, belli hedeflerin amaçlanması zorunlu olarak, her ülkede egemen olan ekonomik koşullara göre birbirlerinden farklılık gösterir. Ekonomik gelişme yönünden önemli olan faaliyet dalları, yalnızca bir ülkeden diğer ülkeye göre değişmekle kalmaz, aynı zamanda, aynı ülkede bile bu ülkenin ekonomik kalkınmasının içinde bulunduğu çeşitli devrelerde de değişir. Çeşitli faaliyet dallarında yapılacak altyapı yatırımlarının önemi ile ilgili düşüncelerin, belli bir ülkenin belli bir kalkınma devresinde ve belli koşullarında uygulanacak kalkınma stratejisiyle yakın bir ilişkisi vardır. Ancak bütün bunlara rağmen, az gelişmiş ülkelerin,

---

(189) Bkz.:Jochimsen, a.g.e., s.1269.

ekonomik kalkınmalarında, altyapının çeşitli alanlarına yaptıkları yatırımlarla güttükleri amaçlar hemen hemen birbirine çok yakındır(190).

Devlet, altyapı yatırımlarını ekonominin çeşitli sektörlerine yayarken genellikle aşağıdaki amaçları güder(191):

- Altyapı yönünden darboğazda olan sektörlerde istenilen kapasiteyi yaratmak,
- Ölçek tasarrufları yaratmak ve dışsal ekonomileri gerçekleştirmek,
- Ekonominin yapısal değişimini sağlamak.

Bilindiği gibi kalkınma çabasında olan ülkelerin büyük çoğunluğunun ekonomisi, tarıma dayalıdır. Bu ülkeler kalkınma umutlarını sanayileşmeye bağlamış bulunmaktadır. Diğer bir deyişle, tarıma dayalı mevcut ekonomik yapıyı, sanayi yararına değiştirmenin savaşını vermektedirler. Bu ülkeler için, ulaşılan ulusal gelir ve yatırım düzeyi ile sanayileşme derecesi, ekonomik kalkınmadaki başarılarının en iyi bir ölçüsüdür, denilebilir(192).

Az gelişmiş ülkelerin en önemli sorununun, mevcut ekonomik yapıyı değiştirmek olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu sorunun çözümünde kullanılan araç ise, altyapı yatırımla-

---

(190) Bkz.:Yusif A.Sayigh, "Endüstride Sermaye Formasyonu ve Yatırımlar için Hükümetin Ekonomik Politikası ve Teşvikleri", Sanayide Yatırım ve Sermaye Terakümü, Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti, İstanbul, 1963, s.409.

(191) Bkz.:Kılıçbay,"Karma Ekonomide Özel ve Kamu Sektörleri Arasındaki İlişkiler", Türkiye'nin İktisadi Gelişme Meseleleri, C.I, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi İktisadi Gelişme Enstitüsü Yayını, İstanbul, 1971, s.83.

(192) Bkz.:Kızılyallı, a.g.m., s.33.

rından başka bir şey değildir(193).

Altyapı yatırımlarının hacmi, sektörel dağılımı ve öngörülen gelişme hızının, ekonominin yapısal değişim amaçlarına hizmet ettiği konusunda en iyi örnek Türkiye'nin kalkınma stratejisidir(194).

Az gelişmiş ülkelerin kalkınma çabalarında, altyapı yatırımlarının, ekonomik faaliyet alanlarına dağılımında yapısal değişim dışında iki amaç daha güttüğü belirtilmiştir. Söz konusu amaçlara erişebilmek için, az gelişmiş ülkeler enerji, ulaştırma, eğitim ve sağlık gibi alanlara önemli miktarlarda yatırım yapmak zorundadırlar.

Ekonominin çeşitli sektörlerinin kısa süreli bir görüşle ve yalnızca kârlılık esasına göre gelişmesinin bir süre sonra tıkanıklıklar yaratacağı, ya da sosyal maliyeti çok yüksek müdahaleleri gerektireceği unutulmamalıdır. Bu nedenle, uzun süreli ekonomik kalkınmanın sürekliliği için gerekli altyapı kapasitesini, üretken faaliyetlere cevap verebilecek biçimde ayarlamak ve özellikle enerji, ulaştırma vb. ekonomik altyapı kuruluşlarına ağırlık vermek zorunlu olmaktadır.

Bundan başka, ekonominin kalkınma hızını artırma ve ekonomi politikalarının gerçekleştirmelerini sağlama bakımından, sağlıklı ve bilgili insan gücünün sistemli bir biçimde, yeterince yetiştirilmesi özel bir önem taşır. Gerek diğer yatırımların en verimli bir biçimde uygulanması, gerekse mevcut kapasite ve olanaklardan fazlaca yararlanılabilmesi

---

(193) Bkz.:Bu çalışma, s. 141.

(194) Bkz.:DPT, Kalkınma Planı (Birinci...), s.38-39 ve DPT, Kalkınma Planı (İkinci...), s.76.

için sağlık ve bilimsel-teknik araştırma alanlarına yapılacak yatırımlara önem verilmelidir. Unutulmamalıdır ki, bir ulus, insan potansiyelini ve insanın sosyal değerlerini geliştirmedikçe diğer konularda; örneğin ekonomik, politik ve kültür alanlarında yeterince ilerleyemez. Az gelişmiş ülkelerin çoğunda esas sorun, doğal kaynaklar yönünden bir yoksulluk değil, insan unsurunun gelişmemiş olmasıdır. Bu nedenle, bu ulusların en önemli sorunu insan kaynaklarının geliştirilmesidir. Sorunun çözümüyle, halkın eğitilmesi ve sağlığının korunması gerçekleştirilmiş olur(195).

Bu nedenle her ülke, eğitimini ve insan kaynağının niceliğini yükseltmek için, bir strateji bulmak ve bunu kendi özelliklerine göre uygulamak zorundadır.

Az gelişmiş ülkeler, sözünü ettiğimiz alanlarda yapacağı yatırımlarla bir yandan artan üretken faaliyetlerin kesintisiz ve kolaylıkla sürüp gitmesini sağlamaya çalışırken öbür yandan da, bu harcamaların ekonominin massedebileceği bir büyüklükte olmasına dikkat edeceklerdir(196). Bu büyüklük, altyapı yatırım harcamalarının toplamında arandığı kadar, her tür altyapı için de aranılacaktır. Diğer bir deyimle, altyapı yatırım harcamalarının kalkınmaya katkısı "optimal" olmalıdır.

Ancak bu optimalitenin sağlanmasında hangi objektif ölçeklere dayanılacaktır? Ne gibi verilerden hareket edilecektir? Daha önce de belirtildiği gibi bu konuda kesin matematiksel modellerin kurulma olasılığı görülmemekte ve

---

(195) Bkz.:Frederick Harbison, "Ekonomik Gelişme Yönünden Eğitim", (çev.S.Yıldırım), Planlama, DPT Dergisi 10, Ankara, 1970, s.77.

(196) Tuncer, Kamu..., s.93.

yaklaşık kestirmelerle sonuca gitmeğe çalışılmaktadır(197).

Bu güçlüklerle rağmen, geleceğe ilişkin çalışmalar, diğer ülkelerin uygulamaları ve ekonomik kalkınmayı yürüten organın önsezisininin yararlı olacağı ileri sürülmektedir(198).

Az gelişmiş ülkelerle ilgili olarak yapılan bir araştırmada, şöyle bir sonuca varılmaktadır: Bir ülke % 4 gibi bir hızla kalkınacaksa, toplam tüketim harcamalarını, toplam üretiminin % 75 i oranına indirmek zorundadır. Toplam üretimin (toplam hasılanın) geriye kalan % 25 inin ise, % 12 si (diğer bir deyimle G.S.M.H.nın % 3 ü) kamu hizmetlerine ayrılması, geriye kalanın da yatırımlara yöneltmesi gerektiği ileri sürülmektedir. Araştırmanın kapsamına giren az gelişmiş ülkelerin ortalamalarına göre, kamunun her yıl ulusal gelirin % 3 ünü eğitime, % 2 sini halk sağlığına ve % 3 ünü de ulaştırma, tarımsal ve jeolojik araştırmalara ayırması gerektiği belirtilmektedir(199).

## 2. Altyapı Yatırımlarının Bölgesel Dağılımında Ekonomi Politikası

Konu üzerinde fazlasıyla tartışma yapılmaya elverişli görülmektedir(200). Ancak sorunun sistematik ve derinlemesine bir analizi; bu tartışmaların derli toplu bir duruma getirilmesi ve üzerinde daha tutarlı, bilimsel bir biçimde durulmasına yardımcı olacaktır kanısındayız.

Her ülkede karşılaşılabilen bu sorunun temelinde, bir "tercih" anlayışının yattığını belirtmeliyiz. Öyle ki, bu

(197) Bkz.:Bu çalışma, s. 69.

(198) Bkz.:Land, a.g.m.

(199) Bkz.:Land, a.g.m.

(200) Bkz.:Tuncer, Kamu..., s.93.

tartışmada bir taraf tamamen "ekonomik ilkeler" in gereklerinin yerine getirilmesini savunurken, diğer taraf "ekonomik ilkeler" in yanısıra ve ondan da önemli olarak "sosyal ve siyasal ilkeler" in de dikkate alınmasını, özellikle az gelişmiş ülkeler için kaçınılmaz bir gereklilik saymaktadır. Aynı ayrı temellerden hareket eden bu görüşler, karşıt iki ekstrem etrafında toparlanabilirler. Bunlardan birisi "özel kârlılık" diğeri "sosyal kârlılık"tır. Özel kârlılık ilkesini esas alan görüşlerin temelinde, "üretken yatırım önceliği", "büyüme noktaları ya da büyüme kutupları önceliği", "dengesiz kalkınma" gibi fikirlerin yattığı anlaşılır. Bu fikirlerin kaynağını, klâsik iktisatçıların ünlü "Karşılaştırmalı Masraflar Teorisi"ne kadar uzatmak mümkündür.

Sosyal kârlılık ilkesini esas alan görüşlerin temelinde ise, "bölgelerarası dengeli kalkınma", "gelir dağılımında fırsat eşitliği ve sosyal adalet sağlanması", "toplumsal kalkınma", "uluslararası alanda prestij elde etme" gibi ekonomik olmaktan çok, sosyal ve siyasal etmenler yatmaktadır.

Şunu hemen belirtelim ki, özel kârlılık (özel fayda da diyebiliriz) ilkesinin, yatırım kararlarında, "bölgesellik" unsuruyla ilişkisi tek'dir. Bu da yalnızca, ekonomik faaliyetlerin yoğun bir biçimde yapıldığı (nitelikli işgücünün bulunduğu, önceden gerekli altyapı olanaklarının yaratıldığı, piyasa kuruluşlarından yararlanma olanaklarının geniş çapta sağlandığı, kısaca mikro ekonomik açıdan "kuruluş yeri faktörlerinin" en uygun bulunduğu) toplanma bölgelerinin, özel kârlılık ilkesine uygun olarak yapılacak yatırımlarda dikkate alınmasıdır(201).

---

(201) A.Cebeci, "Kuruluş Yeri Seçimi", Yatırım Projelerinin Hazırlanması ve Değerlendirilmesi, C.I, D.Y.B, Ankara, 1970, s.368.

Konunun bu yönü ise, incelemeğe çalıştığımız altyapı yatırımlarının bölgesel dağılımıyla ancak, bu tür yatırımların sonucu (etkisi) bakımından ilgilidir.

Sorunu bu biçimde ortaya koyduktan sonra, ekonomik kalkınmayı yürüten sorumlu organın, altyapı yatırımlarının bölgesel dağılımında güttüğü belli başlı hedefleri şöylece sıralayabiliriz:

- Optimal ekonomik kalkınma için bölgelerin mevcut gelişme potansiyelinden yararlanmak,
- Ülkenin coğrafik alanları arasında bölgesel denge yaratmak(202),
- Gelir dağılımında fırsat eşitliğini ve sosyal adaleti sağlamak,
- Ülkenin toplumsal kalkınmasını gerçekleştirmek.

Burada araştırmaya çalıştığımız, altyapı yatırımlarının bölgeler arasındaki dağılımı ve bunun altında yatan, bölgelerin mevcut gelişme potansiyelinden yararlanarak, dengeli(203) ve optimal bir ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilmesi olduğuna göre, esas alınacak ilke, kısa süre için iktisadîlik olmasa bile, uzun sürede hem iktisadîlik hem de sosyal kârlılık (sosyal fayda da diyebiliriz) olacaktır.

Bilindiği gibi ulusal ekonomi açısından sosyal faydalar, özel faydalardan yüksek tutulur(204). Bu nedenle de özel fayda sağlamayan ve fakat sosyal faydaları oldukça bü-

(202) Bkz.:Oğuz, Ortak Pazar, Ankara, 1969, s.100.

(203) "Denge" sözeüğü ile, bu bölümde, "ekonomik kalkınmada bölgelerarası denge"yi anladığımızı belirtmeliyiz.

(204) Bkz.:Bu çalışma, s. 19.

yük olan faaliyet dallarında ve bölgelerde devlet eliyle bir dizi yatırımların yapılması zorunludur.

Kamunun, altyapı yatırımlarıyla, bölgeler arasındaki ekonomik ve sosyal adaletsizliği kaldırmayı amaçlarken, öte yandan "hızlı kalkınma" ilkesini çiğnediği doğrudur(205). Başka bir deyimle, bölgelerarası kalkınma dengesini sağlamaya çalışan ve bunu hedef olarak kabul eden bir politika, diğer taraftan ulusal gelirin maksimuma ulaşması hedefini gözden kaçırabilir(206).

Yine bölgesel kalkınmaya dönük yatırımların "çoğu" ihracatı artıran ve döviz kazancını çoğaltan bir etkiye sahip olmayabilir(207). Böyle bir durumda bölgesel kalkınmayı hızlandıran yatırımların ödemeler bilançosu açığını kapama hedefinden uzaklaşmaya yol açacağı kuşkusuzdur. Başka bir deyimle, ödemeler bilançosunu denkleştirme hedefi ile bölgesel kalkınma hedefi arasında ya bir korelasyon yoktur, ya da negatif bir korelasyon vardır(208).

Yine, gelir dağılımında fırsat eşitliği ve sosyal adaleti sağlamak ve ülkenin toplumsal kalkınmasını gerçekleştirmek gibi hedefler de diğer amaçlarla çatışabilir.

Hedefler bağdaşmış olsaydı, çözüm bulmak kolaylaşır. Fakat yukarıdaki gibi çatışan hedefler söz konusu

---

(205) Savaş, "Kalkınma Planlarında İktisadî Ve Sosyal Hedeflerin Bağdaştırılması (Özellikle Türk Planlamasında)", Türkiye'de İktisadî Planlama Semineri, İktisadî Araştırmalar Tesisi, İstanbul, 1966.

(206) Bkz.: Kılıçbay, Türk Plan..., s.112.

(207) Çoğu, diyoruz; çünkü yatırım kararlarında, "bölgelerin mevcut gelişme potansiyeli" ihracatı artırma elanına sahip bulunabilir.

(208) Bkz.: Kılıçbay, Türk Plan..., s.111.

olunca ve bunlardan biri diğere tamamen feda edilemeyeceğine göre, kantitatif ölçülerin yanında, sosyal değer hükümlerinin de etkili olacağı açıktır.

Bu nedenle kantitatif (kalkınma hızı, tasarruf hacmi vb.) ve kalitatif (kalkınmada bölgesel denge, gelir dağılımında sosyal adalet, toplumsal kalkınma gibi) hedefler arasında toplumca kabul edilecek bir uyum kurmak ve bileşim yapmak gereklidir(209).

Bu konuda son olarak şunu belirtelim ki, kural olarak maksimum kalkınma hızı, optimallikle aynı değildir. Ekonomi teorikileri ve politikacıları çoğunlukla, dengeli ve sürekli ekonomik kalkınmayı elde etmenin ve onu korumanın üzerinde; erisilmesi için katlanılan güçlüklerle değdiği için dururlar.

## II. ALTYAPI YATIRIMLARINDA MALİYET-FAYDA ANALİZİ

Bütün kamu harcamalarında olduğu gibi, altyapının yaratılmasına ve güçlendirilmesine ilişkin yatırım harcamaları da, ekonomik kalkınmanın ekonomik ve sosyal yönlerine yaptığı ya da yapacağı katkı gözönünde bulundurularak haklı görülebilir ve savunulabilir. Çeşitli fayda ve hizmetlerin topluma götürülmesinde, çeşitli alanlara yapılacak harcamalar ve özellikle yatırım harcamaları, birbirleriyle rekâbet halindedir. Bu rekâbetin en açık nedeni, devletin elinde bulundurduğu finansman olanaklarının sınırlı olmasıdır. Bundan ötürü, sınırlı olanakların en optimal biçimde kullanılması ve toplumun ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimine, en az maliyetle en yüksek verimi sağlayacak biçimde katkıda bulunmaya çalışılması

(209) Bkz.: Kılıçbay, Türk Plan..., s.116.

kadar akla uygun gelen başka bir yol yoktur.

## A. A L T Y A P I Y A T I R I M K A R A R L A - R I V E M A L İ Y E T - F A Y D A A N A - L İ Z İ N İ N A N L A M I

Altyapı yatırım kararını alacak kamu organının, yapılmasını düşündüğü yatırımların değerlendirilmesi ve eğer gerekiyorsa, öncelik sırasının belirlenebilmesi için bir dizi ölçütlerin ve tekniklerin kullanılması zorunludur. İşte, yatırım kararlarının bilinçli bir biçimde uygulama alanına sokulmasında kullanılan en önemli araç maliyet-fayda (cost-benefit) analizidir.

### 1. Altyapı Yatırım Kararı

Altyapı yatırımları, diğer yatırımlar gibi, ekonomiye gelecekteki dönemler için fayda ve hizmet akımı sağlar. Burası kesin olmakla birlikte, bu tür yatırımları yapan kamu organı, elindeki birden fazla proje arasından hangisini seçip uygulayacaktır? Burada, kamu organı, özel girişimcilerin yatırım kararlarında kullandıkları teknikleri çoğunlukla kullanamayacağına göre, nasıl bir karara varacaktır? Bunun yanında yanlış bir karar, büyük zararlara yol açabilir. Bilindiği gibi bu tür yatırımlar, büyük sermayeleri gerektirdiğinden, pahalıdırlar. Ayrıca kuruluş dönemleri de çok uzun bir süreyi aldığından, hatanın anlaşılması da uzun sürer. İşte bütün bu nedenlerle, altyapı yatırım projelerinde mümkün olduğu kadar objektif verilere dayanılarak, tutarlı bir yatırım kararı almak zorunludur.

Altyapı yatırım projeleri üzerinde böyle bir kararın alınması için, yararlanılan en uygun yöntem ise,

Özellikle bu tür projeler için geliştirilmiş bulunan maliyet-fayda analizi tekniğidir.

## 2. Maliyet-Fayda Analizi Kavramı

Son yıllarda yapılan bir çok araştırmalar sonunda, kamu yatırımlarına (özellikle altyapı yatırımlarına) karar veren organlara bir yol ve yöntem olarak, maliyet-fayda analizi geliştirilmiştir. Maliyet-fayda analizi, uygulamada bir projenin ekonomik elverişliliğini, diğer bir deyimle, faydaların bugünkü değeriyle, maliyetlerin bugünkü değeri arasındaki farkın sıfırdan büyük olduğunu gösteren bir alettir(210). Maliyet-fayda analizinin amacı, belirli sınırlamalar içinde, katlanılan maliyetler dışında kalan tüm faydaların bugünkü değerini en yükseğe çıkarmaktır. Söz konusu maliyetler, yalnızca bugünkü ve yakın gelecekteki harcamaları değil, projenin ömrü boyunca yapılacak masrafları da kapsamaktadır. Ayrıca, diğer faaliyetler üzerindeki dolaylı etkiler de (dış maliyet ve faydalar) dikkate alınmaktadır. Kısacası maliyet-fayda analizi, proje ve programların çeşitli yan etkilerini ve gelecekteki yansımalarına hesaba katarak öncelik derecesini araştırma yöntemidir(211).

Böyle bir tekniğin kullanılmasının, projelerin değerlendirilmesinde ve öncelik sırasının belirlenmesinde çok büyük bir öneme sahip olduğu belirtilmesine rağmen, çoğu kez eş anlamda kullanılan bazı kavramların da bulunmasının, karışıklıklara meydan verdiği ileri sürülmektedir(212).

---

(210) Bkz.: Fereidoun Mobasheri, "Ekonomik Kalkınma Projelerinin Değerlendirilmesi için Bir Kriter", (çev.M. V. Dinçerler), Planlama, DPT Dergisi 9, Ankara, 1970, s.66.

(211) Serin, Eğitim..., s.130-131.

(212) Ayrıntılı bilgi için bkz.: Serin, Eğitim..., s.127-135.

Çoğunlukla birbirinin yerine kullanılan kavramlar, cost-benefit, cost-effectiveness ve cost-utility'dir. Bunların Türkçe'deki karşılıkları, sırasıyla maliyet-kazanç, maliyet-etkinlik ve maliyet-fayda'dır. Bu yabancı sözcüklerden benefit ve utility'in karşılıkları olan kazanç ve fayda, Türkçe'de genellikle aynı amaçla kullanıldığından ve ayrıca, Türkçe literatürde de bu konuda hemen hemen bir birleşme olduğundan, çalışmamızda, "cost-benefit analysis" ifadesini "maliyet-fayda analizi" olarak almış bulunuyoruz.

#### B. A L T Y A P I Y A T I R I M L A R I N D A M A L İ Y E T - F A Y D A A N A L İ Z İ N İ N Ö N E M İ

Maliyet-fayda tekniği, bir anlamda, fiyat mekanizmasının piyasada kapalı olarak yaptığı işi, açık bir biçimde yapma isteğinden doğmuştur denilebilir. Piyasa ekonomisinde, girişimcilerin en az maliyetle en yüksek kazancı elde etme amacına hizmet eden yatırım faaliyetleri, çeşitli mal ve hizmetlerin hem alternatif maliyetlerini, hem de bu mal ve hizmetleri elde etmek için tüketicilerin yapmaya hazır oldukları ödemeleri yansıtan bir fiyat mekanizmasını oluşturur. Burada fiyatlar, piyasada yer alan tarafların yapmış oldukları faaliyetlerin neden olduğu maliyet ve faydanın ölçüsünü göstermektedir. Bunun yanında bütün ülkelerde pek çok kamu hizmeti (sosyal altyapı faaliyeti), herhangi bir ücret istenmeksizin insanların emrine verilmektedir(213). Hatta hizmetin görülebilmesi için gerekli olan girdiler piyasadan satın alınsa dahi, elde edilen hasıla piyasada satılmamaktadır. Ayrıca bu hizmetlerin ve malların

---

(213) Bkz.:Bulutoglu, a.g.e., s.13 ve Serin, Eğitim..., s.129.

özel kesim tarafından üretilmesi de söz konusu değildir. İşte böyle durumlarda, faydanın veya kazancın hesaplanabileceği bir fiyat da yoktur.

Bu durumda herhangi bir altyapı yatırımı, bir başka altyapı yatırımına, ya da altyapı faaliyeti, bir üretken faaliyete tercih edilirken, katlanılacak maliyet ve sağlanacak faydayı karşılaştırmaya ve buna dayanarak seçimi yapmaya yol gösterecek bir ölçü bulunması zorunludur. Bu ortak ölçü ise, harcanan para miktarından başka bir şey olamaz(214). Altyapı yatırım faaliyetlerinin maliyet ve faydasını ölçerken, fiyat mekanizmasının dışına çıkılmadığı anlaşılmaktadır. Ancak, burada kullanılan fiyatların, piyasa mekanizmasında oluşan fiyatlardan çok daha başka bir anlam taşıdığı hemen belirtilmelidir. Bu nokta maliyet-fayda analizine yöneltilen eleştirilerin odak noktasıdır.

Bütün bu güçlüklerine rağmen altyapı yatırım projelerinde maliyet ve faydanın bulunması ve karar organlarına, hareketlerinde yol gösterilmesi; hiç yoktan, kuşkusuz, üstün bir iştir. Bu temelden hareketle, herhangi bir altyapı yatırım projesinde, maliyet-fayda tekniğinin kullanılması için, aşağıdaki hesaplamaların yapılması zorunludur(215).

#### 1. Maliyetlerin Belirlenmesi

Altyapı yatırım maliyetlerinin belirlenmesinde, ilk önce bu maliyetlerin kapsamı ortaya konulmalı, daha sonra da bu maliyet unsurlarının değerleri belirlenmelidir.

---

(214) Bkz.:Serin, Eğitim..., s.129.

(215) Bkz.:Bulutoglu, a.g.e., s.263-264.

### a. M a l i y e t l e r i n K a p s a m ı

Altyapı yatırımını gerçekleştirecek organ, yatırımın kendine yükleyeceği yalın maliyeti esasen bilmektedir. Bu maliyet unsuru içinde kullanılacak üretim faktörlerinin neden olduğu maliyetler söz konusudur. Bu arada, projeyi uygulayacak organ dışındaki kuruluşların da yüklenmesi malî yükün hesaba katılması doğru olur.

Bunların dışında, maliyet hesabına katılacak en önemli unsur, proje uygulamasının neden olacağı "dış maliyetler"dir. Bu tür maliyetler, proje uygulaması sonucunda, projeyi uygulayan kuruluşun dışındaki kuruluşlara yüklenen ve bedeli ödenmeyen maliyet unsurlarıdır. Bu maliyet unsurlarından yalnızca "teknolojik üretim etkinliğini" azaltıcı türden olanları dikkate alınmalıdır.

Örneğin, herhangi bir bölgede bir barajın kurulmasıyla ulaşım zorluklarını yaratması, ulaşım ihtiyacı yüksek olan işletmeler için gerçek bir kayıptır. Yine, barajın kurulduğu bölgede sağlık koşullarının kötüleşmesi, toplum için gerçek bir kayıptır.

Buna karşılık söz konusu maliyetler, projenin uygulanmasından ötürü görece (nisbi) fiyatların değişmesinden doğacak gelir kayıplarını içine almamalıdır. Çünkü proje, kaynakların kullanımını değiştirmektedir. Bazı girdi unsurlarını piyasadan çekip projenin gerçekleşmesi alanında kullanmaktadır. Piyasada bu girdileri kullanan işletmelerin, bunların fiyatlarındaki yükselmeler nedeniyle uğrayacağı kayıplar, üretim tekniğindeki değişimlerden ötürü, üretim faktörü sahiplerinin gelirlerinde her zaman görülebilen türde kayıplardır. Bu kayıp aslında, üretim faktörü sahiplerinin sağladıkları kazanca eşittir. Bundan dolayı toplum için gerçek bir kayıp söz konusu değildir(216).

(216) Bkz.:Bulutoglu, a.g.e., s.269.

## b. M a l i y e t l e r i n D e ğ e - r i n i n Ö l ç ü l m e s i

Maliyetlerin kapsamının belirlenmesinden sonra, sıra bunların değerlerinin ölçülmesindedir. Projenin gerçekleştirilmesi için kullanılacak ekonomik kaynaklar alternatif kullanımdan alınacaktır. Gerçek maliyetlerin, projede kullanılan kaynaklara alternatif kullanımda yaratacağı olduğu üretim değeri olarak ölçülmesi konusunda birleşilmektedir(217). Bu ilke, projenin istihdam ettiği bütün üretim faktörleri için geçerlidir. Ancak burada bir nokta üzerinde durmamız gereklidir. Projenin istihdam ettiği ve daha önce işsiz sayılan (özellikle gizli işsiz) işgücü için hangi ücret düzeyi esas alınacaktır?

Az gelişmiş ekonomilerin tarım sektöründe mevcut işgücü fazlalığının, kalkınma ve sermaye birikimi için kullanılmamış bir potansiyel olduğu belirtilmektedir(218). Bu işgücünün büyük bir oranının üretime bir katkıda bulunmadığı ve marjinal verimliliklerinin sıfır olduğu ileri sürülmüştür. Bu takdirde, fazla işgücünün projeye çekilmesi, ekonominin başka kesimlerindeki üretimde hiç bir azalmaya neden olmuyorsa, gerçek maliyet (alternatif maliyet) sıfırdır denebilir. Ancak bu tür bir uygulama yanlış sonuçlar doğurabilir. Çünkü bilindiği gibi projenin finansmanında kullanılan kaynaklar, vergiler vb. yollarla piyasadan çekilmiştir. Dolayısıyla, ücret olarak

---

(217) Bkz.:Adler, a.g.e., s.24, Mobasher, a.g.m., s.66-71. Serin, Eğitim..., s.143 ve Bulutoğlu, a.g.e., s.269.

(218) Bkz.:W.Arthur Lewis, "Sınırsız Emek Arzı ile İktisadi Kalkınma", (çev.M.Berk), İktisadi Kalkınma Seçme Yazılar, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayını, Ankara, 1966, s.90-91 ve Nurkse, a.g.e., s.47-58.

ödenen miktarda bir üretim kaybı söz konusu edilebilir. Bu takdirde, projede istihdam edilen emeğin gerçek maliyeti olarak bu üretim kaybı gösterilmelidir.

Ayrıca piyasada geçerli ücret düzeyinde işsiz kalmış emek bulunduğu gerekçesiyle, ödenen ücretlerden daha düşük ücretlerin proje değerlemesine esas alınması, bu işgücüne ödenerek yapılmış makine, teçhizat ve diğer malların değerlerinin aşırı biçimde yüksek konması demektir. Bunların da ücretlerin alternatif maliyeti esas alınarak düzeltilmesi gerekir. Bu yola gitmek ise çok güç, karışık sorunlar ortaya çıkarır. Sen olarak, tarım kesimindeki işgücünün marjinal veriminin sıfır olmayabileceği durumlar da vardır. Esasen yapılan araştırmalar bunu doğrulamamıştır. Burada kullanılan işçilik miktarı ile işçi sayısı arasındaki fark önemlidir. İşçi sayısı çoktur ama, normal çalışma saatlerinin altında çalışıldığından işçilik azdır(219). Buna göre marjinal verim düşüktür, fakat genellikle pozitif kabul edilmelidir.

Son yıllarda, çeşitli ülkelerde az çalışan ve mevsimlik işsiz durumunda olan işgücünü, sulama kanalları ve ulaştırma alanlarında çalıştırıldıkları belirtilmektedir. İşte bu işgücünü kullanmanın alternatif maliyeti gerçek ücret ödemelerinden azdır(220).

## 2. Faydaların Belirlenmesi

Altyapı yatırımlarının sağladığı hizmet akımının faydalarının ölçülmesi, maliyet-fayda analizinde çok önemli ve üzerinde titizlikle durulması gereken konulardan

(219) Bkz.:Mobasheri, a.g.m., s.75.

(220) Bkz.:Mobasheri, a.g.m., s.75.

biridir. Burada da önce görülecek hizmetlerin faydalarının neler olduğu ve hangi fayda türlerinin dikkate alınacağını ortaya koyalım ve sonra da bu faydaların değerinin nasıl hesaplanacağını göstermeye çalışalım.

#### a. F a y d a l a r ı n K a p s a m ı

Altyapı yatırımlarının yapılmasıyla, elde edilen faydaların bir kısmı, doğrudan doğruya yatırım konusunun gerçekleşmesiyle ilgilidir. Örneğin; daha iyi sağlık ya da eğitim olanakları, insanların yaşama düzeyinin yükseltilmesinde en önemli unsurlardır. Diğer bir kısmı ise, yatırım konusunun gerçekleşmesiyle, çalışan nüfusun verimliliğinin artması, üretim düzeyinin yükselmesi, maliyetlerin azalması gibi, yatırımı yapan kuruluşun dışındaki alanlara yayılır(221). Yatırımın yapılmasıyla elde edilen faydaların, yatırımı yapan birimin alana dışına taşan, başka birimlere giden ve bedeli ödetilmeyen kısmına "dış faydalar" denilmektedir(222).

Rekâbet piyasasında faaliyet gösteren özel teşebbüslerin, sağladıkları faydanın dış fayda olup olmadıkları, kolayca anlaşılabilir. Teşebbüsün yarattığı ve fakat, yararlanandan para olarak karşılığını alamadıkları, ödetemedikleri faydalar, dış faydalardır. Başka bir deyişle, faydanın dışardan olması için, teşebbüsün gelinine girmemiş olması yeterli bir ölçüdür. Oysa altyapı yatırım projelerinin pek çoğunun bedeli esasen ödetilmemektedir. Bu durumda,

---

(221) Bkz.: Birleşmiş Milletler, "İktisadî Kalkınma için Planlama", (Uzmanlar Kurulu Raporu), (çav.N.Serin), Ankara, 1967, s.24.

(222) Bu konuda bkz.: Bulutoğlu, a.g.e., s.14 ve 264 ve Manisalıoğlu, a.g.e., s.5.

projenin neden olduğu faydaların hangileri dış fayda sayılacaktır, sorusu akla gelebilir. Bunun için piyasa ekonomisinde söz konusu olan dış faydalar ele alınmakta ve bir benzetme yapılmaktadır(223). Altyapı yatırımının yapıldığı faaliyet alanı dışına taşan faydalar, dış fayda olarak kabul edilecektir. Ancak sorun burada çözümlenmiş değildir. Asıl sorun dışardan faydaların hangilerininin projenin faydası olarak hesaba sokulacağıdır.

Geleneksel maliyet-fayda analizinde, "...kime olursa olsun, fayda, tahmini maliyetten fazla ise..."(224) proje ekonomik sayılmaktadır. Bu ölçü, net faydaların bir kısmının yeniden-yatırılması, sermaye birikim oranı ve ekonomik kalkınma hızı üzerindeki proje etkilerinin, direkt olarak, fayda hesabında dikkate alınmamasını öngörmektedir. Tersine, yalnızca gelir ve maliyetlerin toplum içindeki akımının hesaba katılmasını kabullenmektedir(225). Ne var ki, kalkınmakta olan ülkelerde en önemli hedefler, mümkün olduğu kadar fazla, yeniden-yatırım, dolayısıyla büyüyen sermaye birikim oranı ve son olarak yükselen bir kalkınma hızı'dır. O halde, altyapı yatırımlarının doğurduğu faydaların belirlenmesinde, yukarıda sayılan hedeflerin de kantitatif olarak gösterilip, hesaba sokulması zorunludur.

Bu konuda genel bir ilke koymak gerekirse, altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesiyle elde edilen dış faydaların, teknolojik nitelikte olması(226), diğer bir deyişle, ekonomik kalkınmanın dinamik yönüne etkiye bulunması,

(223) Bkz.:Bulutoglu, a.g.e., s.264-265.

(224) Bkz.:Mobasheri, a.g.m., s.65.

(225) Bkz.:Mobasheri, a.g.m., s.71.

(226) Bkz.:Bulutoglu, a.g.e., s.265.

fayda hesabına katılması için yeterli bir nedendir(227).

Buna karşılık, teknolojik verimi etkilemeyen, yalnızca görelî (nisbî) fiyatlar yoluyla gelir dağılımını etkileyen dış faydalar, projenin faydaları arasında dikkate alınmamalıdır. Çünkü burada gerçek bir fayda artışı (toplum açısından) yoktur, yalnızca, elde edilen faydaların el değiştirmesi söz konusudur.

#### b. F a y d a l a r ı n D e ğ e r i - n i n Ö l ç ü l m e s i

Altyapı yatırımlarının neden olduğu faydalardan hangilerinin proje hesabında dikkate alınacağı belirlendikten sonra, bu faydaların değerlerinin nasıl saptanacağı da çözüme ulaştırılmalıdır. Piyasa ekonomisinde faaliyet gösteren teşebbüsler, yatırım kararlarında yatırımın faydasını, yaratacağı ürünün toplam satış bedeli ile ölçmektedirler. Buradaki ölçü, ürünün piyasada satılabileceği satış fiyatıdır(228). Bu tür uygulama çoğunlukla doğru olabilir. Çünkü teşebbüsün üreteceği mal ve hizmetler, pazara giren marjinal mal ve hizmet niteliğindedir. Diğer bir deyimle müteşebbis, fiyatları veri olarak üretimde bulunur. Ancak burada kapalı da olsa bir varsayımın yattığı hemen anlaşılmaktadır. Bu varsayım; sözü edilen piyasanın tam rekâbet koşullarının geçerli olduğu bir piyasa olmasıdır. Teşebbüs, piyasaya arzettiği mal ve hizmet miktarı ne olursa olsun, fiyatları etkileyememektedir. Ne var ki, gerçek piyasa ekonomisi "tam" değildir ve

(227) Bkz.: Mobasherî, a.g.m., s.66.

(228) Bkz.: Doğan Bayar, Sanayi İşletmelerinde Yatırım Politikası, Ankara, 1973, s.131-132.

eksik rekâbet koşulları geçerlidir. Bunun yanında incelemeğe çalıştığımız ekonomi, az gelişmiş bir ekonomidir, bilindiği gibi bu tür ekonomilerde piyasa tam değil aksaktır ve dengesizlikleri büyük ölçüde yapısında toplamış durumdadır. İşte bu ve benzeri nedenlerden ötürü, pazara büyük miktarlarda üretim yapacak projelerde, cari piyasa fiyatlarını ve ri kabul etmek doğru olmaz. Pazara arz edilen çok büyük miktarlardaki ürünlerin sürümünü sağlayacak fiyatlar, yatırımın gerçekleşmesinden önce geçerli olan fiyatlardan daha düşük olabilir(229).

Söz konusu bu sakınca, altyapı yatırım projelerinde yaygın ve sürekli. Çünkü, altyapı yatırımlarının bir özelliği de, teknolojik bölünmezliğe sahip olmaları, diğer bir deyimle, büyük birimler halinde kurulmaları ve üretimde bulunmalarıdır(230). Büyük miktarların pazara arz edilmesi, cari fiyat düzeyinin önemli ölçüde düşmesine neden olabilir. İşte, altyapı yatırımlarının sağlamış olduğu faydaların ölçülmesinde, sorunun odak noktası buradadır: Yatırımın gerçekleşmesinden önceki fiyatlar mı, yoksa sonraki fiyatlar mı faydayı ölçmekte esas alınacaktır? Bu arada iki fiyat arasındaki farkın altyapı yatırımının verimli sayılıp sayılmaması üzerinde büyük bir öneme sahip olduğunu belirtmeliyiz.

Altyapı yatırımlarının yapılmasıyla elde edilen mal ve hizmetlere olan talep, birim esnekliğe sahip ise, yatırımın gerçekleşmesinden önceki ve sonraki fiyatların orta-

---

(229) Bu konuda bkz.:İ.Cemalcılar, Pazarlama, (Teksir), Eskişehir, 1971-1972, s.55-61, Manisalıoğlu, a.g.e., s.19 ve Dirimtekin, İktisadî Analiz 1, Ankara, 1972, s.148.

(230) Bkz.:Bu çalışma, s.18.

laması, sağlanan faydaların ölçülmesinde yaklaşık bir birim değeri olarak kullanılabilir(231).

Ancak altyapı yatırımının yapılmasıyla elde edilen mal ve hizmetin, bir fiyat karşılığında satılmadığı durumlar da söz konusudur. Özellikle karayolu ulaştırıcılığı buna örnek gösterilebilir. Böyle durumlarda da yolun yapılmasından önce ve sonra meydana gelecek ulaşım yoğunluğunun önceki ve sonraki işletme maliyetleri arasındaki farkı, bu yatırımın net faydası olarak kabul edilebilmektedir.

### 3. Maliyet ve Faydaların Ölçülmesinde

#### "Gölge Fiyat" Kavramı

Altyapı yatırımlarında maliyet-fayda analizinin önemi kısmında, bu yatırımların neden olduğu maliyet ve sağladığı faydaların değerlerini ölçmede, dikkat edilirse hep "fiyat" terimini kullandık. Bu, genel olarak anladığımız anlamdaki "piyasa fiyatıdır". Geleneksel maliyet-fayda analizi, piyasa fiyatlarının, gerçek "sosyal değerleri" gösterdiğini kabul eder(232).

Ne var ki, piyasa fiyatlarının, üretim faktörlerinin ve mal ve hizmetlerin sosyal değerlerini tam olarak yansıtaacağı varsayımı, tam rekâbet piyasasının geçerliliğini ve bunun optimal denge durumunda işlediğini, kabul edildiğinde doğrudur. Bilindiği gibi tam rekâbet koşulları gerçek ekonomik ortamda yoktur.

Bunun yanında, az gelişmiş ekonomilerde bir çok dengesizlik ve uyumsuzluk söz konusudur: Cari piyasa fiyatın-

---

(231) Bkz.:Bulutoğlu, a.g.e., s.268.

(232) Bkz.:Mobasherî, a.g.m., s.65.

da yüksek bir işsizlik oranı, resmi kur üzerinden döviz kıtlığı, piyasadaki faiz haddinden yatırım fonu kıtlığı vb. Bu önemli dengesizlikler, altyapı projelerinde kullanılan üretim faktörlerinin piyasa fiyatı ile sosyal değerleri arasında büyük farklara yol açar. Piyasanın bu kurları projelerin ekonomik değerlendirilmelerinde gözden uzak tutulamazlar. O halde, gerçek sonuçlara varabilmek için, maliyet ve faydanın ölçülmesinde kullanılan fiyatların, sosyal maliyeti ve sosyal faydayı dikkate alacak bir biçimde düzeltilmesi zorunludur.

Yatırım projelerinin maliyet ve faydalarının gerçek sosyal değerlerini göstermede piyasa fiyatlarının yetersiz kalması, "gölge fiyat" denilen değerlendirme ölçüsünün kullanılmasını gerektirmiştir. Hesap fiyatı, fiktif fiyat(233) da denilen gölge fiyat, buradaki anlamıyla bir üretim faktörünün fırsat maliyeti ya da, bu faktörü kullanmanın sosyal maliyeti olarak tanımlanmaktadır. Gölge fiyatın daha açık bir tanımı, "üretimin teknolojik imkânları, nihai talep kalıbı ve kaynakların mevcudiyeti veri olarak alındığında, gölge fiyat, mümkün olan maksimum üretimi veren bir teknik de seçilmiş olarak faktörlerin marjinal prodüktivitesinin değeridir"(234). Bu durumda, piyasa, tam rekâbet piyasası ise, gölge fiyatlar, piyasa fiyatlarına eşit olacaktır. Buna karşı piyasa tam değilse, aksaklıklar ve dengesizlikler söz konusu ise, piyasa fiyatlarının yerine gölge fiyatların kullanılması, üretim faktörleri piyasasında dengeyi sağlayacaktır.

---

(233) Bkz.:Kılıçbay, Kantitatif İktisat Teorisi ve Politikası, İstanbul, 1970, s.374.

(234) Bkz.:Mobasherı, a.g.m., s.74.

Uygulamada, gölge fiyatların saptanmasının bir çok güçlükler çıkardığı ileri sürülmektedir. Özellikle alternatif üretim tekniklerinin, alternatif faktör kullanımının ve tamamlanmış mal talebi için güvenilir ve tam istatistiksel bilgiler elde edilememektedir. Bunun yanında, değerlendirmeye işçilik ve sermaye için kabul edilmiş muhasebe fiyatları ile başlanabileceği ve böylelikle hiç olmazsa, bu projelere öncelik tanınabileceği belirtilmektedir(235).

### C. İSKONTO HADDİNİN SEÇİMİ VE YATIRIM ÖNCELİĞİNİN BELİRLENMESİ

Altyapı yatırımları gelecekte, uzun bir dönem için fayda akımı sağlar. Bu arada, yatırımın başlangıçta ve gelecekte (özellikle işletme maliyetleri) neden olduğu ve olacağı maliyetler de söz konusudur. Yatırım projelerinin değerlendirilebilmesi için gelecekte değişik yıllarda yer alan maliyet ve faydaların karşılaştırmalara elverişli bir duruma getirilmesi, ortak bir zamana dönüştürülmesi diğer bir deyişle homojenleştirilmesi gerekmektedir.

Değişik yıllarda meydana gelen maliyet ve faydaların ortak bir zamana indirgenmesinde, şöyle bir yol izlenebilir: Eğer sermaye piyasasında şimdiki 1 lira, bir yıl sonraki  $(1+i)$  lirayla değiştirilebiliyorsa bu  $(i)$  faiz haddi yoluyla zaman faktörü, sorun olmaktan çıkarılabilir. Sade bir maliyet-fayda analizinde ölçek formülü aşağıdaki gibidir:

$$\max E = \sum_{t=1}^T \frac{b_{ty} - 0_{ty}}{(1+i)^t} - C_y \quad (I)$$

Burada E net faydaların bugünkü değerini, y gelişmişlik ölçeğini,  $b_{ty}$  gelişmişlik ölçeği y iken t yılında projenin getireceği faydayı,  $C_y$  gelişmişlik ölçeği y iken ilk yatırım tutarını,  $O_{ty}$  y gelişmişlik ölçeğinde ve t yılında projenin işletme maliyetini, i faiz haddini, T ise projenin ekonomik ömrünü göstermektedir(236).

$$\sum_{t=1}^T \frac{b_{ty} - O_{ty}}{(1+i)^t} \quad \text{terimini } B_y \text{ ile gösterirsek,}$$

$$\max E = B_y - C_y \quad \text{olur.}$$

E nin maksimum olması için aşağıdaki koşulların yerine gelmiş olması gerekir:

$$\frac{d(B_y)}{dy} - \frac{d(C_y)}{dy} = 0 \quad \text{ya da} \quad \frac{d(B_y)/dy}{d(C_y)/dy} = 1,0$$

Son terim, marjinal faydanın marjinal maliyete oranının birim değere eşit olacağı anlamına gelmektedir.

Altyapı yatırım projelerinde uygulanacak faiz haddinin son derece tartışmalı bir konu olduğu çöğunlukla belirtilmektedir. Gerçekten de piyasada pek çok faiz haddi bulunmaktadır. Yatırım projelerinin değerlendirilmesinde hangi faiz haddinin kullanılacağı hakkında çeşitli öneriler yapılagelmıştır. Bunda (i) faiz haddinin çok önemli bir

fonksiyona sahip olması büyük rol oynamaktadır. Çünkü yukarıdaki formülde de görülebileceği gibi (i) nin düşük ya da yüksek olması, ileri sürülen yatırım projesinin kabul edilip edilmemesinde önemli ölçüde etkilidir. Düşük faiz haddi, uzun süreli, faydaları sonraki yıllara yayılmış bulunan projelerin öncelik kazanmasına neden olur. Buna karşılık yüksek faiz haddi, projenin net faydasının bugünkü değerinin sıfırdan büyük olmasına ve projenin ekonomik etkinliğinin yükselmesini büyük ölçüde sınırlar. O halde, sermaye-yoğun bir teknoloji ve uzun bir yatırım dönemini gerektiren altyapı yatırım projelerinde, faiz hadleri yükseldikçe, bu tür alanlardaki faaliyetler azalma durumundadır.

Gelişmekte olan ülkelerin ekonomik kalkınma hedeflerine erişebilmek için, altyapı yatırımlarına gereken ağırlığı vermek istemeleri, faiz haddi ile ilgili bir çok sorunun ortaya çıkmasına neden olur. Esasen, bu ülkelerde sermayenin kit oluşu, faiz haddinin daha da yükselmesi sonucunu doğurur. Eğer bu yüksek faiz hadleri, söz konusu projelerde uygulanacak olursa, bunlara ekonomik elverişlilik barajını aşmaları oldukça uzak görülmektedir.

O halde, özellikle az gelişmiş ülkelerde, arzulanan ekonomik hedeflere varabilmek için, yapılması öngörülen altyapı yatırımlarında nasıl bir faiz haddi kullanılacaktır? Şimdi bu sorunun cevabını vermeye çalışalım:

Ekonomi tam rekâbet koşullarında ve optimum dengede işliyorsa, sermaye piyasasında tek bir faiz haddi bulunacaktır. Bu faiz haddi, yaratılan yatırılabilir fonların, yatırımlara yöneltilmesini tam bir başarıyla sürdürüyor,

diğer bir deyimle sermaye arzı ile talebini eşitliyor demektir. (I) numaralı denklemde tam rekâbet koşullarına sahip bir ekonominin işlemekte olduğu ve tek bir faiz haddinin (i) olduğu kabul edilmektedir. Buna karşılık, günümüz az gelişmiş ekonomilerinde bir çok faiz haddi ve bir e kadar da piyasa aksaklıkları mevcuttur. Bu nedenle de, sermaye arz ve talebinde esas olacak tek bir faiz haddinin, uygulanma olanağı yoktur.

İşte bütün bu dengesizlik ve aksaklıklardan ötürü, az gelişmiş ekonomilerde yapılması gereken altyapı yatırımlarına ilişkin projelerde, iki faiz oranının ortaya konması zorunlu görülmektedir: Bunlardan birincisi "sosyal iskonto haddi (oranı)" ki, yatırımlarda kullanılan kaynaklara ilişkin sosyal zaman tercihi ölçüsüdür. İkincisi, "sosyal sermaye prodüktivite haddi (oranı)" ki, yatırımlarda kullanılan kaynakların fırsat maliyeti ölçüsüdür(237).

Altyapı yatırım projelerinin maliyet-fayda analizinde, "sosyal iskonto haddi", geciktirilen sosyal tüketimin fırsat maliyetini gösterirken, "sermayenin sosyal fırsat maliyeti" (sosyal sermaye prodüktivite haddi), söz konusu sermayenin yalnızca ele alınan projede kullanılmasından ötürü gerçekleştirilemeyen faydaları göstermelidir. İleri sürülen bu iki oran (I) numaralı formüle eklendiğinde;

$$\max E = \sum_{t=1}^T \frac{b_{ty} - O_{ty}}{(1+r)^t} - \theta_g C_y \quad \text{elde edilir.}$$

Burada r sosyal iskonto haddini,  $\theta_g$  ise bir birim

---

(237) Bkz.:Mebasheri, a.g.m., s.69.

lira için sermayenin sosyal fırsat maliyetini ifade etmektedir.

$$\sum_{t=1}^T \frac{b_{ty} - O_{ty}}{(1+r)^t} \quad \text{terimini } B_y \text{ ile gösterirsek,}$$

$$\max E = B_y - \theta_g C_y \quad \text{olur.}$$

Buradan da, optimum ölçek, net faydaların bugünkü değerlerinin maksimizasyonu koşulu kullanılarak elde edilmektedir.

$$\frac{d(B_y)}{dy} - \theta_g \frac{d(C_y)}{dy} = 0 \quad \text{ya da} \quad \frac{d(B_y)/dy}{d(C_y)/dy} = \theta_g$$

Sonuç olarak burada ileri sürülen ölçek formülü ile az gelişmiş ülkelerin, altyapı yatırımlarını değerlendirirken kullanabilecekleri yararlı bir alet geliştirilmiş olmakta ve elde mevcut alternatif yatırım projeleri arasından öncelik kazanacak olanların seçimi kolaylaşmaktadır. Ancak bu aletin uygulanabilmesi, öncelikle, sosyal iskente haddi ve sermayenin sosyal fırsat maliyetinin hesap edilebilmesine bağlıdır. Bu hesapların yapılabilmesi için bir dizi tekniklerin geliştirildiği ileri sürülmektedir(238).

---

(238) Bkz.:Mebasheri, a.g.m., s.71.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### ALTYAPI YATIRIMLARININ FİNANSMANI

#### I. FİNANSMAN İHTİYACININ BELİRLENMESİ

Az gelişmiş ülkelerde ekonomik kalkınmanın kendiliğinden meydana gelmesi beklenemeyeceği ve ülkenin sahip olduğu kit kaynakların optimal bir biçimde kullanılmasının kaçınılmaz olduğu anlaşılmıştır.

Ülke kaynaklarının diğer yatırımlarda olduğu gibi, belli bir altyapı yatırım alanında kullanılması için bir takım ön çalışmaların yapılması gerektiği bilinmektedir. Ülke kalkınmasına optimal ölçüde katkıda bulunacak herhangi bir altyapı yatırım kararının, herşeyden önce tutarlı ve mümkün olduğu kadar gerçeğe yakın bir mali-

yet-fayda analizine dayanması zorunludur.

Bir çok ülkede, altyapı yatırım kararlarının herhangi bir analize dayanmadan uygulandığı ve buna bağlı olarak da kaynakların israf edildiği görülmüştür. Gerçekten, yapılması zorunlu çalışmalar tamamlandıktan sonra kararların uygulanmasına geçilmiş olsaydı, büyük bir ihtimalle, yatırım projelerinin çoğunun uygulama alanına geçemeyeceği hakkında görüşler ileri sürülmüştür(239).

Bu durumlar, alternatif projeler arasında iyi bir seçimin yapılabilmesi için, altyapı yatırım projelerinin çok sayıda ve çok dikkatli hazırlanmasının zorunlu olduğunu göstermektedir.

Kuruluş dönemi çok uzun süren ve yoğun sermaye isteyen altyapı yatırım projelerinin zamanında ve başarıyla sonuçlandırılabilmesi ise geniş ölçüde "finansman ihtiyacının" karşılanmasına bağlı bulunmaktadır(240).

Ülke kalkınmasına katkıda bulunacak bir çok altyapı yatırım projeleri uygun finansman olanakları sağlanamadığından gerçekleşmemekte, ya da yeterli olmayan fonlarla yürütülmeye çalışılmaktadır. Tutarlı bir analiz sonunda, ülke ekonomisine faydası anlaşılmış olan yatırım projeleri için gerekli finansman kaynakları mutlaka bulunmalı ve projenin katkısından, ekonomi yoksun bırakılmamalıdır. Gerçekten iyi bir yatırım projesi için türlü biçimlerde finansman kaynağı sağlanabilir.

---

(239) Zeki Döşlüoğlu, "Projelerin Finansmanı", Yatırım Projelerinin Hazırlanması ve Değerlendirilmesi, Devlet Yatırım Bankası, Ankara, 1970, s.77.

(240) Dirimtekin, Ekonomi Politikası, (Teksir), Eskişehir, 1973, s.79.

Altyapı yatırım projesinin gerektirdiği finansman miktarı, projenin yatırım tutarının hesaplanmasından sonra ortaya çıkacaktır. İşte bu nedenle, önce altyapı yatırım projesinin yükleneceği gerçek maliyetlerin belirlenmesi, daha sonra da uygun finansman kaynaklarının araştırılması gerekmektedir.

#### A. Y A T I R I M T U T A R I N I N H E S A P L A N M A S I

Önceki bölümde, altyapı yatırımlarının maliyet-fayda analizi kapsamında, yapılması kararlaştırılan altyapı yatırım projelerinin, ekonomiye yükleyeceği maliyetlerin neler olduğu ve bunların nasıl hesaplanacağı ortaya konulmaya çalışılmıştı(241). Burada, ekonomik kalkınmayı yürütmekle sorumlu organın elindeki alternatif altyapı yatırım projelerinden öncelik kazanacak olanın seçimi ve yapılacak yatırımın ekonomiye yükleyeceği maliyetin bulunmasında, dikkate alınan maliyet unsurları, iki grupta incelenmişti. Bunlardan birincisi, yatırımı gerçekleştirecek organın ve diğer kuruluşların direkt olarak yatırımın yapılmasıyla ilgili yükleneceği "çıplak maliyet"ler idi. Öbürü ise yatırımın gerçekleştirilmesiyle, ekonomideki diğer birimlere yüklenen ve bedeli ödenmeyen maliyetler, diğer bir deyişle "dış maliyet"ler idi.

İşte yapılması kararlaştırılan altyapı yatırımlarının gerektirdiği finansman ihtiyacının belirlenmesinde, özellikle altyapı yatırımlarında söz konusu olan bu tür bir maliyet ayırımını dikkate almak zorunludur.

---

(241) Eks.:Bu çalışma, s. 88.

## 1. Yatırım Tutarına Giren Maliyetler

Altyapı yatırım projelerine ilişkin maliyet-fayda analizinde, yukarıda belirtilen maliyet unsurlarından, yatırımı gerçekleştirecek organın ve diğer ilgili kuruluşların yükleneceği çıplak maliyetlerin toplamı, yapılması düşünülen yatırımın tüm tutarını meydana getirir.

Bu toplam içinde, yatırım projesinin kullanacağı üretim faktörlerine ödenecek olan bütün miktarlar söz konusudur.

Ayrıca, yatırım projesine yapılacak harcamalardan yalnızca, kuruluş süresi boyunca yapılanlar, yatırım tutarına sokulmalıdır. Çünkü burada aradığımız, herhangi bir altyapı yatırım projesinin, işletmeye açılıncaya kadar gerektireceği finansman ihtiyacıdır. Diğer bir deyişle, yatırımın gerçekleştirilebilmesi için bulunması gereken finansman miktarının belirlenmesidir.

## 2. Yatırım Tutarına Girmeyen Maliyetler

Altyapı yatırımlarının maliyet-fayda analizinde, maliyet kapsamı içine sokulan "dış maliyetler", altyapı yatırım tutarına sokulmamalıdır. Çünkü, yatırım tutarı, buradaki anlamıyla, yapılması kararlaştırılan yatırım projesinin, tamamlanma dönemi boyunca (diğer bir deyişle işletme dönemine gelinceye kadar) gerektirdiği tüm harcama unsurlarını içerir. Buna karşılık dış maliyetler, herhangi bir bedel ödenmeksizin, ekonominin diğer birimlerine yükletilen teknolojik anlamdaki kayıplardır(242).

Bu nedenle, yatırım tutarı hesaplanırken, kuruluş

---

(242) Bkz.:Bu çalışma, s. 96.

süresince, söz konusu yatırım projesine yapılacak tüm reel harcamalar dikkate alınmalıdır.

Ayrıca, maliyet-fayda analizinde, projenin maliyet tarafına yazılan maliyetlerden, işletme dönemi boyunca (diğer bir deyişle yatırımın faydalı ömrü boyunca) yapılacak reel harcamalar da burada kullandığımız anlamdaki yatırım tutarına sokulmamalıdır.

## B. F İ N A N S M A N İ H T İ Y A C I N I N Z A M A N L A M A S I

Bilindiği gibi altyapı yatırımlarının tamamlanma süreleri genellikle uzundur. Buna bir de, bu tür yatırımların bitirilmesinin, önceden belirlenmiş süre içinde çoğunlukla mümkün olmayacağı ihtimali de eklenirse, süre uzunluğunun önemi daha da iyi anlaşılır.

Uzun süreli yatırımlarda en önemli nokta, finansman ve harcama planlarının uyumlu bir biçimde yapılmasıdır. Finansman ve harcama planlarında uyum sağlanmazsa, başarılı bir planlama yapılmamış demektir. Ayrıca bu durum, tüm ekonomi için de bir kayıptır. Harcama zamanına göre elde fazlaca kaynak bulunuyorsa, atıl fonlar, ekonomiden çekilerek alındığı için, kayıptır. Harcama zamanına göre eksik kaynak bulunuyor ya da hiç kaynak bulunmuyorsa, yine bir kayıp söz konusudur. Çünkü, hem projeye ayrılan üretim faktörlerinin alternatif kullanımı yapılamadığı için bir kayıp vardır, hem de altyapıdan yararlanacak üretken yatırımlar daha önce yapılamadığı için bir kayıp vardır.

Sonuç olarak iyi bir zamanlamanın planlanıp uygulanmaması, her durumda ekonomik kalkınmayı olumsuz yönde

etkiler.

İşte bu nedenlerden ötürü, özellikle altyapı yatırımlarında, projenin kuruluşuna başlanılmasından tamamlanmasına kadar, finansman ihtiyacı gösteren bütün harcamaların haftalık, aylık ve yıllık olarak zamanlanması gereklidir. Ekonominin genel durumu, uygulanan üretim tekniği ve yatırım faaliyetinin özelliğine göre, kit kaynakları en optimal miktar ve zamanda kullanan bir harcama planı yapılmalıdır. Harcama planından sonra, ona uygun olabilecek (zaman ve miktar bakımından) biçimde bir finansman planı hazırlanmalıdır. Böylelikle uzun tamamlanma süresi boyunca, aşırı ya da eksik finansman durumlarına düşülmemiş, uyum sağlanmış olur.

Demek ki, yalnızca altyapı yatırım projesinin gerektirdiği finansmanın bulunması yeterli değildir. Bunun yanında, projenin tamamlanmasına kadar geçen zaman boyutu içinde de harcama tür ve miktarı ile finansman kaynağının tür ve miktarı arasında optimal bir uyum sağlanması önem taşımaktadır.

## II. FİNANSMAN KAYNAĞININ BELİRLENMESİ

Finansman kaynakları, herhangi bir ekonomide ulaşılması hedef edinilen gelişme hızını sağlamak için gerekli olan her türlü yatırımın finansmanını gerçekleştiren mali kaynakların tümüdür. Buradan da anlaşılacağı gibi, ekonomik kalkınmayı sağlayacak yatırımların finansmanı ile sermaye birikimi arasında sıkı bir ilgi vardır(243)

---

(243) Savaş, Az Gelişmiş Memleketlerde Kalkınmanın Finansmanı, Eskişehir, 1963, s.67.

Az gelişmiş ülkelerin kalkınmalarında, konunun odak noktasını sermaye birikiminin oluşturduğu bilinmektedir(244). Bu nedenle, bütün sorun kalkınmayı finanse edecek sermayenin elde edilmesidir(245).

Az gelişmiş ekonomilerde, sermaye birikimi kit ve cılızdır. İşte bundan ötürü, bu ekonomilerde finansman kaynaklarının bulunabilmesi, öncelikle, mevcut sermaye birikimini ekonomik kalkınma hedeflerine yöneltmek için girişilecek çabalara bağlıdır. Mevcut sermaye birikimi yanında, ekonominin potansiyel mali gücünün de harekete geçirilmesi gerekli görülmektedir.

Böylelikle yatırımların finansmanında, sermaye birikimi yanında diğer kaynaklarında ele alınması, bizi "finansman kaynakları" kavramına götürmektedir.

Yatırımları finanse edecek kaynaklar, yurt içi ve yurt dışı kaynaklardan elde edilmelerine göre, iki ana başlık altında incelenebilir. Az gelişmiş ülkelerde iç kaynakların yetersiz olması, dış kaynakların önemini artırmaktadır. Aneak şurası açıktır ki, ekonomik kalkınmada dış kaynakların önemi gözden kaçırılmasa dahi, sağlam, sağlıklı ve sürekli bir kalkınmanın başta gelen koşulu, istikrarlı iç finansman kaynaklarının yaratılması ve bunların yatırımların emrine sunulmasıdır.

Ancak genel kural olarak, ister yurt içinden, isterse yurt dışından sağlanmış olsun, elde edilen finansman kaynağının karşılayacağı yatırımın özelliğine göre kullanılması, politik tercihlere rağmen, ekonomik bir zorunluluktur(246).

---

(244) Aren, a.g.m., s.3'deki (1) nolu dipnot.

(245) Aren, a.g.m., s.3

(246) Tuncer, "Kamu Geliri ve Fiatlar", ESADER, C.IV, s.1, s.7.

Diğer bir deyişle, yatırımların finansmanında finansman edilecek yatırım türüne uygun kaynak kullanılmasıdır.

Bu kural, mikro ekonomik analizde -teşebbüsler düzeyinde- geçerli olduğu kadar, tüm ekonomide, kamu organları tarafından gerçekleştirilen altyapı yatırımları yönünden de genellikle geçerlidir. Genellikle diyoruz, çünkü kamu yatırımlarında ekonomi kurallarının uygulanma olanağı, bu yatırımların özelliği gereği, sınırlıdır. Bilindiği gibi, bu tür yatırımlarda ekonomi kuralları yanında, sosyal ve siyasal kurallar da geçerlidir.

Bu ilkeler çerçevesinde, ekonomik kalkınmayı yürüten sorumlu organın, ekonomik faaliyetlerin temel taşlarını meydana getiren altyapı yatırımlarının uygun finansman kaynaklarının optimal bir biçimde seçmesi gereklidir. Altyapı yatırımlarında kullanılacak iç ve dış finansman kaynaklarının seçimi ve bulunması oldukça önemli ve güç bir sorundur. Kamu burada da, kit kaynakların belirli ilkeler içinde dağılımı ile karşı karşıyadır. Çünkü, altyapı yatırımlarına ihtiyaç büyüktür. Sürekli olarak bir rekabet söz konusu olduğundan, harekâmların dikkatli bir biçimde sıraya sokulması gereklidir(247).

Bu açıklamalardan sonra, altyapı yatırımlarının finansman kaynaklarını ortaya koymağa çalışalım.

#### A. İÇ KAYNAKLAR

Altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesi, gelişmiş ülkeler için pek önemli değildir. Çünkü, bu ülkeler ya altyapıyı esasen kurmuşlardır, ya da ihtiyaç doğduğunda, bu amaçla kurulmuş finansman kuruluşlarıyla ihti-

---

(247) Haller, a.g.e., s.170.

yacı karşılamaktadırlar. Finansman kaynağı olarak yerli sermaye birikimi, geliştirmekte olan ülkelerde hayati öneme sahiptir. Buna rağmen çok sınırlı bir düzeydedir. Bu ülkeler altyapı yatırımlarını yapmak için gerekli olan sermaye mallarının büyük bir kısmını kendileri yaratmak zorundadırlar. Gelişmiş ülkelerde altyapı yatırım projelerinde ihtiyaç duyulan finansmanın %100 ü iç kaynaklardan sağlanabilmesine karşılık, geliştirmekte olan ülkelerde bu oran % 50-60 olarak hesaplanmıştır(248).

Az gelişmiş ülkelerde yatırımların finansmanında kullanılan iç kaynaklar genel olarak iki başlık altında toplanabilir:

- Gönüllü tasarruflar
- Zorunlu tasarruflar

Ekonomi biliminde tasarruf denildiği zaman, bireylerin ve kurumların elde etmiş oldukları gelirlerinden tüketime ayırmayıp, sermaye talep edenlerin emrine verebilecekleri gelir bölümü anlaşılır. Tüketilmeyen bu miktar, herhangi bir zorlamaya uğramadan yapılmış bir tasarruftur. Bu nedenle bu tür tasarruflara "gönüllü tasarruflar" denilebilir(249).

Gönüllü tasarrufların yanında, sonuçta aynen onlar gibi yatırımlara savkedilebilecek bir nitelik kazanan, ancak yapılmasındaki farklılık yönünden ona uymayan, zorlama yoluyla sağlanan bir tasarruf türü vardır ki, buna da "zorunlu tasarruf" (cebri tasarruf) diyoruz(250).

Tasarruf kavramını geniş anlamıyla alırsak (gönüllü

---

(248) Ghaussy, a.g.e., s.140.

(249) Aziz Köklü, İktisat Dersleri Giriş, Ankara, 1968, s.168.

(250) Köklü, İktisat..., s.168.

alt başlıkları altında inceleyebiliriz(251).

### 1. Gönüllü Tasarruflar

Yatırımların normal kaynağı bu tasarruflardır. Bu durumda ne kadar çok tasarruf yapılırsa, o kadar çok yatırım yapılacak demektir (tasarruf yatırım eşitliği nedeniyle). Ancak, az gelişmiş ülkelerde, genellikle, tasarruf meylî düşük ve buna bağlı olarak da tasarrufa ayrılan gelir miktarı azdır. Yapılan tasarruf miktarı az olunca, yatırım da az olacak ve kalkınma oldukça yavaş ilerleyecektir.

Az gelişmiş ülkelerde tasarrufun azlığı yanında, yapılan bu tasarrufun, kalkınma hedeflerine uygun olarak kullanılmadığı da bir gerçektir(252).

Bunun yanında, böyle ülkelerde, gönüllü tasarrufların arzedileceği bir sermaye piyasasının mevcut olması, devletin bu kaynaktan yeterince yararlanmasını önlemektedir(253).

Gelişmiş ülkelerde, bu tür piyasaların kurulmuş olması, devletin de özel yatırımcılar gibi, bu kaynaktan borçlanma yoluyla fon bulabilme olanağını genişletmektedir. Devletin bu tür borçlanması, ekonomik birimlerin gönüllü olarak yapmış oldukları tasarruflara yönelmiştir. Bu yolla yatırımlara aktarılmayan fonlardan yararlanmak olanağı doğabilir.

Ancak devletin borçlanma isteği, çoğunlukla özel yatırım faaliyetlerinin sınırlanmasıyla sonuçlanabilmek-

---

(251) Avni Zarakoğlu, İktisat, C.II, Ankara, 1963, s.183.

(252) İsmail Türk, Maliye Politikası (Amaçlar-Araçlar) ve Çağdaş Bütçe Teorileri, 2.B., Ankara, 1969, s.255.

(253) Suat Mirza, Sermaye Piyasası Türkiye'de Durumu ve Muhtemel Gelişmesi, İstanbul, 1965, s.12.

tedir(254).

Aslında, az gelişmiş ekonomilerde, devletin bu yolla borçlanarak kaynak elde etme olanakları sınırlıdır. Çünkü borçlanılmaya elverişli fonlar yeterince gelişme göstermemiştir. Ayrıca kamu otoritesi, gönüllü olarak borç verecek kimseler üzerinde yeterli bir güven duygusu da yaratamamış durumdadır.

Devletin ilk bakışta, gönüllü tasarruflardan yararlanabilmesi mümkün görülmele birlikte, uygulamada, özellikle az gelişmiş ülkelerde yukarıdaki nedenlerden ötürü, bu kaynaktan, altyapı yatırımlarını finanse etme olanağı yoktur. Esasen gönüllü tasarrufların özel sektörün üretken faaliyetlerinde kullanılması en uygun yol olarak görülmektedir.

## 2. Zorunlu Tasarruflar

Zorunlu tasarruflar yukarıda da belirtildiği gibi, zorunlu borçlanma, vergileme ve enflasyon başlıkları altında incelenebilir.

### a. Z o r u n l u B o r ç l a n m a

Az gelişmiş ülkelerde, devletin gönüllü tasarruflardan borçlanma yoluyla fon elde etmesindeki güçlükler, onu, devlet olmanın verdiği yetki ve otoriteyi kullanarak borç elde etme yoluna itmiştir. Kişi ve kurumların istekleri dışında tasarrufta bulunarak bunu, devlete borç olarak vermelerine, zorunlu borçlanma diyoruz(255).

Devlet zorunlu borçlanma yoluna gitmekle, borçlanma-

---

(254) Bkz.:Hudeczek, a.g.e., s.153.

(255) Bkz.:Bulutoglu, a.g.e., s.419.

saydı başka alanlara gidecek fonlara el koymakta ve ekonomiye yararlı ya da yararsız olacak bir takım faaliyetleri önlemektedir.

Bu nedenle devletin altyapı yatırıma faaliyetlerinde, borçlanma yoluyla finansmanda bulunması, titizlik gösterilmesi gereken bir işlemdir. Bunun için devlet, özel yatırıma faaliyetlerini desteklemeden, fon bulmağa çalışmalıdır. Esasen bu amaca hizmet edecek kaynaklar her ülkede mevcuttur(256). Bu kaynaklardan biri, memur ve işçiler yararına kurulmuş bulunan sosyal sigorta kurumları'dır(257).

Gerçekten de, bu kanaldan elde edilen fonların her ülkede çok gelişmiş olduğu ve kamu yatırımlarının önemli bir finansman kaynağı haline geldiği görülmektedir(258).

Altyapı yatırımlarının borçlanma yoluyla finansmanında diğer bir uygulama, tasarruf bonoları'dır. Bunlar belirli bir faizi taşıyan, belirli bir süre sonra ödenecek olan ve satın alınması zorunlu kılınan bonolardır. Türkiye'de, Gana'da, Brezilya'da vd. ülkelerde uygulanmış bir borçlanma yoludur(259).

(256) Bkz.:Türk, a.g.e., s.264.

(257) Bkz.:Aykut Herakmen, Teoride ve Türkiye'de Parafiskal Gelirler, Ankara, 1972, s.49 ve Herakmen, "Sosyal Parafiskal Gelir Toplamakla Yetkili Yeni Bir Örgüt:Bağkur", ESADER, C.VIII, S.2, s.337-338.

(258) Bkz.:Herakmen, Teoride..., s.36 ve Memduh Yaşa, "Devletin Sermaye Terakümünü Tanzimi ve Sanayide Direkt Devlet Yatırımları Türk Tecrübesi", Sanayide Yatırım ve Sermaye Terakümü, Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti, İstanbul, 1963, s.100.

(259) Bkz.:Helmut Lipfert, "Sermayenin Devletçe Yönetilişi ve Endüstride Direkt Yatırımlar Uluslararası Tecrübeler", Sanayide Yatırım ve Sermaye Terakümü, Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti, İstanbul, 1963, s.78.

Az gelişmiş ülkelerde zorunlu devlet borçlanmasının son bir kaynağı da, bankaların karşılıkları ve bankalarla anenim şirketlerin ihtiyatları'dır. Devlet, bu kuruluşların söz konusu fonlarına karşılık, kendi çıkarmış olduğu tahvilleri, satın almalarını zorunlu kılar(260). Böylelikle elde ettiği finansman olanağını, yatırım harcamalarında kullanabilir. Bunun dışında, geniş ölçüde sermaye isteyen altyapı kuruluşlarının finansman ihtiyacını karşılamak amacıyla, devletçe özel tahviller çıkarılabilir. Kullanıldığı altyapı kuruluşunun adıyla anılan bu tahvillerin satın alınmasının zorunlu kılındığı da uygulamada görülmüştür(261).

Bu açıklamalardan sonra, devletin borçlanma yoluyla toplam tasarruf hacmini artırabileceği anlaşılmaktadır. Özellikle zora dayanan borçlanmalarda bu durum açıkça görülebilir. Böyle bir finansman yolunun, vergiler karşısında bir alternatif olarak ele alınma şansının olduğu da belirtilmektedir(262).

#### b. V e r g i l e m e

Ekonomik kalkınmayı sağlayacak yatırımların yapılması için gerekli olan finansal kaynakların, kişilerin gönüllülerine göre yaptıkları tasarruflarla karşılanabileceğini sanmanın aşırı bir iyimserlik olduğu doğrudur(263). Az gelişmiş ülkelerin tüketim eğilimleri, gelişmiş ülkeler tarafından çeşitli biçimlerde sürekli olarak uyarılmaktadır. Sonuçta, az gelişmiş ülkelerin gönüllü tasarruf kapa-

(260) Bkz.:Büyükerşen, İç Devlet Borçlarının Enflasyonist Etkileri, İstanbul, 1966, s.142.

(261) Örneğin, Türkiye'de Demiryolu Tahvilleri.

(262) Bkz.:Nurkse, a.g.e., s.214.

(263) Bkz.:Nurkse, a.g.e., s.210.

siteleri kısıntıya uğramaktadır. Öte yandan geniş miktarda yatırım, kalkınmanın ön koşuludur. Yatırımların en sağlam kaynağı tasarruf olduğuna ve ekonomideki kit tasarruf hacminin genişletilmesi gerektiğine göre, kamunun kendi kendine meydana gelen tasarruf (gönüllü tasarruf) miktarına artırması kaçınılmazdır. Bunun en başta gelen aracı ise "vergileme"dir(264).

Zorunlu tasarrufları sağlayan bir araç olarak vergilendirmeye karşı çeşitli itirazlar ileri sürülmüştür. Bu itirazların ana fikri, gönüllü tasarruflar üzerinde vergilendirmenin yaratacağı olumsuz etkilerdir. Ancak, gönüllü tasarrufların yeterli bir miktarda yapılamaması ve uzun dönemde, sermaye birikiminin devlet eliyle yaratıldığına ilişkin uluslararası uygulamalar bu itirazların yerinde olmadığını göstermektedir(265).

Az gelişmiş ülkelerde yetersiz tasarruf hacmini genişletmeğe yarıyan vergileme tedbirleri, bu amaca hizmet eden diğer araçlara kıyasla en çok dikkat ve özen isteyevidir. Vergi, bu yolla yapılan tasarrufu değil, ekonomide yapılan toplam tasarrufu yükseltmelidir. Bu konuda ileri sürülen görüşlerde en çok birleşilen nokta, uygulanacak sistemin tüketim vergilerine dayanması gerektiğidir(266).

Devletin kişi ve özel sektör teşebbüslerinden aldığı vergiler yoluyla, altyapı yatırımlarını finanse etmesi en normal yol olarak görülmektedir. Çünkü, bu fonların altyapı yatırımı yerine, üretken yatırımlara yönltilmesi, altyapıdaki yatırımlar için kaybedilmiş bir sermayedir.

(264) Besim Üstünel, Kalkınmanın Neresindeyiz, Ankara, 1966, s.23

(265) Nurkse, a.g.e., s.212-213 ve Yaşa, a.g.m., s.98-99

(266) Yaşa, a.g.m., s.100.

Olaya daha yakın bakıldığında, vergi yolu ile özel teşebbüs-ten alınan sermayenin, özel teşebbüsün faaliyette bulundu-ğu alanlara yöneltilmesi şöyle bir durum ortaya çıkarmakta-dır: Özel teşebbüs, kamu sektörünün kendisine karşı yaptığı rekabeti, finanse etmek zorunda bırakılmaktadır(267).

### c. E n f l a s y o n

Az gelişmiş ülkelerde gönüllü tasarruflar kıt olduğundan, yatırımların enflasyon yoluyla finanse edilebileceğini ileri süren iktisatçılar vardır. Bunlara göre, düşük bir gelir ve istihdam düzeyinde bulunan bir ekonomide devletin, mevcut tasarruflardan başka, örneğin Merkez Ban-kasından elde ettiği krediyle yatırımlarını finanse ederse, bu durum yarar sağlayabilir. Çünkü bu yolla, hiç olmasa toplam talep yükseltilebilir ve buna bağlı olarak da ek bir istihdam hacmi ve gelir düzeyine ulaşılabilir(268).

Bunun dışında, bilindiği gibi altyapı yatırımları, e-kenomideki diğer yatırımlarla uyumlu olmak ve onların ihti-yaçlarını karşılamak amacıyla yapılmaktadır. Böyle olunca, bu tür yatırımların, devletin normal gelirlerinin seyrine değil, ekonomideki konjektürel durumlara uyması gerektiği ileri sürülmektedir(269). Böylelikle, altyapının hemen ger-çekleştirilmesini gerektiren üretimsel faaliyetlerin kısış-tığı dönemlerde, ihtiyaç duyulacak altyapı için uygun bir kaynak olarak "emisyon" öğütlenmektedir(270).

Esasen ekonomik kalkınmanın asgari bir enflasyon doğuracağı bundan kaçınmanın olanaksız olduğu çoğunlukla ileri sürülmektedir(271).

(267) Bkz.:Lipfert, a.g.m., s.78.

(268) Bkz.:Haller, a.g.e., s.155.

(269) Bkz.:Haller, a.g.e., s.170-171.

(270) Bkz.:Haller, a.g.e., s.171.

(271) Bkz.:Aren, a.g.m., s.4.

Yatırımları enflasyonist kaynaklarla finanse ederken, yatırımlar arasında bir ayırımın yapılması gereklidir. Kısa dönemde başlanıp bitirilecek yatırımlar bakımından, enflasyonun ekonomideki sermaye birikimine bir katkısı düşümlü olabilir(272). Bu nedenle, az gelişmiş ülkelerin yatırımlarını enflasyonla finanse ederken, ele alınan yatırımların "kısa dönemde üretim gücünü artırıcı" özellikte olması gerektiği üzerinde durulmalıdır(273).

Ancak enflasyonla finansmanda, bu özelliğe sahip yatırım türünü belirlemek ve kısa dönemde sonuca gitmek önemli bir serundur. Aksi takdirde kısa sürede üretim artırılamaz ve fiyat artışları, yatırım kaynaklarının optimal dağılımını bozar. Enflasyonun tüketimi daraltıcı yönü belirgin olmakla beraber, dar gelirli geniş halk kitlelerinin ezilmesi sonucunu doğurabilir. Gelirlerde neden olduğu farklılık, sosyal adalet ilkeleri çerçevesinde uygun görülmez(274).

Bütün bu sakıncaları, yatırımların enflasyonla finansmanında yapılacak çok küçük bir yanlışlığın, yararlarını silip götüreceğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle çok ölçülü ve titiz davranılması gereklidir.

#### B. D I Ş K A Y N A K L A R

Yatırımların finansmanında kullanılan iç kaynakların yanında dış kaynakların, kalkınmanın yükünü hafiflet-

---

(272) Bkz.:Lewis, "The Theory of Economic Growth", Homewood, Illinois, 1955, s.226-228.

(273) Bkz.:Kenneth K.Kurihara, "The Keynesian Theory of Economic Development", London, 1959, s.146.

(274) Bkz.:Zarakoğlu, İktisat, C.II, s.80 ve Savaş, Az Gelişmiş..., s.108.

mek ya da hızını artırmakta büyük önemi vardır(275). Gerçekten dış finansman kaynaklarının kullanılması bir çok ülkelerin ekonomik kalkınmalarında önemli bir rol oynamıştır. Amerika Birleşik Devletleri, Rusya, İsveç ve Kanada geniş ölçüde dış finansman kaynaklarından yararlanarak ekonomik kalkınmalarını başaranlar arasındadırlar(276).

Yatırımların finansmanında kullanılan başlıca dış kaynaklar, şöylece sıralanabilir:

- Yabancı özel yatırımlar,
- Dış borçlar,
- Dış yardım.

#### 1. Yabancı Özel Yatırımlar

Ekonomik kalkınma isteğinin gerçekleştirilmesinde, yararlanılabilecek dış finansman kaynaklarından biri, gelişmiş ülkelerdeki özel girişimcilerin, az gelişmiş ülkelere yatırım yapmalarıdır.

Az gelişmiş ülkelerin yabancı özel yatırımları kabul etmelerinde en önemli etkenler şunlardır:

- Bu tür yatırımların ekonomideki üretim kapasitesini artırması,
- Ekonomideki sermaye birikimini yükseltmesi ve
- Teknolojik yeniliklerden yararlanmak(277).

Yabancı özel yatırımların az gelişmiş ülkelere sağlı-

---

(275) Bkz.:Aren, a.g.m., s.5.

(276) Bkz.:W.W.Rostow, a.g.e., s.43.

(277) Bkz.:W.S.Gand, "Ekonomik Kalkınmada Özel Teşebbüs", (çev.Akar Öcal), ESADER, C.VIII, S.1, s.154.

yacağı yararlar bunlar olmasına karşılık, uygulamanın böyle sonuçlanmadığı çoğunluk yazarlarca ileri sürülmüştür(278).

Ayrıca bu tür yatırımlar, nitelikleri gereği, geldikleri ülkenin, üretken faaliyet alanlarına yönelirler. Yabancı özel yatırımlar, az gelişmiş ülkelerde altyapı yatırımlarının tamamlanmış olduğu kesimlere kayarlar. Bunların amacı, kendi ülkelerinde elde edebilecekleri gelirden daha fazlasını elde edebilmektir. Bu nedenle de, özelliği gereği kısa sürede üretken olmayan altyapı yatırımlarını, yabancı özel yatırımcıların yapmasını beklemek aşırı iyimserliktir(279).

## 2. Dış Borçlar

Yabancı özel yatırımların, az gelişmiş ülkelerin kalkınmalarında yeterince yararlı olmamaları, bu ülkelerin dışarıya borçlanmalarına neden olmuştur. Borç ya yabancı bir devletten alınır ya da uluslararası finansman kuruluşlarından elde edilir.

Dış borçlanma ile sağlanan fonlar genellikle kamunun denetimi altında yatırımlara aktarılır. Bu nedenle de, ülkenin genel kalkınma hedefi çerçevesinde en yararlı yerlere harcanmış olur(280).

Az gelişmiş ülkelerin dış borçlanmayı, yalnızca bir devletten yapmaktansa, uluslararası finansman kuruluşlarından yapmayı üstün tuttukları görülmektedir. Bu ayırimda rol oynayan etkenlerin, daha çok geçmişin siyasal tecrübeleri

---

(278) Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz.:Savaş, Az Gelişmiş..., s.117 ve 121, Türk, a.g.e., s.240-244 ve Nurkse, a.g.e., s.120-129.

(279) Bkz.:Ghauassy, a.g.e., s.154 ve Nurkse, a.g.e., s.43-44 ve 125.

(280) Bkz.:Savaş, Az Gelişmiş..., s.123-124.

olduğu belirtilmektedir. Ayrıca, borçlanmanın uluslararası finansman kuruluşlarından yapılması, ekonomide yabancı te-  
şebbüs tekeli de önlemektedir(281).

Uluslararası kurumların yardımıyla, gelişmekte olan ülkelerdeki yatırım projelerinin finansmanında göze çarpan en iyi taraf, kredi veren yabancı ülke ile alan arasında doğrudan bir ilişkinin olmaması nedeniyle, ortaya çıkabilecek sürtüşmelerin önüne geçmesidir.

Uluslararası finansman kuruluşlarının bu ve benzeri yararlarının yanında, yapılacak sermaye transferlerini hem miktar olarak artırmak ve hem de daha adil ve rasyonel dağıtımını sağlamak gibi fonksiyonları, son zamanlarda büyük bir gelişme göstermelerine neden olmuştur.

Gelişmekte olan ülkelerin gözüyle bakıldığında, her bakımdan uygun borç kaynağı "uluslararası finansman kurumları" olmaktadır. Guth, bunlara, gelişmekte olan ülkelere sermaye ihracı için, "Katalizatör" demektedir(282). En önemlisi "Dünya Bankası"dır. Bu banka yardımıyla, gerek Asya ve gerekse Latin Amerika ülkeleri en büyük elektrik fabrikalarını finanse edebilmişlerdir(283). Uluslararası finansman kuruluşlarının başlıcaları şunlardır:

- Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (Dünya Bankası)  
(International Bank for Reconstruction and Development)

Savaşta zarar görmüş ülkelerin imarını, doğal kaynakları zengin olan ülkelerin kalkınmalarında ihtiyaç duydukları

---

(281) Bkz.:Savaş, Az Gelişmiş..., s.124.

(282) Bkz.:Ghauassy, a.g.e., s.155'den W.Guth, Der Kapitalexport in unterentwickelte Länder, Tübingen 1957, s.27.

(283) Bkz.:Ghauassy, a.g.e., s.155-156.

finansman kaynaklarını sağlamayı ve uluslararası sermaye hareketlerini canlandırmak amacıyla kurulmuştur(284). Bu tür yatırımlardan doğan riskler, bankanın üyesi olan ülkelerce paylaşılır. Bankanın açacağı krediler sadece ekonomik değeri olan yatırımlara has olup(285), bu yatırımlarında sadece döviz ihtiyacı duyulan alanlarda kullanılması zorunludur(286). Açılan kredilerin çoğunluğu, elektrik enerjisine, ulaştırma ve haberleşme kuruluşlarına yatırılmıştır(287). Krediler özel girişimcilere de verilebilir. Bu takdirde yatırımın yapılacağı devletin garantisi istenir.

- Uluslararası Finansman Kurumu  
(International Finance Corporation)

Dünya Bankasının bir kuruluşudur. Özel girişimcilere daha fazla finansman olanağı sağlamak ve devlet garantisini ortadan kaldırmak amacıyla kurulmuştur(288).

- Uluslararası Para Fonu  
(International Monetary Fund)

Devletlerin kambiyo istikrarını sağlayabilmeleri, uluslararası çok yönlü ödeme anlaşmalarının yaygınlaştırılması, kambiyo sınırlamalarının kaldırılması ve uluslararası ticaretin geliştirilmesi amacıyla kurulmuş olan bir fondur. Bu fon kısa süreli bir finansman kaynağı olup bu tür ödeme güçlüklerini ortadan kaldırmayı amaçlar(289).

- 
- (284) Bkz.:Zarakoğlu, İktisat, c.II, s.156 ve Dirimtekin, Uluslararası İlişkiler "Dış Ticaret", (Teksir),1973, s.156-157.  
 (285) Bkz.:Türk, a.g.e., s.248.  
 (286) Bkz.:Savaş, a.g.e., s.127.  
 (287) Bkz.:Savaş, a.g.e., s.127.  
 (288) Bkz.:Dirimtekin, Uluslararası..., s.157ve Tuncer, Beynelmillel Teşekküller, İstanbul, 1960, s.26.  
 (289) Bkz.:Zarakoğlu, İktisat, C.II, s.155-156 ve Dirimtekin, Uluslararası..., s.156.

- Avrupa Yatırım Bankası

( European Investment Bank)

Avrupa Ekonomik Topluluğuna ilişkin anlaşma gereğince kurulmuştur. Amacı, bu topluluk içindeki, Dünya Bankası yardımını alamayan ülkelerin özellikle altyapı yatırımlarının finansmanını sağlamaktır(290).

- İhracat-İthalat Bankası

( Export-Import Bank)

Bu banka aslında uluslararası bir kuruluş değildir. Fakat yapmış olduğu işlemler açısından Dünya Bankasına yaklaşmıştır. Bankanın amacı Amerikan özel girişimcilerinin ihracatlarını finanse ederek, garanti altına almaktır. Özellikle az gelişmiş ülkelere, Amerikan özel girişimcilerinin yapmış olduğu ihracatı finanse eder(291).

- Kelembö Planı

( Colombo Plan)

Güney-değu Asya ülkelerinin finansman ihtiyaçlarının bir kısmını karşılamak amacıyla kurulmuştur. İngiltere ve Birleşik Amerika gibi devletlerle Dünya Bankası gibi finansman kurumlarından elde edilen kredi ve yardımları kullanmaktadır(292).

### 3. Dış Yardımlar

Az gelişmiş ülkelerin kalkınma çabalarının başarılmasında; yabancı özel yatırımlarla dış borçların yeterli olmadığı zamanla anlaşılmıştır. Çünkü uluslararası sermaye hareketleri gittikçe azalma ve bunların faiz ve amortisman yükleri de gittikçe artma eğilimi göstermiştir(293).

(290) Ayrıntılı bilgi için bkz.:Ali Sait Yüksel, Avrupa Ekonomik Topluluğu (Ortak Pazar), (Teksir), Eskişehir, 1973, s.389-403.

(291) Bkz.:Tuncer, Beynelmilel..., s.27.

(292) Bkz.:Tuncer, Beynelmilel..., s.74.

(293) Bkz.:Savaş, Az Gelişmiş..., s.133 ve Türk, a.g.e., s.250.

Açıkça bilinen nedenlerden ötürü, bu tür borçlanmalara girmeden de sürekli olarak yabancı parası bulmakta zorluk çeken az gelişmiş bir ülke, bu ödemeleri transfer etmekte çok ağır bir yük altına girecek ve ödeme dengesizliklerine uğrayacaktır. Bunun dışında, dış borçlanmaların altında yatan bir sakınca da, devletin bu kaynağı, en acil ve kaçınılmaz altyapı yatırımlarında kullanmasıdır. Altyapı yatırımlarının uzun bir süre dış ödemeler bilançosuna herhangi bir yararı da çoğunlukla olmayacaktır(294).

Bütün bunlara karşı az gelişmiş ülkelerin kalkınması için finansman ihtiyacının çok yüksek olması, özellikle kalkınmanın ilk yıllarında finansmanın başka kaynaklardan elde edilmesi gerektiği gerçeğini ortaya çıkarmıştır. Bu kaynak dış yardım'dır. Dış yardımlar bağış veya kredi biçimindedir. Bağış'da bir sermaye transferi söz konusu olmasına karşılık, kredi'de devletlerarası bir borçlanma söz konusudur. Ancak, buradaki borçlanma çek elverişli koşullarda (ödemesiz belirli bir süre tanınması, çok düşük bir faiz haddi uygulanması ve uzun süreli bir geri ödeme devresinin olması gibi) elde edilmektedir. Bu nedenle de klâsik devletlerarası borçlanma niteliğinde bir borçlanma değildir. Tersine günümüz anlayışına uygun, özellikle az gelişmiş ülkelere çok yararlı bir borçlanma türüdür.

Dış yardımlar bu özelliklerinden ötürü, büyük sermaye isteyen ve az gelişmiş ülkelerin sınırlı iç finansman kaynaklarıyla karşılanamayan altyapı yatırımları için en uygun kaynak durumundadır.

Sonuç olarak, dış finansman kaynakları arasında, altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesinde en önemli kaynak-

---

(294) Bkz.:Lipfert, a.g.m., s.83.

ların "Dünyü Bankası Kredileri", "Avrupa Yatırım Bankası Kredileri" ve yukarıda belirtilen "Dış Yardımlar" olduğu ortaya çıkmaktadır.

### III. ALTYAPI YATIRIMLARININ FİNANSMANINDA UYULMASI GEREKEN GENEL İLKELER

Altyapı yatırımlarının uygulanmasında olduğu gibi, finansmanında da bazı ilkelere bağlı kalmak zorunludur. Ekonominin kit kaynakları bu ilkelerin ışığı altında kanalize edilmelidir. Özellikle altyapı yatırımlarında göze çarpan "gösteriş" etkisiyle, ekonominin yapısına ve dengesini bozucu atılımlara girmemek gereklidir.

Altyapı yatırımlarına ilişkin ekonomi politikası bölümünde ortaya konulanların paralelinde olan finansman ilkeleri şöylece sıralanabilir:

#### A. ENFLASYONSUZ FİNANSMAN

Az gelişmiş ülkelerin yapıları gereği, kalkınma çabalarında ister istemez asgari bir enflasyon mevcuttur. Ancak bu enflasyonun ölçüsü fazlaca kaçırıldığında, ortaya çıkacak sakıncaların giderilmesinin topluma çok büyük yük olacağı bilinmelidir.

Bu nedenle, özellikle tamamlanma süreleri uzun olan altyapı yatırımlarında, kesinlikle enflasyondan kaçınılmalıdır. Aslında, yatırımların enflasyon kaynaklarıyla finansmanı az gelişmiş ülkeler için güvenilir ve sağlıklı bir yol değildir(295).

---

(295) Bkz.:Türk, a.g.e., s.233.

## B. F İ Z İ K S E L D E N G E

Fiziksel anlamda denge, altyapı yatırımlarının üretken yatırımlarla uyum halinde olması gereğidir. Ekonomide dar boğazlara meydan vermeyecek bir biçimde yatırımların yapılması, kıt kaynaklarında rasyonel kullanılması demektir. Böylelikle, ihtiyaç duyulan altyapı en az finansman miktarı ile gerçekleştirilmiş olur.

## C. P A R A S A L D E N G E

Altyapı yatırımlarının finansmanında en çok dikkat edilmesi gereken noktalardan biri de parasal dengeyi kurabilmektir. Ekonomide istikrarı bozmamak, ulusal gelir artışını yavaşlatmamak ve gelir grupları üzerinde sosyal dengesizlikler yaratmamak için, altyapı yatırımlarının, sağlam ve uygun finansman kaynakları kullanılarak gerçekleştirilmesi gereklidir.

Özel sektör yatırımlarının gönüllü tasarruflarla finanse edilmesine karşılık, altyapı yatırımlarının, devletin elde ettiği gelirlerle finansmanına çalışılmalıdır(296).

Altyapı yatırımlarının hangi durumlarda borçlanma ile karşılanacağı, borcun süresi ve borçlanılacak kaynakların türü doğru olarak belirlenmelidir.

Vergileme yoluyla finansmana gidilecekse verginin, özellikle hangi tür gelirlere uygulanacağı, vergi ile borçlanma arasında nasıl bir seçim yapılacağı açıkça saptanmalıdır(297).

---

(296) Bkz.:Hudeczek, a.g.e., s.152-153, Türk, a.g.e., s.234 ve Robinson, a.g.e., s.65.

(297) Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz.:Haller, a.g.e., s.152-205, Bulutoğlu, a.g.e., s.420-423 ve Yaşa, Devlet Borçları, İstanbul, 1965, s.14-19.

Devlet borçlarının eninde sonunda, vergilerle ödeneceği dikkate alınarak(298), ortaya çıkacak külfetin, toplumun nesilleri arasında mümkün olduğu kadar adil dağılımına çaba gösterilmelidir.

İç kaynakların yanısıra dış kaynaklardan elde edilen finansman olanaklarının da, ekonomik kalkınma hedeflerine yöneltilmesi gereklidir.

Devletlerarası yardımlar, artan tüketim eğilimi tarafından eritilebilir. Ülke içinde tutarlı bir tasarruf-yatırım politikası izlenmekle, elde edilmiş bulunan bu fonların israfı önlenebilir(299).

Ülke içinde uygulanacak tedbirlerin, iç finansman kaynaklarının olduğu kadar dış kaynakların da etkin biçimde kullanılmasında, önemli bir rolü olduğu görülmektedir.

---

(298) Bkz.:Bulutoglu, a.g.e., s.420-421.

(299) Bkz.:Nurkse, a.g.e., s.205.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### ALTYAPI YATIRIMLARININ ETKİLERİ

#### I. ALTYAPI YATIRIMLARININ EKONOMİK ETKİLERİ

Genel olarak, yapılan her yatırımın ekonomiye iki türlü etkide bulunduğu bilinmektedir. Bunlar yatırımların "gelir artırıcı" ve "kapasite yaratıcı" etkileridir. Acaba tüm yatırımlar için ileri sürülen bu özelliklere benzer olarak, gerçekleştirilen altyapı yatırımlarının muhtemel sonuçları neler olabilir ve bunlar nasıl meydana gelir? Burada hemen şunu belirtelim ki, altyapı yatırımları da, diğer yatırımların sahip olduğu, söz konusu etkilere sahiptir(300). Fazla olarak, diğer yatırımların yaratamadığı sonuçları yarat-

---

(300) Bkz.:Tuncer, İktisadî Kalkınma ve Masraf Politikası, İstanbul, 1958, s.10-11.

ma özelliklerini de yapısında toplamış bulunmaktadır.

Ekonomik kalkınmanın stratejik araçlarından biri ve en önemlisi olan altyapı yatırımlarının, diğer yatırımlarda olduğu gibi gelir ve kapasite etkisini ve özelliği gereği yarattığı diğer etkilerini, (prodüktivite artırma, ekonominin yapısal değişimini sağlama ve düşük istihdamdaki ekonominin harekete geçirilmesi), ayrıntılı bir biçimde ortaya koymak gereklidir. Aslında, altyapı yatırımlarının, az gelişmiş ülkelerin ekonomik kalkınmalarına, bulunduğu iddia edilen katkının, en güzel ve tartışmasız bir biçimde gösterilmesi, böylece mümkün olabilecektir.

Şimdi az gelişmiş bir ekonomide yapılan altyapı yatırımlarının, bu ekonomilerde yaratacağı muhtemel etkileri ve bunların nasıl meydana geldiği sorusunu cevaplamaya çalışalım.

#### A. G E L İ R A R T I R I C I E T K İ S İ

Her yatırım gibi altyapı yatırımının da, gelir artırıcı etkisi vardır. Geleneksel ekonomi teorisinde, tam istihdamın varlığı ve "Mahreçler Kanunu" gereğince toplam talep veri olarak kabul edildiğinden, yatırımların gelir etkisi üzerinde durulmamıştır(301). Oysa ki, gelir etkisi, yatırımların ekonomide yarattıkları ilk etkidir. Diğer bir deyişle, yatırımların gelir etkisi, kısa dönemde görülen bir olaydır. Bilindiği gibi geleneksel ekonomi düşünürleri çoğunlukla uzun dönemli analizlerle uğraşmışlardır. Bu nedenle, yatırımların gelir etkisi üzerinde esaslı bir biçimde duran ilk iktisatçı, ekonomi teorisinde tamamen değişik bir analiz yöntemi geliştiren J.M.Keynes'tir. Keynes'in

---

(301) Bkz.:Savaş, İktisadî Analiz, s.489.

"Genel Teorisi"nde esas aldığı dönemler kısa sürelidir. Kısa dönemde ekonominin üretim kapasitesi değişmez kabul edilebileceğinden, yatırımların yalnızca gelir etkisi üzerinde durulması doğaldır(302).

O halde yapılan bir altyapı yatırımının kısa dönemde yarattığı ilk etki, gelirleri artırmak olmaktadır. Ancak bu olayın nasıl meydana geldiğini açıklamamız gereklidir.

Diyelim ki ekonominin herhangi bir altyapı alanında ( enerji, ulaştırma, eğitim vb.), devlet tarafından bir yatırım yapılacaktır. Yatırım kararının uygulanmasına geçildiği andan itibaren, bir takım harcamaların yapılması kaçınılmazdır. Devletin yatırımın gerçekleştirilmesinde kullandığı finansman kaynağı ister iç kaynaklardan (borçlanma, vergileme, enflasyon) isterse dış kaynaklardan (dış borçlanma, yardım) sağlanmış olsun, sonuç değişmez, bir harcama akımı mutlaka ortaya çıkacaktır. Yapılan harcama, üretim faktörlerinin gelirlerinde bir yükselmeye neden olacaktır.

İşte, otonom nitelikteki altyapı yatırımlarının yapılmasıyla, milli gelirden meydana gelen ve yatırımın yapılmasından önceki (ex ante) gelir düzeyinin, bir artış göstererek yükselmesi biçiminde ortaya çıkan olaya, altyapı yatırımlarının gelir etkisi diyoruz(303).

Buna bağlı olarak, altyapı yatırım hacmindeki artışın, milli geliri ne kadar artıracaklarını gösteren katsayıya da, altyapı yatırımlarının "gelir çarpanı" adı veril-

---

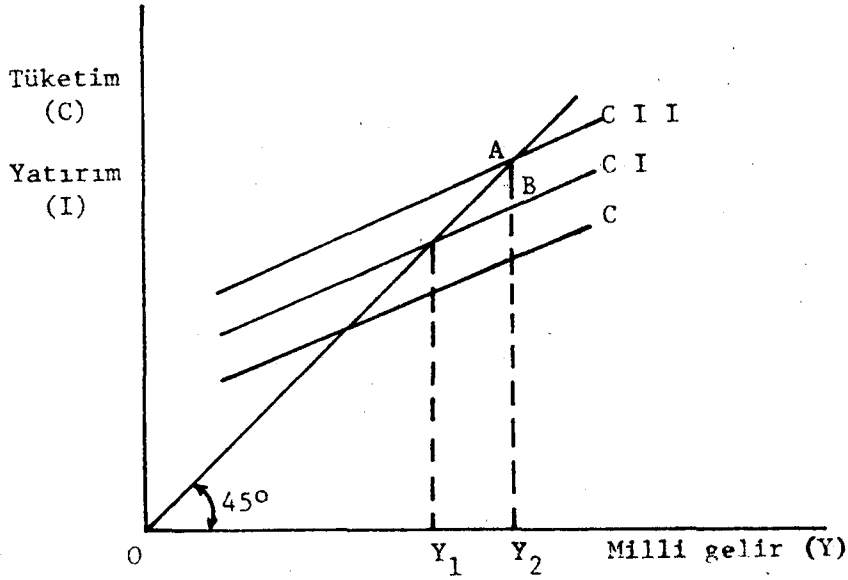
(302) Bkz.:Lawrence R.Klein, "Klasik Ekonomi Teorisi Karşısında Keynes'in Genel Teorisi", (çev. E.Han), ESADER, C.IX, S.2, s.257.

(303) Bkz.:Tuncer, İktisadi Kalkınma....., s.3.

mektedir(304).

İster ekonomik, isterse sosyal altyapı alanına yapılsın her türlü yatırım harcamasının, ekonomide meydana getirdiği bir gelir artışı söz konusudur. Çünkü gelir etkisinin, reel sermaye artışıyla ilişkisi yoktur(305). Örneğin, ekonomideki reel sermaye artışına hizmet eden bir enerji yatırımı gibi, eğitim ve araştırma alanlarındaki yatırım harcamaları da gelir artışına neden olurlar. Bu durumda altyapı alanındaki yatırımlar, alışılmış biçimde anlaşılan diğer yatırımlara tamamen benzemektedir(306).

Altyapı yatırımlarının, milli gelirden yaratmış olduğu gelir artırıcı etkisini diyagram üzerinde gösterebiliriz:



Altyapı yatırımlarının yapılmasıyla, otonom yatırımlarda meydana gelen bir artış (AB aralığı kadar), milli

(304) Bkz.:Ülgener, Milli Gelir..., s.290-291.

(305) Bkz.:Höslı, a.g.e., s.162.

(306) Bkz.:Höslı, a.g.e., s.162 ve Heinz Sauer mann, Einführung in die Volkswirtschaftslehre, Bd.I, Wiesbaden, 1960, s.180.

gelirde bir yükselmeye ( $Y_1 Y_2$  kadar) yol açmaktadır. Diyagramdan açıkça görülebileceği gibi,  $Y_1 Y_2$  uzaklığı AB aralığından büyüktür. Demek ki, altyapı yatırımlarındaki bir artış, milli gelirde bir kaç kat çoğalışa neden olmaktadır.

Altyapı yatırımlarının, milli gelirde kendinden daha fazla miktarda bir gelir artışına yol açtığı belirlendikten sonra, bu artışın az ya da fazla olmasının hangi unsurlara bağlı olduğunu ortaya koyabiliriz.

Diyagramdan görüldüğü gibi, tüketim fonksiyonunu gösteren (C) doğrusu ile  $45^\circ$  lik doğru arasında bir ilişki vardır. İşte (C) doğrusu  $45^\circ$  lik doğruya ne kadar yakın ve dik bir eğimde çizilirse, yapılan altyapı yatırımlarının yol açacağı gelir artışı da o kadar çok olacaktır. Diğer bir deyişle toplumun marjinal tüketim meyli ne kadar yüksekse, altyapı yatırımlarındaki artışın meydana getireceği gelir artışı da o kadar yüksek olacaktır. Demek ki, yatırımların çapran katsayısı (K) ile marjinal tüketim meyli ( $\frac{\Delta C}{\Delta Y}$ ) arasında doğru yönlü bir fonksiyonel ilişki bulunmaktadır(307).

## B. K A P A S İ T E Y A R A T I C I E T K İ S İ

Altyapı yatırımlarının ekonomide yaratmış olduğu gelir artırıcı etkisi, kısa ve uzun dönemlerde görülmesine karşılık, kapasite yaratma etkisi sadece uzun

---

(307) Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz.:Savaş, İktisadi Analiz, s.399-401 ve Ülgener, Milli Gelir İstihdam..., s.294-295.

dönemlerde görülebilmektedir. Aslında altyapı yatırımlarından beklenen de bu etkisidir. Altyapı yatırımlarının, gelir artırma amacına hizmet etmesi için yapılması, özel bazı durumlara ilişkindir(308). Buna karşılık altyapı yatırımlarının yapılmasındaki en esaslı nedenlerden biri, üretim ve yatırım kapasitesinin artırılmasına yardımcı olmasıdır.

Bilindiği gibi modern kalkınma teorilerinin temeli, yatırımların kapasite yaratıcı etkisine dayanır. Ekonomiler, ancak üretim güçlerini artırdıkları ve üretken yatırım yaptıkları ölçüde kalkınır ve gelişirler(309). Bunu sağlayan unsur ise, altyapı yatırımdır. Altyapı yatırımlarının, ekonomide kapasite yaratma etkisi hangi biçimlerde ortaya çıkabilir? Ya doğrudan doğruya üretim kapasitesinin artırılması ya da, altyapı yatırımı yapılmadan önce hiç bir ekonomik faaliyetin görülmediği yeni üretken yatırım alanlarının, diğer bir deyimle, yatırım kapasitesinin yaratılması biçiminde olabilir.

O halde altyapı yatırımlarının ekonomide yaratmış oldukları kapasite etkisinin; üretim kapasitesi ve yatırım kapasitesi diye iki ayrı başlık altında incelenmesi mümkündür.

### 1. Üretim Kapasitesinin Yaratılması

Burada belirtmek istenilen kapasite, altyapı yatırımlarının doğrudan doğruya üretim faaliyetleri üzerinde yarattığı etkidir. Altyapı yatırımlarının yapılmasında asıl amaç, diğer yatırımların gerçekleştirilmesini sağlamaktır. Yoksa doğrudan doğruya üretim kapasitesini artırmak değildir. Bu görev üretken yatırımlarla ilgilidir.

(308) "Düşük İstihdamdaki Ekonominin Harakete Geçirilmesi" gibi özel amaçlarla kullanılması söz konusu olabilmektedir. Bkz.:Bu çalışma, s. 146.

(309) Savaş, İktisadi..., s.489.

Ancak ekonomide altyapı kapasite açığı var ise, altyapı yatırımı yapılır yapılmaz, üretken yatırımların kapasite etkisine benzer bir etkide bulunabilir. Örneğin bir elektrik santrali ya da bir demiryolu yapımının, daha çok elektrik akımı ya da ulaştırma hizmeti üretme gücünü yarattığı için, üretim kapasitesi yaratma etkisi vardır. Hatta bir sulama projesinin, tarımsal işletmelerin, belli bir alanda yaptıkları üretimin kapasitesini artırmada doğrudan etkili olduğu ve böylelikle daha başka üretim türlerine geçmelerine olanak sağlayacağı iddia edilebilir(310).

Bu örneklerden de anlaşılacağı gibi, altyapı yatırımları, üretken yatırımlar gibi, üretim gücünün artmasında doğrudan etkili olabilmektedir. Fakat aşağıda da görüleceği gibi altyapı yatırımlarını yapmaktan amaçlanan, üretken yatırımların yapılmasını sağlamaktır. Böylece altyapı yatırımlarının ekonomide yarattığı üretim kapasitesini artırıcı etkisinin, aslında dolaylı bir etki olduğunu kabul etmemiz gerekmektedir. Bu takdirde altyapı yatırımlarının asıl ve doğrudan etkisinin, ekonomide üretken yatırım yapabilme gücünü ya da kapasitesini yaratmak olduğu gerçeği bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

## 2. Yatırım Kapasitesinin Yaratılması

Altyapı yatırımlarının ekonomide kapasite yaratmadaki en büyük rolü, üretken yatırımların yapılmasını sağlayacak yeni alanları onların emrine hazır tutmasıdır. Böylelikle ekonominin üretim yapma gücünü dolaylı olarak etkileme olanağı doğmaktadır.

Bilindiği gibi, üretken yatırımlar altyapı yatırımlarının sağladığı olanaklardan yararlanarak kurulur ve

---

(310) Bkz.: Bulutoğlu, a.g.e., s.101.

faaliyette bulunurlar.

Gerçek kalkınma, ekonomide üretim gücünün büyümesi olduğuna göre, yatırımların kapasite yaratma etkisinde ve buna bağlı olarak ekonomik kalkınma sürecinde en önemli yeri, altyapı yatırımlarının alınması gerekmektedir.

Altyapı yatırımlarının bu yolla kapasite yaratabilmesi için, diğer yatırımları uyarması zorunludur. Diğer bir deyişle, altyapı yatırımlarının yapılması, üretken yatırımlara, yeni kapasite yaratabilmeleri için bir neden olabilir. Sonuç olarak, yaratılan veya geliştirilen altyapı, özel yatırımlarının üretim isteklerini etkilediği ölçüde, kapasite yaratma fonksiyonuna sahiptir(311).

Altyapı yatırımlarının, bu yatırımların yapılmasından önce hiç düşünülmemeyen üretken yatırımların yapılmasına neden olmasına "açma etkisi"de denilmektedir. Altyapı yatırımlarının açma etkisi ile, bu tür yatırımların yapılmasına kadar hiç değer taşımayan ya da çok düşük değerde olan üretim faaliyetlerinin uyandırılması ve bu uyarma sonucunda, kapasite yönünden daha fazla yatırım yapılabileceği belirtilmektedir(312).

Örnek olarak, tarım kesiminde sulama kanallarının açılmasıyla, elverişsiz koşulların düzeltilmesi ve böylece kurak bölgelerin tarım faaliyetlerine açılması gösterilebilir. Ulaştırma alanına ilişkin yatırımlar yoluyla, sapa bir bölgenin ulaşım düzeninin kurulması, bu bölgeye örneğin bir maden işletmesinin ya da endüstriyel bir kuruluşun

---

(311) Bkz.:Haller, a.g.e., s.277.

(312) Bkz.:H.Meinhold, "Investitionen", Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, Bd.V, Stuttgart-Tübingen-Göttingen, 1956, s.337.

çekilmesini kolaylaştırır, Ulaşım bağlantıları ve pazarlama kurumları, öncelikle, endüstriyel kütle üretimi için geniş piyasalar yaratır(313). Ulaşım sektöründeki yatırımlar, bir ekonominin yeterlik derecesini en iyi biçimde ortaya koyarlar(314).

Bu açıklamalardan, altyapı yatırımlarının kapasite etkisinin, ekonomik faaliyetlerin iki ayrı yerinde ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Birincisi, çarpan-hızlandırıcı ortak modelinin işlemesiyle, ekonomide kızışan faaliyetlerin gereği olarak yapılan altyapı yatırımlarının kapasite etkisi. İkincisi, sağlıklı ve sürekli ekonomik kalkınmanın sürdürülebilmesi için, ülkenin potansiyel gelişme gücünün, üretken faaliyetlere açılması amacıyla yapılan altyapı yatırımlarının kapasite etkisi.

Altyapı yatırımları hangi amacın gereği olursa olsun, onun ekonomide yarattığı en esaslı etki, az ya da çok bir kapasitenin meydana getirilmiş olmasıdır.

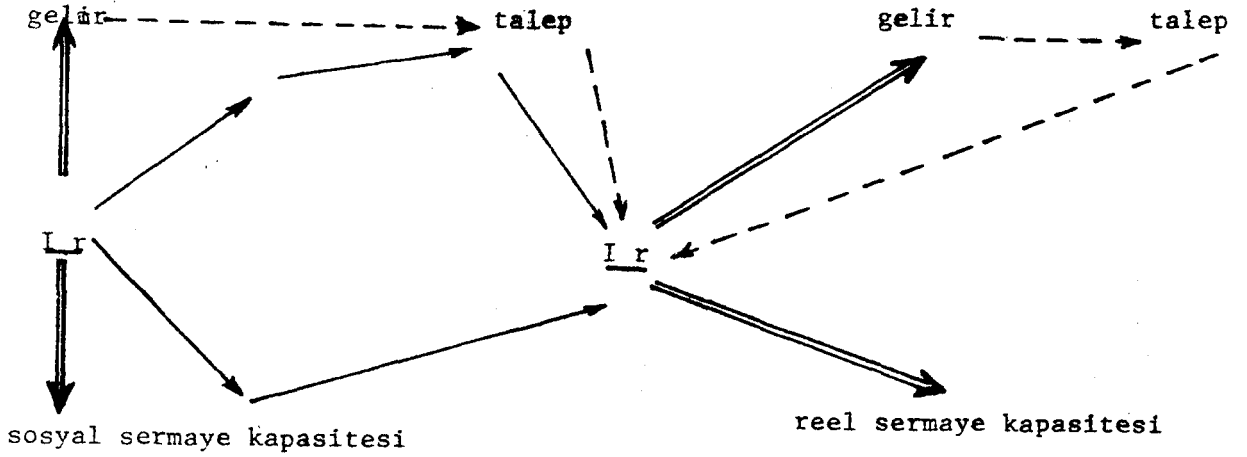
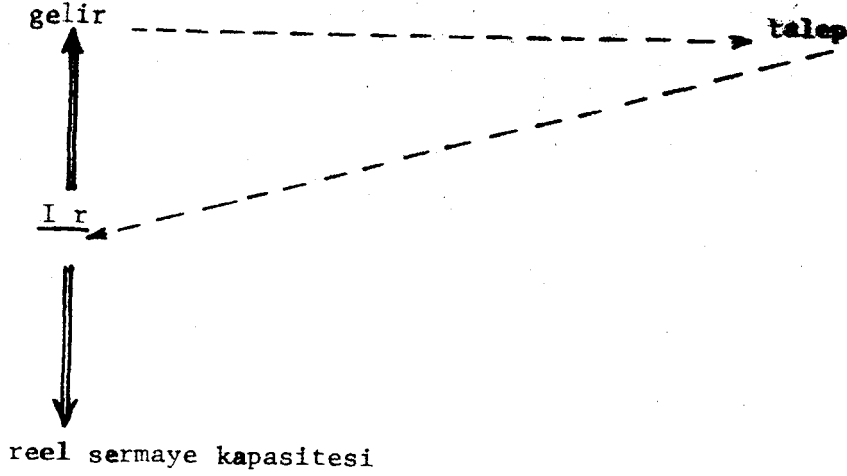
Altyapı yatırımlarının gelir ve kapasite etkileri, ekonomik ve sosyal altyapı yatırımları yönünden ele aldığımızda, sonucu daha açık bir biçimde görebiliriz. Aşağıdaki şekillerden ilkinde, ekonomik altyapıyı da kapsayan reel sermaye yatırımlarının ( $I_r$ ) etkileri gösterilmiştir. İkinci şekilde ise, sosyal altyapı yatırımlarının etkileri ortaya konmuş ve bu tür yatırımlarda ( $I_s$ ) ile gösterilmiştir(315).

---

(313) Bkz.:İ.Cemalçılar, Pazarlama, s.15, Kılıçbay, Türk Plan..., s.159 ve aynı sayfadaki dipnot, ve Bulut-öglü, a.g.e., s.101.

(314) Bkz.:Haller, a.g.e., s.278.

(315) Bkz.:Hösli, a.g.e., s.163-164.



İkinci şekilde, reel sermaye kapasitesinin (aynı zamanda reel sermaye yatırımlarının), sosyal sermaye kapasitesinin ölçüsüne bağlı kaldığı açıkça görülmektedir. Esasen her iki büyüklük arasında karşılıklı bir etkileşim vardır. Bir yandan ve en önemlisi, reel sermaye kapasitesinin yaratılması için sosyal sermaye yatırımları gerekli olmakta, buna karşılık diğer yandan, sosyal sermaye kapasitesinin meydana gelmesi, artan ekonomik ilerleme ve buna bağlı olarak artan reel sermaye yatırımları ile gerçekleşmektedir(316).

(316) Bkz.:Höslü, a.g.e., s.164.

## C. P R O D Ü K T İ V İ T E A R T İ R İ C İ E T K İ S İ

Altyapı yatırımlarının ekonomik faaliyetler üzerindeki bir diğer etkisi "prodüktivite" yönündendir. İster eğitim, araştırma ve sağlık gibi sosyal altyapı isterse enerji, ulaştırma ve sulama tesisleri gibi ekonomik altyapı biçiminde olsun, yapılan her yatırımın, mevcut prodüktiviteyi olumlu yönde etkileyeceği kabul edilmektedir(317).

Genel anlamı ile mal ve hizmet üretebilme gücü demek olan, prodüktiviteyi, amacımıza da uygun olması bakımından teknik tanımıyla "üretim faktörlerinin üretime katkısı" biçiminde verebiliriz(318). Böylelikle, bu tanımımızı ele aldığımız üretim faktörlerine uygulayarak, "emek prodüktivitesi", "sermaye prodüktivitesi" ve "doğal kaynaklar prodüktivitesi" kavramlarını elde edebiliriz.

Prodüktivite artışı deyiminden ise, ulusal ekonomide ya miktarı belli olan üretim faktörü ile eskiye oranla daha fazla mal ve hizmet üretilmesini ya da belli bir mal ve hizmet üretiminin eskiye oranla daha az üretim faktörü kullanarak elde edildiğini anlamaktayız(319).

Bu duruma göre, altyapı yatırımlarının, üretim miktarı ile bu üretimin elde edilmesi için kullanılan üretim

- 
- (317) S.Klatt, Zur Theorie Der Industrialisierung, Köln und Opladen, 1959, s.77-78, Kılıçbay, Türk Plan..., s.160, Bulutoğlu, a.g.e., s.193-194, Maurice Masion, "Die öffentlichen Ausgaben", Handbuch der Finanzwissenschaft, C.II, 2.B., Tübingen, 1956, s.21, Haller, a.g.e., s.277, Manisalıoğlu, a.g.e., s.20, Hösli, a.g.e., s.162-164.
- (318) Bkz.:Savaş, "Prodüktivite Kavramı ve Ölçülmesi", ESADER, C.VII, s.1, 1971, s.1.
- (319) Bkz.:Savaş, Prodüktivite..., s.4.

faktörleri arasındaki oranı olumlu yönde etkilemesine, "altyapı yatırımlarının prodüktivite etkisi" diyebiliriz.

Şimdi altyapı yatırımlarının emek, sermaye ve doğal kaynaklar üzerinde meydana getireceği prodüktivite etkilerini açıklamaya geçebiliriz.

### 1. Emek Prodüktivitesinin Artırılması

Ulusal hasılanın büyümesi için emek prodüktivitesinin artması temel bir koşuldur(320). Ne var ki, ekonominin türlü kesim ve bölgelerinde, emeğin prodüktivitesi farklılıklar gösterebilmektedir. Örneğin sanayi sektöründe, yüksek bir emek prodüktivitesi söz konusu olmasına rağmen, tarım sektöründe bu prodüktivite düşüktür. Bu durumun en büyük nedeni, sektörlerde kullanılan üretim tekniklerinin değişik olmasıdır. Sanayi kesiminde uygulanan üretim tekniği, üretim sürecinde istihdam edilen emeğin prodüktivitesinin yüksek olmasını sağlayacak bir bileşimdedir. Buna karşılık, tarım kesiminde uygulanan üretim tekniği, üretim sürecinde emek-yoğun bir bileşimi gerektirdiğinden, bu alanda istihdam edilen emeğin prodüktivitesinin düşük olması sonucuna doğurmaktadır.

Emek prodüktivitesinin, ekonominin çeşitli sektörlerindeki durumu böyle olurca, akla gelen en uygun çözüm yolu, işgücünün mümkün olan en yüksek oranda, sanayi sektöründe istihdam edilmesine çalışmak olmaktadır. Yüksek bir emek prodüktivitesi elde etmek için, altyapı yatırımlarına düşen görev, amaca erişebilmede gerekli olan yeni yatırım alanlarının açılmasına hizmet etmektir(321). Ulaştırma, enerji gibi

(320) Bkz.:Dirimtekin, Milli Gelirin Teşekkülünde ve İnkisamında Ücret ve Asgari Ücret Meseleleri, İstanbul, 1966, s.40-41.

(321) Bkz.:D.Hamberg, "Tam Kapasiteye Karşı Tam İstihdamda Büyüme", (çev.M.Tarım), İktisadi Büyüme ve Gelişme Seçme Yazılar, İstanbul, 1966, s.37.

yatırımlar yoluyla yaratılan üretken yatırım alanlarında istihdam edilecek emeğin prodüktivitesi, eskisine oranla mutlaka yüksek olacaktır.

Fakat yalnızca teknik koşullar emek prodüktivitesinin artırılmasında, tek bir etken değildir. Emek prodüktivitesinin artırılmasında asıl önemli olan, eğitim, sağlık, spor ve konut gibi daha çok sosyal alandaki altyapı yatırımlarıdır(322). İnsanlar emek güçlerini; üretim faaliyetinde ne kadar bilinçli kullanırlar ve ne kadar uzun süre üretime katılırlarsa, ekonomik kalkınmaya olan olumlu katkıları da o kadar büyük olacaktır(323). Hatta, insanların güzel, kullanışlı ve rahat konutlara kavuşturulması, onların çalışma istek ve güçlerini etkileyerek prodüktivitelerinin artmasına yardım edebilecektir(324).

## 2. Sermaye Prodüktivitesinin Artırılması

Ekonomide kullanılan reel sermaye mallarının prodüktivitesi, büyük ölçüde altyapı yatırımlarının varlığına bağlıdır.

Söz gelimi, elde hazır elektrik enerjisi olmayan, hammadde ve mamul malların ulaşımı için gerekli olanakları bulunmayan bir bölge, hiç bir zaman üretken yatırımlarda kullanılacak sermayeyi prodüktif kılamaz(325).

Ulaştırma ve enerji alanına yapılan altyapı yatırımları, sermayenin daha prodüktif kullanılmasını mümkün kılmakta ve dolayısıyla sermaye-hasıla oranını düşürmektedir. Bu tür yatırım harcamaları, yalnızca belirli bazı yatırımların

---

(322) Bkz.:Klatt, a.g.e., s.79 ve Üstünel, a.g.e., s.21.

(323) Bkz.:Brochier/Tabatoni, a.g.e., s.329.

(324) Bkz.:Zarakoğlu, İktisat İlminin Temel İlkeleri, C.I 2.B., Ankara, 1971, s.164.

(325) Bkz.:Nurkse, a.g.e., s.223.

prodüktivitesini artırmakla kalmamakta, ekonominin gelecekteki ihtiyaçlarını da kapsamaktadır. Bu yolla sağlanan kapasite ve olanaklar kullanıldıkça, bu yatırımların sermaye-hasıla oranı düşmekte ve genel prodüktivite artmaktadır(326).

Altyapı yatırımlarının prodüktivite etkisinin görülebilmesi için, yaratılan kapasiteden azami olarak yararlanılmalıdır. Böylelikle, hem altyapı yatırımlarının ve hem de buna bağlı olarak yapılan üretken yatırımların sermaye-hasıla oranları düşecektir. Yatırımlarda sermaye-hasıla oranının düşmesi, yatırımların prodüktivitesinin artması demektir(327).

Bu nedenle altyapı tesisleri kurulduğu zaman, sağlanan faydaların üretken yatırımlarca kullanılması gereklidir. Bu tesisler kurulduğu zaman, elde edilen faydaları kullanacak üretken yatırımlar gerçekleştirilmesse, kaynakların prodüktif kullanımı söz konusu olamaz. Bilindiği gibi, altyapı yatırımlarında "bölünmezlik" ilkesi geçerlidir. Bu nedenle bu tür yatırımlar marjinal miktarlar halinde artırılamazlar. Altyapı kapasitesinin, üretken faaliyetlerin gerektirdiğinden düşük olması, "ölçeğe verim" üstünlüğünden yararlanılmasına engel olur(328). İhtiyaçtan fazla kapasitede kurulmuş altyapı tesisi ise, "azalan maliyetler" ilkesinin işlemesini önleyerek kalkınma hızını yavaşlatır(329).

Ancak şurası açıktır ki, altyapı ile üretken yatırımlar arasındaki ilişkiler zaman yönünden planlanır ve gerekli tedbirler alınır, düşük kapasiteli altyapı yerine fazla

---

(326) Bkz.:Henry J.Bruton, "Büyüme Modelleri ve Az Gelişmiş Ekonomiler", (çev.İ.Turan), İktisadi Büyüme ve Gelişme Seçme Yazılar, s.135.

(327) Bkz.:Savaş, İktisadi Analiz, s.492.

(328) Bkz.:Bulutoglu, a.g.e., s.222-223.

(329) Bkz.:Manisalioglu, a.g.e., s.17.

kapasiteli altyapı tesislerinin kurulması ve yararlanılmayan kapasitenin önceden düşünüldüğü biçimde massedilebilme yollarının aranması daha üstün görülmektedir. Bu yolla, hem planlanan ekonomik faaliyetlerin aksamadan uygulanması, hem ekonomik kalkınmanın istenilen yöne kanalize edilmesi ve hem de, düşük kapasiteli altyapı tesisinin genişletilebilmesi için katlanılacak maliyetlerden kaçınılması mümkün olabilecektir.

### 3. Doğal Kaynakların Prodüktivitesinin Artırılması

Doğal kaynaklar, bir üretim faktörü olarak, ulusal hasılanın büyümesinde, diğer üretim faktörlerine kıyasla üstün bir yer almamakla birlikte, altyapı yatırımlarının prodüktivite etkisi yönünden ele alınabilecek bir öneme sahiptir.

Bilindiği gibi altyapı yatırımlarının yapıldığı alanların bir kısmı doğal kaynakların iyileştirilmesine ilişkindir(330).

Ekonomik faaliyetlerde, modern tarıma elverişli toprakları, su gücünü, madenleri ve diğer doğal zenginlikleri mümkün olduğu kadar yoğun kullanabilmek için, bu kaynakların prodüktif bir duruma getirilmesi zorunludur. Ekonominin doğal kaynaklar yönünden zengin olması yeterli değildir. Burada önemli olan mevcut potansiyelin üretken faaliyetlerin emrine verilmesidir. Bir ülkenin ekonomik kalkınmasında, yapılması gereken üretken faaliyetlerin ihtiyacı olan doğal kaynakların emre hazır bir duruma getirilmesi ise,

---

(330) Bkz.:Bu çalışma, s. 27.

ancak bu amaca yönelmiş altyapı yatırımlarıyla mümkündür. Modern tarım için en önemli unsur olan sulama tesislerinin kurulması(331), su gücünün topluma zarar vermeyecek bir biçimde kontrol altına alınması, ondan yararlanılarak enerji elde edilmesi, maden ve diğer kaynakların işletilmesi için gerekli ulaştırma düzeninin kurulması, görüldüğü gibi tamamen altyapı yatırımı niteliğindedir.

Doğal kaynaklara yönelmiş bu tür altyapı yatırımlarının, doğal kaynakları ekonomik faaliyetlerde kullanılabilir bir duruma getirmesi, onun prodüktivite etkisinin en açık delilidir.

#### D. EKONOMİNİN YAPISAL DEĞİŞİMİNİN SAĞLANMASI

Ulusların geçirdikleri tarihsel dönemlere baktığımızda, ekonomik kalkınma ve büyümelerinin, toplumun ekonomik yapısındaki değişmelere bağlı olduğu açıkça görülebilir(332). Sürekli olarak yapısal değişimi olmayan bir gelişme süreci düşünülemez. Ekonominin yapısal değişimi, ekonominin fiziksel yapısının, ekonomik etki yapan kurumlarının, insan kalite ve davranışlarının değiştirilmesi demektir. Bu amaçla gerçekleştirilen yatırımlara da, yapısal değişimi sağlayan yatırımlar denilir(333).

Söz konusu değişmeler, ekonomide uygulanmakta olan üretim tekniğinde meydana gelir. Üretim tekniğindeki bu tür değişmeler yoluyla ekonomik yapının örgüsü (düzeni)

---

(331) Bkz.:Aykut Hereman, "Tarımsal Prodüktivite ve Eskişehir Bölgesinde Tarımsal Prodüktiviteyi Artıracak Tedbirler", ESADER, C.III, s.2, s.43.

(332)Bkz.:Paulsen, Allgemeine Volkswirtschaftslehre, C.IV, s.135.

(333)Bkz.:Kılıçbay, Türk Plan..., s.49.

değişir(334). Ekonomik yapıyı değiştiren yatırımlar, sonuç olarak ekonomide sermaye/işgücü oranının yükselmesine ve sermaye yoğunluğunun artmasına neden olurlar. Emek birimine daha çok sermaye verilmesi "derinliğine sermaye birikimi" anlamına gelir. Ekonomide yapılan otonom yatırımlar genellikle bu sonucu değururlar(335).

Ekonomide, derinliğine sermaye birikimini sağlayan otonom yatırımlara örnek olarak enerji, ulaştırma ve sulama tesisleri gösterilebilir. Bu tür yatırımların yapılması ve üretken faaliyetler için bir temel kurulması, ekonomide diğer yatırım faaliyetlerinin gerçekleşmesine ve ekonomik yapının değişmesine neden olur.

Büyük bir enerji santrali bu enerjiyi kullanan işletmeleri, kendi enerji santrallerini kurmak külfetinden kurtarır. Hidrolik enerjiden yararlanan işletmelerin, bu nedenle enerji inputlarını azaltacakları açıktır.

Üretim merkezleri ile pazar bölgeleri arasında yapılan bir yol, üretici işletmelerin, her birim mal için duydukları ulaşım hizmeti ihtiyacını, diğer bir deyişle, ulaşım hizmeti inputunu azaltacaktır.

Yine büyük bir sulama tesisi, tarımsal işletmelerin kullandıkları teknikleri değiştirerek, ekonomik yapıya etkide bulunur.

Bu ve benzeri değişmelerin ekonominin yapısına, önce-

---

(334) Bkz.:Hudeczek, a.g.e., s.48-49.

(335) Bkz.:Atilla Candır, "Yatırım Projeleriyle İlgili Temel Ekonomik Kavramlar", Yatırım Projelerinin Hazırlanması ve Değerlendirilmesi, C.I, DYB, Ankara, 1970, s.24-25.

kine kıyasla başka bir özellik vereceği kabul edilmelidir(336).

Yukarıdaki nedenlerden doğan yapısal değişimleri, input-output katsayıları (koefisyonları) ve sermaye katsayıları (koefisyonları) üzerindeki etkileri açısından iki biçimde açıklayabiliriz(337).

#### 1. Input-Output Katsayılarının Değişmesi

Ekonomide yeni yapılan bir ulaştırma tesisinin, taşınan mal ve hizmet birimine düşen ulaştırma input'unu azalttığı kabul edilebilir.

Bu takdirde ekonominin diğer sektörlerinin, ulaştırma sektöründen aldığı input katsayısı değişecektir.

Yeni bir ulaştırma tesisi, bu tesisin hizmetinden yararlanacak diğer sektörlerin, ulaştırma input katsayısını küçültebilir. Çünkü hizmete sokulan yeni yol, üretim merkezi ile pazarlar arasındaki ulaşımı kısaltmış, buna bağlı olarak da ulaştırma inputu ihtiyacını azaltmıştır(338).

Bütün bu açıklamalar bizi şöyle bir sonuca götürebilir: Altyapı yatırımları aracılığıyla ekonominin sektörleri arasındaki ara malları akışı ile ilgili teknik yapısının değiştirilmesi, belli miktarda gelir yaratabilmek için gerekli kaynak ihtiyacını azaltır. Ya da bunun tersi olarak belli kaynakla yaratılacak olan milli gelir düzeyini yükseltir. Bu sonuç, altyapı yatırımlarının produktivite etkisine benzer bir durumdur(339).

(336) Bkz.:Kılıçbay, Türk Plan..., s.167.

(337) Bkz.:Kılıçbay, Türk Plan..., s.167.

(338) Bkz.:Kılıçbay, Türk Plan..., s.168-169.

(339) Bkz.:Kılıçbay, Türk Plan..., s.173.

## 2. Sermaye Katsayılarının Değişmesi

Sermaye katsayılarının değişmesi konusunda da, bir altyapı alanı olan enerji'yi ele alabiliriz. Enerji alanlarına yöneltilen altyapı yatırımlarının, üretken faaliyet alanlarında çalışan işletmeler üzerinde önemli bir etkisi vardır. Bu işletmeler, ihtiyaç duydukları enerjiyi; büyük makine ve tesislere sahip olmaksızın, enerji santrallerinin üretmiş oldukları enerjiyi kullanmakla karşılayabilirler. Bu iş için, küçük çapta makine ve teçhizata sahip olmaları yeterlidir. Bu durumda, söz konusu sektörlerde sermaye-hasıla oranı düşmüş olur. Çünkü belli miktarda mal ve hizmet üretmek için, ihtiyaç duyulacak enerji yatırımlarının toplam hasılaya olan oranı küçülmüş olacaktır(340).

Ekonominin çeşitli alanlarında gerçekleştirilen altyapı yatırımları, üretken faaliyet dallarında sermaye-hasıla oranına düşürdüğü takdirde, toplam üretim için ihtiyaç duyulacak sermaye miktarı azalır. Böylece üretim kollarında sermaye-hasıla oranının düşmesi, tüm ekonominin sermaye-hasıla oranının küçülmesi sonucunu doğurmuş olacaktır.

Ekonomik altyapı yatırımlarında olduğu gibi; eğitim, sağlık vb. alanlarda yapılan yatırımlar da, ekonominin yapısal değişimini etkiler. Eğitilmiş ve sağlıklı bir toplumun, üretim alanında erişeceği yüksek bir verimlilik düzeyi yanında, tüketici olarak rasyonel davranmaları ve ekonomik kalkınmaya bilinçli katkıları (yaptıkları tasarrufun miktarı ve biçimi yönünden), yapısal değişimin gözden kaçırılmaması gereken en esaslı nedenleridir.

---

(340) Bkz.:Kılıçbay, Türk Plan..., s.176.

E. D Ü Ş Ü K İ S T İ H D A M D A K İ  
E K O N O M İ N İ N H A R E K E T E  
G E Ç İ R İ L M E S İ

Altyapıyı kurmağa ilişkin tedbirlerin, özel sektörde görülen rantabilite düşüncesine bağlı olmadığı için, çoğunlukla devlet tarafından yerine getirildiği bilinmektedir. Devletin ekonomik hayatın gidişine yön verme isteğinde kullanacağı bir araç olması nedeniyle altyapı yatırımları özel bir öneme sahiptir.

Söz konusu yatırımların yapılmasıyla, ekonomiyi elverişsiz konjektürel durumlardan, enflasyonsuz tam istihdamın gerçekleşebildiği bir ortama getirme olanağı doğabilir(341).

Uygun bir tam istihdam düzeyine ulaşmayı amaçlayan herhangi bir ekonomik plan, ekonomik kalkınmanın hızlanmasında, çoğunlukla karşı koyulmayan bir yol olarak kabul edilmektedir(342). Devlet, ekonomiyi harekete geçirme fonksiyonunu diğer harcamalarda olduğu gibi altyapı yatırımları yoluyla da yerine getirebilir(pump Priming)(343).

İster sosyal harcamalar ister yatırım harcamaları olsun, kamu harcamalarının, istihdam politikasının bir aracı olarak kullanılması esaslı bir konudur(344). Devlet, istih-

---

(341) Bkz.:Haller, a.g.e., s.167 ve Falterbaun, a.g.e., s.76.

(342) Bkz.:Haller, a.g.e., s.169.

(343) Bkz.:Meinhold, a.g.m., s.337, Haller, a.g.e., s.169 ve Tuncer, İktisadi Kalkınma ve Masraf Politikası, İstanbul, 1958, s.3-4.

(344) Bkz.:Carl G.Baier, Allgemeine Volkswirtschaftslehre II, Stuttgart, 1965, s.170, Böhler, a.g.e., s.115-116 ve W.Weber und H.Weiss, "Entwicklung und Probleme der Konjunkturtheorie", Konjunktur- und Beschäftigungstheorie, 2.B., Kiepenhener-Witsch, Köln-Berlin, 1969, s.22.

dam düzeyinin düştüğü depresyonist durumlarda, ekonomik faaliyetleri canlandırabilir(345).

Ekonomide özel girişim faaliyetleri, ortaya konulan özendirme olanaklarına yeterince karşılık veremez ve kalkınma mekanizmasının harekete geçirilmesi sağlanamazsa, bu işlemleri kredi ve talep hacmini artırmayla desteklemek kaçınılmazdır. Özel girişimciler yeni kredi kolaylıklarından da yararlanamazlar ise, kredi genişletilmesini gerçekten etkili kılmak ve ekonomiyi içinde bulunduğu hareketsizlikten kurtarmak amacıyla, devletin ortaya çıkması zorunludur(346).

Bu duruma göre, devlet tarafından girişilecek bir genişleme politikasının genel ilkesi, krediye yeniden başvurulması konusunda öncülük görevini; gözü yılmış özel girişimciler yerine, kendi üzerine almak ve hareketi bu yolla sağlamaktır(347).

Düşük istihdamdaki bir ekonominin harekete geçirilmesinde genel ilke, ana hatlarıyla budur. Uygulamada bu ilke iki yoldan gerçekleştirilmeye çalışılır. Birincisi ya vergileri indirmek ya tamamıyla kaldırmak ya da masrafları artırmak yahut da her iki işi birden yapmak ve bu yolla normal bütçeye bilerek açık verdirmektir(348). İkincisi, borçlanmaya

---

(345) Bkz.:Fritz Voigt, Die Volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems, C.I, Berlin, 1960, s.287, Paulsen,a.g.e., C.IV, s.78-79, Dirimtekin, İşsizlik Sorunları, İstanbul, 1965, s.53-54 ve Tuncer, Kamu Maliyesi, s.97.

(346) Bkz.:Schober, a.g.e., s.135.

(347) Bkz.:Wilhelm Röpke, "Konjoktür ve Buhranlar", (çev.Ömer Celal Sarç), İstanbul, 1947, s.238.

(348) Ayrıntılı bilgi için bkz.:Günter Schmölders, Konjunktoren und Krisen, Rowohlt, Hamburg, 1955, s.77-94 ve Röpke, Die Lehre von der Wirtschaft, Erlenbach-Zürich und Stuttgart, 1968, s.294-295.

başvurarak altyapı yatırımlarına girişmektir(349).

Devletin altyapı yatırımları yoluyla, ekonomiyi genel ya da kısmî düşük istihdamdan yüksek bir istihdam düzeyine çıkarmasında çeşitli güçlükler mevcuttur. Bunları şöylece sıralıyabiliriz:

- Devletin elinde, altyapı yatırım projelerine ilişkin, önceden hazırlanmış alternatif yatırım planları olmalıdır. Eğer bu planlar yoksa, gerektiği anda, projelerin gerçekleştirilmesi olanaksızdır. Ya da kaynak dağılımı rasyonel bir biçimde olmaz.

- Altyapı yatırım planlarının hazırlanmasının zorunluluğu kadar, bu yatırımların gerçekleştirilebilmesi için, yeni ve masraflı bir örgütün kurulması da gerekli olabilir.

- Altyapı yatırımlarının başlama ve bitirme zamanlarının iyi belirlenmemesi, elde edinilmesi düşünülen sonuçların başarısına gölge düşürebilir. Burada esas olan, ekonomide meydana gelen bir boşluğun, en az zararla kapatılması ve bu yoldaki faaliyetlerin ekonominin enflasyonsuz yüksek istihdama erişmesine kadar sürdürülmesidir.

Altyapı yatırımlarının gelir artırıcı etkileri, bilindiği gibi sosyal harcamaların ve diğer harcamaların gelir artırıcı etkilerinden daha düşük değildir(350). Bunun yanında, bu tür yatırımların istihdam hacmi üzerindeki ve ekonomik hayatın canlandırılması gibi etkileri, üstünlüklerini ortaya koymaktadır(351). Özellikle ulaştırma tesisleri,

---

(349) Ayrıntılı bilgi için bkz.:Dirimtekin, İşsizlik..., s.50-53 ve Röpke, a.g.e., s.239.

(350) Bkz.:Bu çalışma, s.127.

(351) Bkz.:Türk, a.g.e., s.157.

elektrik santralleri, sulama kanalları , bataklık kurutulması, sosyal konut inşaatı, eğitim ve sağlık tesislerinin kurulmasıyla ilgili harcamalar depresyonu yenmeye en elverişli harcama türleri olarak görülmektedir(352). Çünkü bu yatırımlar yalnızca talep düzeyini yükseltmekle kalmaz, aynı zamanda ekonomide sosyal sabit sermaye birikimini sağlar ve özel sektörün daha fazla yatırım yapmasına yardımcı olurlar.

## II. ALTYAPI YATIRIMLARININ SOSYAL ETKİLERİ

Altyapı yatırımlarının ekonomik etkileri yanında, toplum üzerinde yaratmış olduğu sosyal etkilerine de kısaca değinmekte yarar vardır. Altyapı yatırımları, ekonomide, üretken faaliyetlerin gerçekleştirilmesi ve mümkün olan en verimli biçimde yürütülmesine hizmet ederken, toplumun ekonomik yapısını değiştirir. Ancak, değişimin yalnızca ekonomik yapıda olduğu iddia edilemez. Nitekim, Paulsen'e göre, ekonomik kalkınma, toplum yapısının sürekli değişmelerine bağlı kalmaktadır. Dolayısıyla da, değişimin yalnızca ekonominin değil, toplumun sosyal değerleriyle ve yapısıyla ilgili olduğu ileri sürülmektedir(353).

Altyapı yatırımları bilindiği gibi, kamu otoritesinin elinde, ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilmesinde bir araç olarak kullanılabilir. Altyapı yatırımları bilindiği gibi, kamu otoritesinin elinde, ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilmesinde bir araç olarak kullanılabilir.

Altyapı yatırımları bir yandan, ekonomik kalkınmanın yönünü ve hızını belirlerken, diğer yandan da, devletin sosyal politikasının gerçekleştirilmesine hizmet ederler. Altyapı yatırımlarının, toplum üzerindeki sosyal etkileri şö-

---

(352) Bkz.:Türk, a.g.e., s.157.

(353) Bkz.:Paussen,a.g.e., C.IV, s.135-136.

lece sıralanabilir:

- Bölgelerarası sosyal eşitsizliklerin giderilmesi,
- Eğitim düzeyinin yükseltilmesi,
- Sağlık koşullarının iyileştirilmesi.

Bu biçimde ortaya konulan altyapı yatırımlarının sosyal etkilerini, kısaca inceleyelim.

### A. B Ö L G E L E R A R A S I S O S Y A L E Ş İ T S İ Z L İ K L E R İ N G İ D E R İ L M E S İ

Bugün artık şurası açıkça bilinmektedir ki, tipik bir ekonomik gelişme, tarımsal toplulukların, kentleşmiş topluluklar haline gelmesini sağlamağa çalışmaktadır. Tüm plan ve programlar, geçimlerini topraktan sağlayan insanların sayısını gittikçe azaltmak, sanayi ve hizmet alanlarında çalışan insanların sayısını çoğaltmak amacıyla yapılmaktadır(354).

Kendi haline bırakılmış ekonomik kalkınmanın toplumda sosyal eşitsizlikleri yaratacağı açıktır. Özellikle altyapı yatırımlarının bölgesel dağılımında plansız ve programsız bir davranışın sonuçları gerçekten olumsuzdur. Toplumda iki ayrı ekonomik ve politik yapı yan yana sürüp gider. Bir yanda, genişleyen kentler, yeni kurulan sanayi kolları, oldukça modern sayılabilecek ticari ve mali kurumlar ve büyük güçlükler pahasına da olsa, köyden akan işgücünü sür'atle emen

---

(354) Bkz.:Münir P.Benjenk, "Devlet Tarafından Sağlanması Gereken Hizmetler", İktisadi Kalkınmanın Sosyal Meseseleri, Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konfrans Heyeti, İstanbul, 1963, s.379.

modern altyapı tesisleri vardır. Öte yanda ise, girişimeci unsurların çoğunu kaybetmiş, nüfusun büyük bir kısmını barındıran hareketsiz bir köy çevresi göze çarpar. Burada insanlar ilerleme olanaklarından yoksun olduklarını bilerek, yüzeyde kalan bazı yeniliklerle uygarlıktan uzak bir ortamda yaşamlarını sürdürürler(355). Modern ulaştırma ve kitle haberleşme araçları onların, bu durumlarını görmelerine fırsat verir. Bu bölgelerde hayat yerleşmiş geleneklere göre sürüp gider. Ne var ki, sosyal yapının temelinde gittikçe büyüyen bir hoşnutsuzluk duyulur. Bu güç, sıkıcı yoksul hayat biçimine.

Toplumun bu tür ikiye bölünmesinden doğacak büyük sakinler ortadadır(356). İşte bu nedenle, kalkınma yolunda olan her ülke, bölgelerarası sosyal kalkınma düzeylerine özenle eğilmek zorundadır. İnsan mutluluğunu artıran gerçek bir kalkınmanın başarılabilmesi, öyle görünüyor ki, sadece ekonomik alanda elde edilecek ilerlemelerle sınırlı değildir. Gerçek bir kalkınma, toplumun ekonomik, sosyal vb. yapılarındaki dengeli bir kalkınmayı gerekli kılmaktadır.

Serbest piyasa faaliyetlerinin oluşturduğu normal koşullar, kalkınma çabasının yalnız bazı belirli bölgelerde, hatta tek bir kentin çevresinde toplanmasına neden olabilir. Bu toplanma sonucunda öbür bölgeler gözden kaçır ve ulusal ekonomi bakımından en yüksek kalkınma hızı sağlansa bile ortaya çıkan sosyal sorunlar çoğu kez çözümlenmeden kalabilir.

---

(355) Bkz.: Benjenk, a.g.m., s.381.

(356) Bkz.: Zeynel Dinler, "Bölgesel Dengesizliğin Ortaya Çıkış Nedenleri Fayda ve Sakıncaları", AKADEMİ, C.I, No.1, Bursa İ.T.İ.A.Yayı, s.56-57.

Bölgeler arasında meydana gelen bu tür eşitsizlik ve farklılaşmanın önüne geçebilmede devletin elindeki en etkili araç, altyapı yatırımlarıdır. Ülkenin olduğu kadar, geri kalmış bölgelerin kalkındırılmalarıyla ilgili olarak demiryolu, liman, karayolu, enerji santralleri ve sulama kanalları gibi ekonomik altyapı kuruluşları için yapılacak yatırımlar en önemli unsurlardır. Ekonomik altyapı tesislerine, okul, hastane vb. gibi sosyal altyapı kuruluşları da eklenmelidir.

Bütün bunlar kalkınmanın başta gelen gerekleri olduğuna göre, geri kalmış bölgelerin gelişmesinde önemli sayılmaları boşuna ve tutarsız bir davranış değildir(357).

Kamu otoritesinin amacı, bölgelerarası dengeli kalkınmanın sağlanması gibi, ekonomik kalkınmayı sosyal değer ölçülerini dikkate alarak gerçekleştirmek ise, yukarıda sözü edilen ekonomik ve sosyal altyapı kuruluşlarını, bu amacına uygun olarak dağıtmak zorundadır.

Geri kalmış bölgeler halkının, ekonomik kalkınmadan payına düşeni alabilmesi, bu bölgelerde üretken ekonomik faaliyetlerin yapılmasıyla gerçekleşecektir. Bilindiği gibi, üretken ekonomik faaliyetler ancak gerekli ve yeterli temel yapının kurulduğu alanlarda yapılabilir. Bu temel yapı ise, kamunun yapacağı altyapı yatırımlarının bir eseridir.

Altyapı yatırımlarının, özel sektörce yapılacak üretken yatırımları tek başına istenilen alanlara çekemeyeceği ileri sürülse bile(358), bu konuda etkili bir araç olduğu

---

(357) Bkz.:Benjenk, a.g.e., s.390-391.

(358) Bkz.:Bulutoglu, a.g.e., s.223-224.

unutulmamalıdır(359). Kaldı ki, kısa sürede olmasa bile uzun sürede rantabl olabilecek yatırımlara, özel sektör yanaşmasa da, kamunun kendisinin bu tür yatırımları yapmasının, amaca erişebilmede herhangi bir sakıncası yoktur.

Bu duruma göre, ekonomik kalkınma süreci içinde, bölgeler arasında meydana gelecek dengesizlikten doğan sosyal çalkantılar, hoşnutsuzluklar ve eşitsizliklerin giderilmesi isteniyorsa, altyapı yatırımları bu konuda bir araç olarak kullanılabilirler.

### B. E Ğ İ T İ M D Ü Z E Y İ N İ N Y Ü K S E L T İ L M E S İ

Eğitim alanına yapılan yatırımlar, sosyal altyapıyı güçlendirme ve geliştirme anlamındadır. Eğitim yatırımlarının, bireylerin ekonomik faaliyetlerinde daha rasyonel davranmalarını sağlamak ve verimli kılmak gibi ekonomik sonuçları yanında, eğitilmiş bir toplum yapısını gerçekleştirmek gibi doğrudan, sosyal etkileri vardır.

Eğitim alanına yapılan yatırımlar, toplumda kişilere yeteneklerine göre yetişme olanakları sağlayacak sosyal adalet ve fırsat eşitliği ilkelerini gerçekleştiren en etkili araçtır. Bunun yanında insanların doğal ve toplumsal çevrelerini tanımak, refah ve mutluluklarını artırmak gibi yararları da bulunmaktadır(360).

Eğitim alanlarına yapılan altyapı yatırımları, bilgi akışını ve kültürel gelişmesini hızlandırır ve güçlendirir(361).

---

(359) Bkz.:Semih Bükler, İşletmelerin Finansal Yönetiminde Yatırım Kararları ve Türkiye'deki Uygulama, Ankara, 1973, s.23.

(360) D.P.T., Kalkınma Planı (Birinci Beş Yıl 1963-1967), s.441.

(361) Bkz.:Serin, Eğitim Ekonomisi, s.93.

## C. SAĞLIK KOŞULLARININ İYİLEŞTİRİLMESİ

Sağlık alanına yapılan yatırımlar, toplumun ruh ve beden sağlığının korunup, sosyal gelişmenin yüksek bir düzeye ulaşmasına doğrudan doğruya neden olur. Ayrıca, halkın sağlık hizmetlerinden gittikçe artan bir ölçüde yararlanması, geniş halk kitlelerine yöneltilmesi, ancak bu alanda yapılan yatırımlarla gerçekleşmektedir.

Halkın sağlık koşullarının iyileştirilmesi, bilindiği gibi, insan gücünün ekonomik kalkınma çabasında daha verimli olmasını sağlamaktadır. Sosyal alanda ise, onların sağlık konusunda eğitilmesi, bulaşıcı hastalıkların yok edilmesi, beslenme koşullarının geliştirilmesi, ana ve çocuk sağlığının vb. korunması gibi hizmetlerin yerine getirilmesini gerçekleştirmektedir.

Sağlık alanına yapılan altyapı yatırımlarının dolaylı etkisi, insan gücünün daha verimli kılınması gibi ekonomik anlamda ise, doğrudan etkisi, halkın yarınına güvenle bakması ve mutluluğunu artırması gibi sosyal anlamda bir kamu hizmetidir.

Ancak, sanayileşmenin gerektirdiği altyapı yatırımlarının, devlet eliyle yapılması 1930 yılından sonraki dönemde başlamıştır(365).

1933 yılına kadar, liberal ekonomi politikasının uygulanması bekleneni veremeyince, bu tarihten itibaren, devlet, ekonomik hayata daha çok müdahale etmek gereğini duymuştur. Sanayileşme için özel sektör faaliyetlerinin desteklenmesi ve bu arada kamu sektörünün de ekonomik faaliyetlerde bulunması kararlaştırılmıştır. Bu faaliyetlerin büyük bir kısmı direkt üretken yatırım alanlarında olmakla birlikte, özellikle demiryolu ve diğer altyapı alanlarında da kendini göstermiştir. Sanayileşmenin gerektirdiği, yüksek yetenekte işgücünün yetiştirilmesi, temel sosyal altyapı tesislerinin kurulması, elektrik enerjisi ve diğer enerji kaynaklarından yararlanma gibi istekler, bu dönemin altyapı faaliyetlerinin esasını meydana getirmiştir(366).

### C. A L T Y A P I Y A T I R I M L A R I N I N F İ N A N S M A N I

Cumhuriyetin kurulması ile birlikte, başlayan kalkınma çabasında yatırımların finansmanı konusu, hükümetlerin en önemli ekonomik sorunu olmuştur. Kamu maliyesinin en belirgin özelliği, dar anlamda kamu hizmetleri ve savunma harcamalarının yanında; eğitim, bayındırlık, ulaştırma gibi alanlarda yatırımları yapmak ve kalkınmayı gerçekleştirmek ilkesini benimsemesidir(367).

(365) Bkz.: Kılıçbay, "Türkiye'de Planlama (1923-1973)", Türkiye Ekonomisinin 50 Yılı Semineri, Bursa, İ.T. İ.A. Yayını, İstanbul, 1973, s.422.

(366) Bkz.: Aktan, a.g.e., s.50-52.

(367) Bkz.: Salih Şanver, Mali Politika ve Az Gelişmiş Ülkeler, İstanbul, 1968, s.138.

1923-1950 döneminde, ekonomik kalkınmanın temelini oluşturan sosyal sabit sermaye yatırımlarının bir an önce tamamlanması devletin ana önceliğini meydana getirmiştir. Bu arada yabancı kuruluşlar elinde bulunan; liman, demiryolu ve elektrik santralleri(368) millileştirilmiştir. Millileştirilen demiryollarına, devletçe yapılanları eklenmiştir. Bütün bu satın almalar ve yeni yatırımlar, kısmen vergi, kısmen de iç ve dış borçlanma ile gerçekleştirilmiştir(369).

Ekonomi politikası çerçevesinde uygulanan vergi sistemi sayesinde, önemli bir kısmı ekonomik kalkınmayla ilgili olan kamu hizmetlerinin finansmanı gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Ne var ki, vergi sisteminin, kamu kesiminin finansman ihtiyacını karşılama görevini başarıyla yerine getirdiği ileri sürülmektedir(370).

Finansman kaynağı olarak vergi yanında, iç ve dış borçlanmaya başvurulmuştur.

İç borçlanmaya ancak 1933 yılında gidilmiştir(371). Esasen yeni devletin on yıl içinde borç alabilmesi, ona duyulan bir güvenin ifadesidir. Altyapı yatırımlarının finansmanında özellikle iç borçlanma yolu başarılı olmuştur(372). O dönemde ulusal bir politika olarak benimsenen

(368) Şanver, "Türkiye'de Kamu Gelirleri", Türkiye Ekonomisinin 50 Yılı Semineri, Bursa İ.T.İ.A. Yayını, s.241.

(369) Ayrıntılı bilgi için bkz.:Yavaş, Devlet Borçları, s. 75-80.

(370) Sevin Görgün, "İktisadî Gelişme ve Türk Vergi Sistemi", Türkiye'nin İktisadî Gelişme Meseleleri, C.I, İstanbul, 1971, s.243.

(371) Büyükerşen, "Mevcut Uzun Vadeli İç Devlet Borçlarımız ve Gelecek Yıllardaki Durumu", ESADER, C.II, 3.2, s. 31'deki dipnot.

(372) Büyükerşen, İç Devlet..., s.52-53.

demiryolu yapımında, iç borçlanma büyük ölçüde kullanılmıştır(373).

1923-1950 döneminde altyapı yatırımlarında kullanılan dış borçlanmalar; Amerika Birleşik Devletleri, Sovyet Rusya, Danimarka-İsveç, Fransa ve İngiltere'den yapılmıştır(374). Bu tür borçlanmanın, devletlerarası dış borç niteliğinde olduğu anlaşılmaktadır.

## II. 1951 - 1962 DÖNEMİ

### A. A L T Y A P I Y A T I R I M P O L İ T İ K A S I

1950 yılından sonra izlenen altyapı yatırım politikasında değişimler olmuştur. Özellikle 1952 yılından sonra girilen büyük sosyal sabit sermaye yatırımları ve bunların gerektirdiği inşaat faaliyetleri, ekonomide önemli darboğazlar yaratmıştır. 1958 yılına kadar süren bu dönem, Türkiye Ekonomisinde altyapı alanlarında fazla kapasitelerin meydana gelmesine neden olmuştur. Karayolları, baraj ve sulama tesisleri gibi altyapı kuruluşlarının ekonomiye kazandırılmasına rağmen, bu faaliyetlerin plansız yapılması ve sağlam kaynaklarla finanse edilmemesi, kaynakların optimal dağılımını önlemiştir.

Bu dönemde; ulaştırma, özellikle karayolu alanında, baraj ve sulama tesislerinde büyük bir kapasite yaratılmasına rağmen, örneğin barajlardan elde edilecek elektrik

(373) Bkz.:Büyükerşen, "Mevcut Uzun...", s.31.

(374) Bkz.:Şanver, Türkiye'de..., s.242 ve Zarakoğlu, İktisat II, s.133.

enerjisinin kullanılabilmesi için gerekli taşıma hatları zamanında kurulamamıştır. Ayrıca bu enerjiyi kullanacak tesisler gerektiği biçimde planlanmamıştır(375).

Kısa dönemde piyasaya yansımayan ya da çok az yansıyan altyapı alanlarındaki inşaat faaliyetlerinin oldukça yüksek düzeylere varması, ulusal ekonomimizde hızlı bir enflasyonun ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ayrıca, altyapı yatırım faaliyetlerinin dış ticaret konusu olmaması, bu dönemde ekonominin dış dengesine olumsuz etkilerde bulunmuştur(376).

#### B. A L T Y A P I Y A T I R I M F A A L İ Y E T L E R İ

1950 yılından sonra Türkiye Ekonomisinde, altyapı yatırım faaliyetleri artmaya devam etmiştir. Bu dönemde, ekonomi politikasına uygulayanlar, ekonomik faaliyetlerde özel teşebbüse öncelik vermek amacındaydılar. Ancak özel sektörün yapmadığı enerji, sulama, liman inşaatı, ulaştırma ve haberleşmeye ilişkin yatırımları devlet tarafından yüklenilmekteydi(377). Bu dönemin en önemli özelliği, karayolu düzeninin oldukça geliştirilmesidir. Karayolu yapımının yanısıra birçok barajın inşasına başlanmış olup, bunlardan bir kısmı tamamlanabilmiştir. 1952 yılı sonrasında bu tür inşaat yatırımları (karayolu, baraj, liman gibi) ön plana geçerek, bu dönemin en yoğun ekonomik faaliyetlerini meydana getirmiştir(378).

(375) Bkz.:Aren,"İktisaden Az...., s.15-16.

(376) Bkz.:Aren,"İktisaden Az...., s.13-14.

(377) Bkz.:Aktan, a.g.e., s.57.

(378) Bkz.:Aren , "İktisaden Az...., s.13.

Cumhuriyetin kuruluşundan 1960 yılına kadar geçen sü-  
re içinde, özellikle sosyal ve ekonomik altyapı alanlarında  
meydana getirilen sonuçları, en iyi biçimde aşağıdaki tab-  
lodan görebiliriz:

Yıllar	Nüfusun okur-yazar oranı (%)	Öğrenci sayısı (bin)	Hastahane yatak sa- yısı (bin)	Elektrik üretimi (mil/kw)	Demiryolu uzunluğu (km)	Devlet ve il yolları (km)
1923(x)	10,6	350	3,3		3 756	18 335
1930	19,2	540	5,2	106,3	5 639	29 636
1940	22,4	1 110	11,9	396,9	7 381	41 000
1950	33,6	1 780	18,8	789,6	7 671	47 100
1960	40,1	3 340	45,0	2 886,0	7 800	61 500

Kaynak: DPT, "BBYP"

(x) 1927 yılına ait.

## C. A L T Y A P I Y A T I R I M L A R I N I N F İ N A N S M A N I

1951 yılından planlı kalkınma dönemine kadar, altyapı yatırımlarının finansmanında veri, borçlanma ve enflasyon kullanılmıştır. Bu dönemin en belirgin finansman kaynakları, dış borçlanma ve enflasyondur(379).

Bu dönemde devlet, gerek Kamu İktisadi Teşebbüslerini gerekse bütçe harcamalarının 1/3 üne yakın bir kısmını yatırımlara ayırarak ekonomiyi güçlendirmeye çalışmıştır. Ancak, gerekli ek finansman kaynaklarının bulunamayışı, kamu hizmetlerinin kalite ve miktarından bazı fedakârlıkların yapılmasını zorunlu kılmıştır(380).

Girişilen büyük inşaat yatırımları, ürünlerini kısa dönemde piyasaya yansıtmadığından enflasyonist baskı büyümüş ve yapılan yatırımların ithalat-ihracat alanlarında olumlu etkileri görülememiştir. Tersine, bu tür yatırımlar için ihtiyaç duyulan hammaddeler ithalat yoluyla karşılanmağa çalışılmıştır(381).

### III. 1963 - 1973 DÖNEMİ

#### A. A L T Y A P I Y A T I R I M P O L İ T İ K A S I

Planlı kalkınma döneminde altyapı yatırımları konusunda izlenen politikanın esası şudur: Ekonomik ve

- 
- (379) Bkz.: Zarakoğlu, İktisat II, s.86, Şanver, Mali Politika..., s.138 ve Şanver, "Türkiye'de...", s.245.  
 (380) Bkz.: Şanver, Mali Politika..., s.139 ve Görgün, İktisadî..., s.244.  
 (381) Aren, İktisaden Az..., s.14.

sosyal altyapıya öncelik verip, altyapı yatırımlarını tamamladıktan sonra, üretken yatırımlara geçmek(382).

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında altyapı yatırımları konusunda şöyle denilmektedir(383):

"İktisadî kaynaklarımızdan tam olarak yararlanabilmemiz için bazı Devlet hizmetlerinin geçmiştekinden çok daha geniş bir çapta ele alınması gerekmektedir. İktisadî kalkınmanın temeli olan bu hizmetler arasında eğitim, sağlık ve ulaştırma gibi geleneksel devlet hizmetleri bulunduğu gibi, ileri kapitalist ülkelerde bile modern Devlet anlayışına uygun olarak merkezi otoritenin üzerine aldığı enerji, sulama tesisleri, barajlar gibi temel yatırımlar da vardır.

Temel hizmetlerle ilgili yatırımlar, fazla sermaye istediği, geniş bir organizasyonu gerektirdiği ve mahiyetleri icabı kısa sürede kârlı olmadıkları için bunları Devlet üzerine alacaktır. Bu hizmetler, üretken yatırımların yapılabilmesi için gereklidir.

Kalkınma sürecinin bilhassa ilk dönemlerinde gerekli temel yapıyı sağlayacak yatırımlara büyük fonlar ayrılmıştır".

Özellikle son cümle, planlı dönemin başında, Türkiye'nin altyapı yatırım politikasını açık bir biçimde ortaya koymaktadır.

Bu arada Türkiye'nin altyapı yatırım politikasını yansıtmaması bakımından, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planından alınan aşağıdaki rakamları, az gelişmiş ülkelerle

(382) Bkz.:Kızılyallı, "Planlı Dönemde...", s.35.

(383) Bkz.:DPT, Kalkınma Planı (Bininci...), s.61.

ilgili olarak, bu konuda yapılan bir araştırma sonucunda bulunan rakamlarla(384), karşılaştırmakta yarar vardır.

Plan'da 1973-1977 dönemi için yıllık ortalama kalkınma hızının % 7,9 olacağı öngörülmüştür. Bu oranın elde edilmesi için ortalama tüketim meyli yıllık % 76,7 olacaktır. Bu durumda, yukarıda sözü edilen araştırmanın öngördüğü (% 75) orandan 1,7 kadar bir fazlalık söz konusudur. Demek ki Türkiye, 1973-1977 döneminde G.S.M.H.nın % 23,3 ünü tasarruflara ayıracaktır. Bu rakam yurt içi tasarruf oranıdır. Yatırımları finanse edecek olan diğer bir kaynak da yurt dışındaki işçilerin yapmış oldukları tasarruflardır. Bunun da yurt içi tasarruf oranına eklenmesi gereklidir. Yurt dışı tasarrufların G.S.M.H. ya oranı % 0,9 dur(385). Bu takdirde toplam ortalama tasarruf meyli % 24,2 olmaktadır ( araştırma sonucunda bulunan rakamdan 0,8 kadar küçük). Böylece Türkiye'nin, söz konusu dönemde G.S.M.H.sının ortalama olarak yılda % 24,2 sini yatırımlara ayıracığı anlaşılmaktadır(386).

Milli gelirin yüzde kaçının altyapı alanlarına ayrıldığıнын saptanmasına gelince: Sözü edilen araştırmanın sonucunda bulunan ortalamalar, hatırlanırsa "milli gelirden ayrılması gereken toplam harcamalar" niteliğindedir. Bu harcamalar içinde hem tüketim ve hem de yatırım harcamaları vardır. Şimdi vereceğimiz rakamlar ise, yalnızca yatırım harcamalarını kapsamaktadır. Başvurulan kaynakta, ilgili sektörlerle milli gelirden ayrılan toplam harcama

---

(384) Bkz.:Bu çalışma, s.77.

(385) Bkz.:DPT- Yeni Strateji ve Kalkınma Planı (Üçüncü...), s.165.

(386) Bkz.:DPT, Yeni Strateji....., s.204.

miktarları elde edilememiştir. Bu nedenle, araştırma sonuçlarıyla yapılacak karşılaştırmada, ihtiyatlı davranmak gerekir.

İlk önce ilgili sektörlerle G.S.M.H.nın bir oranı olarak ayrılan yatırım niteliğindeki miktarları verelim: Yapılan hesaplama sonucunda; eğitim'e % 1,2; sağlığa % 0,3; ulaştırmaya % 3,5 ve enerjiye % 2 oranında yatırım yapılması öngörüldüğü anlaşılmaktadır. Bu sektörlerin tüm yatırım harcamaları içindeki payları ise(387), eğitim % 5,0; sağlık % 1,4; ulaştırma % 14,5 ve enerji % 8,5 dir.

Sonuç olarak Türkiye'nin 1973-1977 yılları arasında ortalama olarak yıllık G.S.M.H.sının % 7,0 ını eğitim, sağlık, ulaştırma ve enerji gibi altyapı alanlarına yatırım olarak ayırmayı kararlaştırdığını ve bu tutarın aynı dönemdeki tüm yatırımların % 29,4 ünü meydana getirdiğini söyleyebiliriz.

Altyapı yatırımlarının ülke çapında dağılımı konusunda da Türk Kalkınma Planlarının ayrı bir özelliği vardır. Bu tür yatırımlar, bölgelerarası gelişmişlik farklarını azaltmada ve bölgesel tikanıklıkların giderilmesinde bir araç olarak görülmektedir(388). Plan, altyapı yatırımlarının, üretken ekonomik faaliyetler üzerindeki etkilerini dikkate alarak, onun bölgeler arasında dağılımını düzenlemekle, bölgeler arasında dengeli bir kalkınmayı gerçekleştirmek amacını gütmektedir(389).

(387) Bkz.:DPT, Yeni Strateji..., s.205.

(388) Bkz.:DPT, Kalkınma Planı(Birinci...), s.45.

(389) Altyapı yatırımlarının bölgelerarası dengeli kalkınma amacıyla kullanılıp kullanılmaması gerektiği konusunda, bkz.:Savaş, "Kalkınma Planlarında... .

Planlı kalkınma döneminde uygulanmasına çalışılan bu politikaların amacına ulaştığı ileriye sürülemez. Şöyle ki:

Üretken yatırımların kesintisiz bir biçimde sürdürülebilmesi için, gerekli altyapı yatırımları yeterince yapılmamıştır. (Bunun en büyük nedeni, her iki yatırım arasında dinamik optimal bir ilişkinin kurulamaması ve bu ilişkinin kalkınma süreci ile bağdaştırılamamasıdır(390). Özellikle enerji konusunda meydana gelen kıtlık, tüm ekonomiye olumsuz etkilerde bulunmuştur.

Diğer taraftan, altyapı yatırımları bölgesel kalkınma dengesizliklerini de giderememiştir. Aslında, bu tür yatırımlar, üretken yatırımları, tek başına belli bir bölgeye çekmekte başarılı olamazlar. Tamamlayıcı ekonomik tedbirlerin, vergi indirimlerinin ve diğer elverişli ortamın yaratılması gereklidir. Uygulamada bu tür bir bağlantının kurulduğu görülmemektedir(391).

Ayrıca, geri kalmış bölgelerin kalkındırılmasında, üretken faaliyetlerin özel teşebbüse bırakılması da, yanlış bir davranış olmuştur. Çünkü Türkiye'de özel girişimcilik, özellikle geri kalmış bölgelerde, altyapı yatırımlarını tamamlamak eğilimine henüz ulaşmış değildir. Bu nedenle, geri kalmış bölgelerde kurulan altyapı tesisleri, bekleneni verememekte ve atıl kapasite yaratmaktadır(392).

---

(390) Bkz.: Kılıçbay, "Türkiye'de Planlama...", s.447.

(391) Bkz.: Kılıçbay, Türk Plan..., s.163.

(392) Bkz.: Kılıçbay, Türk Plan..., s.163-164.

B. A L T Y A P I Y A T I R I M  
F A A L İ Y E T L E R İ

1963 yılında planlı kalkınma dönemine giren Türkiye'nin, bu dönem boyunca sosyal ve ekonomik altyapı alanlarında ulaşmış olduğu düzey, ekonomik kalkınmada altyapı yatırımlarının yerini açıkça ortaya koyacaktır.

Bu amaçla hazırlanan tablo'da diğer alanların tersine, karayolları uzunluğunun gittikçe azalan bir durumda olduğu görülmektedir. Bunun nedeni, karayolu yapımında, gittikçe gelişen yeni teknik ve ölçülerden yararlanılmasıdır. Böylece yapılan yeni bir yol, eskisine kıyasla daha kısa olmaktadır. Esasen, Türkiye'de karayolu yapımıyla ilgilenen Karayolları Genel Müdürlüğü çoğunlukla mevcut yol ağı üzerinde çalıştığından, yeni yolların meydana getirilmesi oldukça önemsizdir(393).

---

(393) Bkz.:DPT, Kalkınma Planı (ikinci...), s.575.

Planlı Dönemde (I. ve II. Plan)

Altyapı Alanlarındaki Sayısal Büyüklükler

Yıllar	Nüfusun okur-yazar oranı (%)	Öğrenci sayısı (bin)	Hastahane yatak sa- yısı (bin)	Elektrik üretimi (mil/kw)	Demiryolu uzunluğu (km)	Devlet ve il yolları (km)
1967	48,7(x)	5 437	74,3	6 217,0	7 971	58 360
1972	55,5(xx)	7 141(H)	93,5(H)	11 000,0	8 135	57 105

Kaynak:DPT, "Birinci, İkinci ve Üçüncü BYP".

(x) 1965 yılına ait.

(xx)1970 yılına ait.

(H) Plan hedefleri.

Yıllar boyunca altyapı alanlarındaki sayısal artışları gördükten sonra, Türkiye'de planlı dönemde; sulama, enerji, ulaştırma, konut, eğitim ve sağlık alanlarına yapılan yatırımların dağılımını inceleyebiliriz:

Türkiye'de Altyapı Yatırımlarının Dağılımı

(1971 fiyatlarıyla, milyon TL.)

	I. Plan dönemi(G)	Tüm Yatı- rılara oranı (%)	II. Plan dönemi(T)	Tüm Yatı- rılara oranı (%)	III. Plan dönemi(H)	Tüm Yatı- rılara or. (%)
Su ve toprak koşullarının iyileştiril- mesi ve ta- rım sal araşt.	8 192,2	8,5	10 353,3	6,5	16 019,0	5,7
Enerji	5 846,2	6,1	13 416,1	8,5	24 000,0	8,5
Ulaştırma	14 990,4	15,6	25 957,1	16,4	40 600,0	14,5
Konut	21 457,1	22,3	31 967,1	20,2	44 000,0	15,7
Eğitim	6 251,8	6,5	7 513,1	7,4	14 000,0	5,0
Sağlık	1 658,5	1,7	2 389,5	1,5	4 000,0	1,4
	<u>58 400,2</u>	<u>60,7</u>	<u>91 596,1</u>	<u>60,5</u>	<u>142 619,0</u>	<u>50,8</u>

Kaynak: DPT, "ÜBYP".

(G) Gerçekleşme

(T) Tahmin

(H) Hedef

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planından yararlanılarak hazırlanan bu tabloda, sözü edilen altyapı alanlarına yapılan yatırım miktarları mutlak olarak artmakla birlikte, Üçüncü Plan dönemi boyunca, enerji dışında kalan diğer alanlarda, oran olarak azalmalar görülmektedir. Enerji yatırımları ise, İkinci Plan dönemindeki oranını, Üçüncü Plan döneminde de aynen korumaktadır.

### C. A L T Y A P I Y A T I R I M L A R I N I N F İ N A N S M A N I

Planlı kalkınma döneminin başlamasından bu yana, altyapı yatırımlarının finansmanında kullanılan kaynaklarda önemli bir değişme olmamıştır. Vergiler yanında enflasyon, iç ve dış borçlanma yolları önemini korumuştur.

Her ne kadar, Birinci ve İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planları, yatırımların gerçek tasarruflarla yapılacağını öneriyorsa da(394), uygulamanın böyle olmadığı, fiyatlardaki artış oranından anlaşılmaktadır.

1963 yılından 1972 yılına kadar fiyatlar genel düzeyinin % 100 lük bir artış göstermesi(395), yatırımların enflasyon yoluyla finanse edildiğini doğrular bir niteliktedir.

Aşağıdaki tabloda, Planlı Kalkınma döneminde, kamu harcamalarının finansmanında başvuru kaynaklar ayrıntılı olarak görülebilmektedir:

(394) Bkz.:DPT, Kalkınma Planı (Birinci...), s.481 ve DPT, Kalkınma Planı (İkinci...), s.105.

(395) Şanver, "Türkiye'de...", s.246.

Kamu Gelir ve Harcamaları (1963 - 1971)

(Cari fiyatlarla, milyon TL.)

	1963-1967 Toplamı			1968-1971 Toplamı		
	Plan hedefi	Gerçekleşme	Gerç. Yüzdesi	Plan hedefi	Gerçekleşme	Gerç. yüzdesi
<b>KAMU GELİRLERİ</b>	102 105	92 222	90,3	156 421	145 453	93,0
Vergi Gelirleri	64 107	55 999	87,4	96 199	90 372	93,9
Vergi dışı gelirler	6 330	6 193	97,8	7 090	15 306	215,9
Öz Kaynak ve Fonlar	15 519	17 023	109,7	31 551	20 166	61,9
Karşılık Paralar ve Proje Kredileri	8 443	7 960	94,3	10 196	13 662	134,0
Tasarruf Bonoları	3 587	3 335	93,0	5 038	3 423	67,9
Ek Finansman Gereği	4 119	1 712	41,6	6 347	2 524	39,8
<b>KAMU HARCAMALARI</b>	102 105	93 904	92,0	156 421	154 844	99,0
Cari ve Transfer	60 190	60 784	101,0	94 156	100 280	106,5
Yatırımlar	41 915	33 120	79,0	62 265	54 564	87,6
<b>DENGE (AÇIK)</b>		-1 682			-9 391	

Kaynak: DPT, "ÜBYP".

Tabloda görülen kamu gelirleri aşağıdaki unsurlardan meydana gelmektedir:

- Vergi gelirleri: En önemli finansman kaynağıdır. Dolaylı, dolaysız, servet ve diğer vergiler başlıklarında toplanmaktadır.

- Vergi dışı gelirler: Genel bütçenin vergi dışı normal gelirleri, bazı özel fon gelirleri ile katma bütçe gelirlerinden oluşmaktadır.

- Özel kaynak ve fonlar: Bu gelir grubu, mahalli idarelerin öz kaynakları, döner sermayeli kuruluşların gelirleri ve Kamu İktisadî Teşebbüslerinin öz kaynak ve fonlarını kapsamaktadır(396).

Karşılık paralar ve proje karşılıkları: Bu gelir grubu; ödemeler dengesinde özel ve kamu sektörlerinin dış borç ödemeleri, özel yabancı sermaye, bedelsiz ithalat, program ve proje kredileri gibi sermaye hareketleri kalemlerinden elde edilen fonları kapsamaktadır. Bu kaynaktan özel kesime ayrılacak miktarın dışındaki kısım, kamu kesiminin dış finansman ihtiyacını karşılamakta kullanılmaktadır(397). Bu gelir grubu içinde yer alan proje kredileri özellikle alt-yapı yatırımlarının finansmanına yönelmektedir(398).

Aşağıdaki table, 1963-1970 yılları arasında alınan proje kredilerinin sektörel dağılımını göstermektedir.

---

(396) Bkz.:DPT, Kalkınma Planı (İkinci...), s.78.

(397) Bkz.:DPT, Kalkınma Planı (İkinci...), s.79.

(398) Bkz.:Tuncer, Türkiye'ye Yardım Konsorsiyumu, İktisadî Araştırmalar Tesisi, İstanbul, 1967, s.32.

## Proje Kredilerinin Sektörel Dağılımı

Sektörler	Milyon ₺	Yüzde
Ulaştırma ve sulama	352,38	38,4
Enerji	63,68	6,9
İmalât	110,02	12,0
Madencilik	78,85	8,6
Tarım	9,50	1,0
Araştırma	7,35	0,8
Sağlık, eğitim ve diğer kamu hizmetleri	51,76	5,6
Özel kesim	245,28	26,7
<b>TOPLAM</b>	<b>918,82</b>	<b>100,0</b>

Kaynak:DPT, "ÜBYP"

Tablodan anlaşıldığı gibi; ulaştırma, sulama, enerji, araştırma, sağlık, eğitim gibi ekonomik ve sosyal altyapı alanlarına yönelen kredi, tüm miktarın % 51,7 sini meydana getirmektedir.

- Tasarruf bonoları: Zorunlu bir borçlanma niteliğinde olan bu gelir grubu, 1972 yılında vergi haline dönüştürüldüğünden, bu tarihten sonra, normal vergi gelirleri arasında gösterilmektedir.

- Ek finansman gereği: Bu gelir grubu içinde, iç borçlanma en önemli yeri alır. İç borçlanma yanında vergi gayretlerinin artırılması, katma bütçe ve kamu iktisadî teşeb-

büslerinin gelirlerinin artırılmasıyla döner sermayeli kuruluşların gelirlerinin artırılmasından elde edilecek fonlar dikkate alınmaktadır(399).

Planlı dönemde, yukarıda açıklanan kaynaklardan elde edilen kamu gelirlerinin, kamu harcamalarına yöneltilmesi şöyle olmuştur:

Toplam kamu gelirleri, toplam kamu harcamalarını karşılamamış, Birinci Plan dönemi sonunda 1.682 milyon TL., İkinci Plan döneminde ise (1971 yılı sonu itibariyle), 9.391 milyon TL. açık verilmiştir. Kamu harcamalarının bileşimi dikkate alınınca, kamu cari ve transfer harcamalarının plan hedeflerinin üstünde gerçekleştiği görülmektedir. Buna karşılık, kamu yatırım harcamalarının plan hedeflerinin altında kaldığı anlaşılmaktadır(400). Yatırım harcamalarının plan hedeflerinin altında kalmasının başlıca nedenleri olarak; siyasal, teknolojik ve sosyal koşullar ileri sürülmektedir(401).

Yukarıdaki açıklamadan anlaşılacağı gibi, her iki plan dönemi sonunda, gerçekleştirilen kamu harcamaları, gerçekleştirilen ve tabloda da belirtilen kamu gelirlerini aşmıştır. "Açık" olarak gösterilen bu miktarın, emisyon yoluyla karşılandığı ve planlarda öngörülen "sağlam kaynaklarla" finansman ilkesine aykırı olduğu ortaya çıkmaktadır.

---

(399) Bkz.:DPT, Kalkınma Planı (İkinci...), s.79-80.

(400) Bkz.:DPT, Yeni Strateji..., s.40.

(401) Bkz.:Halil Nadareğlu, "Türkiye'de Kamu Giderleri", Türkiye Ekonomisinin 50 Yılı Semineri, s.234.

## SONUÇ

Az gelişmiş ülkelerin, kalkınma süreci boyunca, çözümlenmeye çalıştıkları sorunlardan biri ve en önemlisinin, yatırımların dağılımı olduğu bilinmektedir. Bu sorunu başarılı bir biçimde çözümlenebilmenin yolları, muhakkak ki karmaşık ve çapraşıktır.

Ekonominin tümü açısından bakıldığında; yatırımları belli başlı bazı ölçütlere göre sıralayıp, öncelik tanınacakları seçme olanağı vardır. Yatırımların dağılımında öncelik; ekonominin varmış olduğu ve ileride varacağı aşamalarda, ihtiyaç duyulacak yatırım alanlarının belirlenmesi demektir. Bu arada belirleme işlemi, geleceğe dönük bir dizi kararların alınmasını gerektirir.

Az gelişmiş ülkelerde yatırımların dağılımı sorununun serbest piyasa düzeni içinde çözümlenemeyeceği açıktır. Bu nedenle, konuya, devlet müdahalesi ve düzenleyiciliğinin el koyması zorunlu görülmektedir.

Devletin, ekonomide üretken faaliyetlerin aksaksız bir biçimde sürdürülebilmesi için, yüklendiği görevlerden en başta geleni kuşkusuz, altyapı yatırımlarını yapmaktır. Altyapı yatırımları; fazla miktarda sermaye istediğinden, uzun sürede tamamlandığından, özel faydalarının düşük ve fakat sosyal faydalarının çok yüksek olduğundan ve ekonominin temelini oluşturduğundan devletçe ele alınmalıdır.

Altyapı yatırımları enerji, ulaştırma ve sulama tesislerini oluşturma ve geliştirmeye dönük olduğu gibi; eğitim, öğretim, araştırma, sağlık ve konut olanaklarının yaratılması ve iyileştirilmesine de dönük olabilmektedir.

Bu alanlarda, ülkelerin elde etmiş oldukları başarılar, ekonomik kalkınma aşamasında varmış buldukları düzeyi belirlemede, en esaslı göstergelerdir. Şurası açıktır ki, kalkınmanın başlayabilmesi ve sağlıklı bir biçimde sürdürülebilmesi için, belirli bir altyapı düzeyi gereklidir.

Altyapı yatırımlarının bu fonksiyonu, ekonomide mevcut kıt kaynakların en optimal biçimde kullanılmasında dikkatten kaçırılmamalıdır. Kaynakların üretken faaliyet alanlarına kaydırılmasıyla kısa süre içinde olumlu sonuçlar alınabilir. Ancak bu, dengeli ve sürekli bir kalkınmanın gerçek yolu değildir.

Buna karşı, özellikle az gelişmiş ülkelerde, devletin, ekonominin ihtiyacından fazla altyapı yatırımlarına girişmesi çok görülen bir olaydır. Altyapı humması'na tutulmuş kamu otoritesinin, bu yolla kıt kaynakları israf etmesi ve kalkınma hızını yavaşlatması kaçınılmaz bir sonuçtur.

Altyapı yatırımlarının ekonomik kalkınmada oynamış olduğu önemli rol, gözden kaçırılmamakla birlikte, aşırılığa varılmamalı ve soruna objektif gözlemlerle yaklaşılmalıdır.

Altyapı yatırımlarıyla üretken yatırımlar arasında; uzun sürede kalkınma hızını maksimum kılacak, ekonominin sağlıklı ve dengeli bir biçimde işlemlerini sağlayacak optimal bir oran kurulmalıdır. Bu ilişki miktar yönünden olduğu gibi zaman yönünden de dikkate alınmalıdır. Ekonomik faaliyetlerin gidişi, toplumun ekonomik ve sosyal gelişimi ve diğer ülkelerin geçirdiği aşamalar, ekonomik kalkınmayı yürüten sorumlu organın yargılarıyla birlikte, bu optimalite-

tenin kurulmasına sağlamaya yetecektir.

Esasen, ekonomik kalkınmayı yürüten sorumlu organın, altyapı yatırım kararlarının alınmasında, dayanacağı bir değerlendirme tekniği de geliştirilmiştir. Bu teknik, maliyet-fayda analizidir. Özel girişimcilerin, yatırım kararlarında kullandıkları araçlardan biri olan maliyet-fayda analizi, üzerinde yapılan çalışmalar sonunda, özellikle altyapı yatırımlarına uygulanabilir bir duruma getirilmiştir. Bu konuda ortaya çıkan güçlüklerin giderilmesine de çalışılmaktadır.

Ekonomik kalkınmalarını gerçekleştirmeye çalışan ülkelerin, bu çabalarında karşılaştıkları en büyük engelin finansman sorunu olduğu bilinmektedir. Altyapı yatırımlarında da, devletin en önemli sorunu; sağlam finansman kaynaklarını bulmak ve bunu ekonomik dengeyi sürdürecekt biçimde, kullanabilmek olduğu unutulmamalıdır. Altyapı yatırımlarının finansmanında; bu yatırımların kısa sürede üretken olmadıkları dikkate alınarak, özellikle enflasyonla finansmandan kaçınılmalıdır. Reel ve parasal dengeyi koruyacak ve sürdürecekt finansman yollarının izlenmesi gereklidir. Ekonomik konjonktürün durumuna göre, vergileme ya da iç borçlanmaya başvurulmalı, dış kaynaklardan ise, özellikle ülke çıkarlarına uyan uluslararası finansman kurumlarından kredi ya da yardım alınmaya çalışılmalıdır.

Bu arada kısa sürede üretken olmayan ve faydası kendinden çok, diğer teşebbüs ve kuruluşlara dokunan altyapı yatırımlarının çeşitli etkileri de gözden kaçırılmamalıdır.

Altyapı yatırımları, genel olarak yapılan her tür yatırım gibi, yalnızca mevcut gelir düzeyini yükseltmekle kalmaz, ekonomide üretim yapabilme gücünü özellikle artırarak, en belirgin etkisini ortaya koyar. Öyle ki, öteden

beri faaliyette bulunan işletmelerin üretim kapasitelerini artırırken, yapılması anına kadar hiç düşünülmeyen yeni yatırım alanlarının açılmasına da en büyük neden olur.

İster ekonomik, ister sosyal anlamda alınsın, altyapı yatırımlarının, üretim faktörleri üzerindeki produktivite artırıcı etkisi kesindir. Diğer bir deyişle, tutarlı bir altyapı yatırımı, ekonomide istihdam edilen; işgücü, fizik sermaye unsurları ve doğal kaynaklardan daha iyi yararlanılmasını sağlayarak, ulusal hasılanın artmasına neden olur. Bu arada özellikle az gelişmiş ülkelerin başlıca sorunu olan, yapısal değişimin sağlanması ve istihdam düzeyinin yükseltilmesine yapacağı katkılar belirtilmeden geçilmemelidir.

Altyapı yatırımlarının yukarıda ortaya konulan ekonomik etkileri yanında, toplum üzerinde yarattığı etkileri de gözden uzak tutulmamalıdır. Bölgelerarası dengesizliklerin giderilmesi ve toplumsal kalkınmanın sağlanmasında; bu hedefe yönelmiş ekonomik kalkınma planlarının vazgeçilmez bir aracıdır.

Bu arada, özellikle sosyal altyapı alanlarına yapılan yatırımlar yoluyla, halkın eğitim düzeyinin yükseltilmesi ve sağlık koşullarının iyileştirilmesi; ekonomik olduğu kadar sosyal sorunların da çözümlenmesine büyük ölçüde katkıda bulunacaktır.

Altyapı yatırımları, her ulusal ekonominin temel taşlarıdır. Gelişmiş ülkeler yönünden kısmen önemini koruyorsa da (özellikle enerji alanında), gelişmekte olan ülkeler için tamamiyle hayati bir öneme sahiptir. Bu nedenle de çalışmamız, soruna gelişmekte olan ekonomiler açısından yaklaşma amacını taşımaktadır.

Sorun, bu niteliklere sahip, Türkiye Ekonomisi yönünden ele alındığında; 1923 yılından bu yana ülkemizdeki uygulamanın doğurduğu sonuçları genel olarak görmek mümkündür.

1923-1950 döneminde, sınırlı olanaklarla gerçekleştirilmeye çalışılan altyapı yatırımları, ancak darboğazları gidermek amacına yönelmiştir. Özellikle, yabancıların elinde bulunan liman işletmeleri, demiryolları ve elektrik-gaz kuruluşları millileştirilmiş, bu arada yeni demiryollarının yapımı gerçekleştirilmiştir. Sosyal altyapı alanında, sanayileşmenin gerektirdiği nitelikli iş ve fikir gücünün yetiştirilmesine çalışılmıştır. Finansman kaynakları olarak vergileme, iç borçlanma ve dış borçlanma yolları kullanılmıştır.

Yeni devletin sayılan bu çalışmalarının; altyapı yatırımlarının ekonomik kalkınma aşamasındaki önemi açısından yerinde olduğu, ancak yetersiz kaldığı ileri sürülebilir.

1951-1962 döneminde değişen ekonomi politikasıyla birlikte, devletçe girilen altyapı yatırımları, özellikle karayolu ve baraj yapımı alanında kendini göstermiştir. Sağlam kaynaklarla finanse edilmeyen ve üretken yatırımlarla uyum kurulmadan yapılan bu faaliyetlerin, ekonomimize özellikle uzun dönemde olumsuz etkilerde bulunduğu çoğunlukla kabul edilmektedir.

1963 yılında başlayan planlı ekonomik kalkınma döneminde, altyapı alanlarındaki darboğazların giderilmesi amacıyla, bu alanlara ağırlık verilmiştir. Altyapı yatırımları üretken faaliyetler için bir ön koşul olarak kabul edilirken, özellikle bölgelerarası kalkınma dengesizliklerinin giderilmesinde en önemli bir araç olarak ele alınmıştır.

Mevcut altyapı kuruluşları geliştirilmeye çalışılmış; ancak ekonomik ve teknolojik olanaksızlıklardan ötürü başarı sınırlı kalmıştır. Bazı ekonomik altyapı alanlarında darboğazlar bütün ağırlığıyla kendini duyurmuş (enerji, sulama), bazılarında ise gelişim ve kalite yeterince sağlanamamıştır (ulaşım, haberleşme). Eğitim, sağlık ve konut gibi sosyal altyapı alanlarında, gerekli olanaklar yaratılamamış; toplumun dengeli bir biçimde gelişimi gerçekleştirilememiştir.

Sağlam kaynaklarla finansman ilkesine uyulamamış, Birinci ve İkinci Plan dönemleri sonu itibarıyla, kamu yatırım hedefleri gerçekleştirilemediği gibi, kamu harcamaları kamu gelirlerini önemli ölçüde aşmıştır.

Bütün bu sonuçlar, altyapı yatırımlarıyla üretken yatırımlar arasında bir uyumun kurulmasının zorunlu olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Uyum, miktar yönünden olduğu gibi, zaman yönünden de sağlanmalıdır. Kısa dönemde kalkınma hızının maksimuma ulaşması önemli değildir. Asıl sorun, ekonominin uzun süreli, sağlıklı ve dengeli bir kalkınma hızına ulaşarak, bunu maksimize etmesidir. Bu hedef, bazı güçlüklerle katlanılmayı gerektirse bile, toplumun refahını sağlayacağı için, göze alınmaya değerdir.

## Y A R A R L A N I L A N K A Y N A K L A R

- ADLER, Hans A. : (Çev.:Y.Özden), Ulaştırımda Sektör Planlaması, DPT Yayını, Ankara, 1973.
- AKTAN, Reşat : "İktisaden Az Gelişmiş Memleketlerin Başlıca Ekonomik Meseleleri ve Kalkınma İmkânları", S.B.F.Dergisi, C. IX, S.2, Ankara.
- AKTAN, Reşat : Türkiye İktisadı, C.I, 2.B, Ankara, 1972.
- AREN, Sadun : "İktisaden Az Gelişmiş Memleketlerde Kalkınmanın Finansmanı ve Bazı Yatırım Meseleleri", S.B.F.Dergisi, C. X, S.3, Ankara.
- AREN, Sadun : İstihdam Para ve İktisadî Politika, Ankara, 1963.
- AYTÜR, Memduh : Kalkınma Yarışı ve Türkiye, Ankara, 1970.
- BAIER, Carl G. :Allgemeine Volkswirtschaftslehre II, Kohlhammer, Stuttgart, 1965.
- BAYAR, Doğan : Sanayi İşletmelerinde Yatırım Politikası, Ankara,1973.
- BENGÜL, Nejat : "İktisadî Gelişme için Yatırım Kriterleri", S.B.F.Dergisi, C.XI, S.3, Ankara.
- BENJENK, Münir P. : "Devlet Tarafından Sağlanması Gereken Hizmetler", İktisadî Kalkınmanın Sosyal Meseleleri, Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti, İstanbul, 1963.

- Birleşmiş Milletler : (Çev.N.Serin), İktisadî Kalınma için Planlama, Ankara, 1967.
- BOMBACH, Gottfried : "Wirtschaftswachstum und Stabilitaet", Konjunktur und Wachstum, Darmstadt-Opladen, 1960.
- BÖHLER, Eugen : Nationalökonomie, 5 Aufl., Zürich, 1964.
- BROCHIER H./TABATONI P. : (Çev.A.Erdaş), Malî İktisat, İstanbul, 1971.
- BRUTON, Henry J. : (çev.İ.Turan), "Büyüme Modelleri ve Az Gelişmiş Ekonomiler", İktisadî Büyüme ve Gelişme Seçme Yazılar, İstanbul, 1966.
- BULUTOĞLU, Kenan : Kamu Ekonomisine Giriş, İstanbul, 1971.
- BÜKER, Semih : İşletmelerin Finansal Yönetiminde Yatırım Kararları ve Türkiye'deki Uygulama, Ankara, 1973.
- BÜYÜKERŞEN, Yılmaz : İç Devlet Borçlarının Enflasyonist Etkileri, İstanbul, 1966.
- BÜYÜKERŞEN, Yılmaz : Makro Ekonomi, Ankara, 1971.
- BÜYÜKERŞEN, Yılmaz : "Mevcut Uzun Vadeli İç Devlet Borçlarımız ve Gelecek Yıllardaki Durumları", ESADER, C.II, S.2.
- CANDIR, Atilla : "Yatırım Projeleriyle İlgili Temel Ekonomik Kavramlar", Yatırım Projelerinin Hazırlanması ve Değerlendirilmesi, C.I, DYB, Ankara, 1970.
- CARELL, Erich : Allgemeine Volkswirtschaftslehre, Quelle-Meyer, Heidelberg, 1961.

- CEBECİ, Ahmet : "Kuruluş Yeri Seçimi", Yatırım Projelerinin Hazırlanması ve Değerlendirilmesi, C. I, DYB, Ankara, 1970,
- CEMALCILAR, İlhan : Pazarlama Ders Notları, (Teksir), 1971-1972.
- CEMALCILAR, İlhan : "Pazarlama ve İktisadî Kalkınma", ESADER, C.I, S.2
- COBELJİK, Dusan : (Çev.E.Han), "Yugoslavya'da Global Ulusal Plan ile Teşebbüs Planlarının Koordinasyonu", ESADER, C.VIII, S.2.
- ÇÖMLEKÇİ, Necla : Türkiye'nin İktisadî Kalkınmasında Eğitimin Rolü, Ankara, 1971.
- DAVIDSON, William R. : (Çev.İ.Cemalcılar), "Dağıtım Kanalları", Pazarlama Seçilmiş Yazılar, derleyen:İ.Cemalcılar, Ankara, 1968.
- Der Grosse Brockhaus : "Infrastruktur", Wiesbaden, 1961.
- Devlet Planlama Teşkilatı : Kalkınma Planı (Birinci Beş Yıl 1963-1967), Ankara, 1963.
- Devlet Planlama Teşkilatı : Kalkınma Planı (İkinci Beş Yıl 1968-1972), Ankara, 1967.
- Devlet Planlama Teşkilatı : "Niçin Plan", Planlama, 5.B., Yayın No.DPT.3, Ankara, 1973.
- Devlet Planlama Teşkilatı : Yeni Strateji ve Kalkınma Planı (Üçüncü Beş Yıl 1973-1977), Ankara, 1973.
- DİNLER, Zeynel : "Bölgesel Dengesizliğin Ortaya Çıkış Nedenleri Fayda ve Sakıncaları", AKADEMİ, C.I, No:1, Bursa İ.T.İ.A. Dergisi.
- DİRİMTEKİN, Halil : Ekonomi Politikası, (Teksir), Eskişehir, 1973.

- DİRİMTEKİN, Halil : İktisadî Analiz I, Ankara, 1972.
- DİRİMTEKİN, Halil : İşsizlik Sorunları, İstanbul, 1965.
- DİRİMTEKİN, Halil : "Konut Ekonomisi", ESADER, C.V, S.1, (Onuncu Yıl Özel Sayı).
- DİRİMTEKİN, Halil : Makro İktisadî Analiz, (Teksir), Eskişehir.
- DİRİMTEKİN, Halil : Milli Gelirin Teşekkülünde ve İnkisamında Ücret ve Asgari Ücret Meseleleri, İstanbul, 1966.
- DİRİMTEKİN, Halil : Uluslararası İlişkiler "Dış Ticaret", (Teksir), 1973.
- DÖŞLÜOĞLU, Zeki : "Projelerin Finansmanı", Yatırım Projelerinin Hazırlanması ve Değerlendirilmesi, C. , DYB, Ankara, 1970.
- DÜRR, E. : "Wachstumstheorie und Wachstumspolitik", Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik, Bd. 176, 1964, Heft 5.
- GAUD, W.S. : (Çev.A.Öçal), "Ekonomik Kalkınmada Özel Teşebbüs", ESADER, C.VIII, S.1.
- GHAUSSY, A.Ghanie : Die Rolle des Energiesektors in der Entwicklungspolitik, Westdeutscher Verlag, Köln und Opladen, 1960.
- GÖRGÜN, Sevim : "İktisadî Gelişme ve Türk Vergi Sistemi", Türkiye'nin İktisadî Gelişme Meseleleri, C.I, İstanbul, 1971.
- GÜRTAN, Kenan : Türkiye'de Yatırımlar, İstanbul, 1959.
- HALLER, Heinz : Finanzpolitik Grundlagen und Hauptprobleme, 5 Aufl., Mohr-Tübingen, 1972.
- FALTERBAUM, Hermann : Volkswirtschaftslehre, Düsseldorf-Nord, 1965.

- HANBERG, D. : (Çev.M.Tarım), "Tam Kapasiteye Karşı Tam İstihdamda Büyüme", İktisadî Büyüme ve Gelişme Seçme Yazılar, İstanbul, 1966.
- HARROD, Roy : "İktisadî Planlama ve Sermaye Yatırımı", Sanayide Yatırım ve Sermaye Terakümü, Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti, İstanbul, 1963.
- HARBİSON, Frederick : (Çev.S.Yıldırım), "Ekonomik Gelişme Yönünden Eğitim", Planlama, DPT Dergisi 10, Ankara, 1970.
- HAUSSMANN, Frederick : Die Öffentliche Hand in der Wirtschaft, C.H.Beck, München und Berlin, 1954.
- HEREKMEN, Aykut : "Sosyal Parafiskal Gelir Toplamakla Yetkili Yeni Bir Örgüt:Bağkur", ESADER, C.VIII, S.2.
- HEREKMEN, Aykut : "Tarımsal Produktivite ve Eskisehir Bölgesinde Tarımsal Produktiviteyi Artıracak Tedbirler", ESADER, C.III, S.2.
- HEREKMEN, Aykut : Teoride ve Türkiye'de Parafiskal Gelirler, Ankara, 1972.
- HEREKMEN, Aykut : Türkiye'de Yatırımları Teşvik Tedbirleri, Ankara, 1973.
- HICKS, J. R. : Einführung in die Volkswirtschaftslehre, Rowohlt, München, 1971.
- HIRSCHMAN, A. O. : The Strategy of Economic Development, New Haven and London, 1963.
- HİÇ, Mükerrerem : İktisaden Az Gelişmiş Memleketlerde Yatırımların Planlanması, Erzurum, 1971.

HÖSLİ, Hans

: Kapitalbildung und Wirtschaftswachstum Unter besonderer Berücksichtigung der Bildung von immateriellem Kapital, Verlag P.G.Keller, Winterthur, 1963.

HUDEECZEK, Carl

: Der Kampf um das wirtschaftliche Gleichgewicht, Econ-Verlag, Wien-Düsseldorf, 1964.

International Labour Review

: (Çev. H.Ü.Arsan), "Geri Kalmış Memleketlerde Yatırım Politikasının Bazı Veçheleri", S.B.F.Dergisi, C.XIII, No:4, Ankara.

İNCE, Macit

: "Modern Devlet Giderleri ve Yeni Gelişmeler", Ankara İ. T.İ.A.Dergisi, C.1, S.2, Ankara.

JOCHIMSEN, Reimut

: "Infrastruktur", Entwicklungs- politik Handbuch und Lexikon, Kreuz-Verlag, Stuttgart-Berlin, 1966.

KESKİNOĞLU, Suat

: Genel İşletme Ekonomisi Dersleri, C.I, 3.B., İstanbul, 1967.

KEYNES, J. M.

: (Çev.A.Baltacıoğlu), İstihdam Faiz ve Para Genel Teorisi, İstanbul, 1969.

KILIÇBAY, Ahmet

: "Enerji Sorunu ve Altyapı", Milliyet Gazetesi (17.II. 1973).

KILIÇBAY, Ahmet

: Kantitatif İktisat Teorisi ve Politikası, İstanbul, 1970.

KILIÇBAY, Ahmet

: "Karma Ekonomide Özel ve Kamu Sektörleri Arasındaki İlişkiler", Türkiye'nin İktisadi Gelişme Meseleleri, C.I, İ.Ü.İ.F.İ.G.E.Yayıncı, İstanbul, 1971.

- KILIÇBAY, Ahmet : Türk Plan Modeli ve Metodolojisi, İstanbul, 1966.
- KILIÇBAY, Ahmet : "Türkiye'de Planlama (1923-1973)", Türkiye Ekonomisinin 50 Yılı Semineri, Bursa İ.T.İ.A.Yayı, İstanbul, 1973.
- KINDLEBERGER, C. P. : Economic Development, New York, 1958.
- KIZILYALLI, Hüsnü : "Planlı Dönemde Yatırımların Dağılımı ve Verimliliğinde Sağlanan Gelişmeler", Konferanslar 3, Ankara İ.T.İ.A. Maliye ve Vergi Hukuku Enstitüsü, Ankara, 1973.
- KLATT, S. : Zur Theorie Der Industrialisierung, Köln und Opladen, 1959.
- KLEIN, Lawrence R. : (Çev.E.Han), "Klasik Ekonomi Teorisi Karşısında Keynes'in Genel Teorisi", ESADER, C.IX, S.2.
- KÖKLÜ, Aziz : İktisat Dersleri Giriş, Ankara, 1968.
- KRAUS, Willy : Wirtschaftswachstum und Gleichgewicht, Fritz Knapp Verlag-Frankfurt am Main, 1955.
- KUMBARACIBAŞI, Onur : "Türkiye'de Enflasyon ve Nedenleri", Ankara İ.T.İ.A.Dergisi, C.IV, S.1.
- KURIHARA, Kenneth K. : The Keynesian Theory of Economic Development, London, 1959.
- LAND, James : "Sosyal ve Ekonomik Enfrastrüktür ve Gelişme Hızı", Türkiye'de İktisadî Planlama Semineri, İ.A.T. İstanbul, 1966.

- LEWIS, W. Arthur : (Çev.M.Berk), "Sınırsız Emek Arzı ile İktisadî Kalkınma", İktisadî Kalkınma Seçme Yazılar, O.D.T.Ü. Yayını, Ankara, 1966.
- LEWIS, W. Arthur : The Theory of Economic Growth, Homewood, Illinois, 1955.
- LINDEN, Walter : Grundzüge der Verkehrspolitik, Wiesbaden, 1961.
- LIPFERT, Helmut : "Sermayenin Devletçe Yönetilişi ve Endüstride Direkt Yatırımlar Uluslararası Tecrübeler", Sanayide Yatırım ve Sermaye Terakümü, E.S.E.K.H., İstanbul, 1963.
- MANİSALIOĞLU, Erol : Dışsal Ekonomiler ve İktisadî Gelişme, İstanbul, 1971.
- MASANİ, M. R. : "Hükümet İktisadî Siyasetleri: Sermaye Teşekkülü ve Sınai Yatırımları Teşvik", Sanayide Yatırım ve Sermaye Terakümü, E.S.E.K.H., İstanbul, 1963.
- MASİON, Maurice : "Die öffentlichen Ausgaben", Handbuch der Finanzwissenschaft, Bd. II, 2. Aufl., Tübingen, 1956.
- McNAMARA, Robert S. : (Çev.S.R.Karlık), "Üçüncü Dünya Ülkelerinde Nüfus Artışı ve Ekonomik Kalkınma", ESADER, C.IX, S.2.
- MEINHOLD, H. : "Investitionen", Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, Bd.V, Stuttgart-Tübingen, 1956.
- MİRZA, Suat : Sermaye Piyasası Türkiye'de Durumu ve Muhtemel Gelişmesi, İstanbul, 1965.

- MOBASHERİ, Fereidoun : (Çev.M.V.Dinçerler), "Ekonomik Kalkınma Projelerinin Değerlendirilmesi için Bir Kriter", Planlama, DPT Dergisi 9, Ankara, 1970.
- MYINT, Hla : The Economics of Developing Countries, New York, 1966.
- NADAROĞLU, Halil : "Türkiye'de Kamu Harcamaları", Türkiye Ekonomisinin 50 Yılı Semineri, Bursa İ. T.İ.A.Yayıncılık, İstanbul, 1973.
- NURKSE, R. : (Çev.Ş.Adalı), Az Gelişmiş Ülkelerde Sermaye Teşekkülü, İstanbul, 1964.
- OĞUZ, Orhan : Genel İktisat Teorisi Dersleri, Ankara, 1968.
- OĞUZ, Orhan : Ortak Pazar, Ankara, 1969.
- OLUÇ, Mehmet : İşletme Organizasyonu ve Yönetimi, C.I, 2.B., İstanbul, 1963.
- ÖZELMAS, Ekrem : İktisat, C.I, İstanbul, 1963.
- PAULSEN, A. : Allgemeine Volkswirtschaftslehre, Bd.III, Berlin, 1959.
- PAULSEN, A. : Allgemeine Volkswirtschaftslehre, Bd.IV, Berlin, 1959.
- PAULSEN, A. : Neue Wirtschaftslehre, 4.Aufl. Franz Vahlen, Berlin und Frankfurt am Main, 1958.
- RHEIN, Eberhard : Möglichkeiten und Probleme Staatlicher Investitionsplanung in der Marktwirtschaft, Westdeutscher Verlag, Köln und Opladen, 1960.
- ROBINSON, Joan : Die Akkumulation des Kapitals, Europa Verlag, Wien, 1958.
- RÖPKE, Wilhelm : Die Lehre von der Wirtschaft, Erlenbach-Zürich und Stuttgart, 1968.

- ÜLGENER, Sabri F. : "Sermaye Kaybı:Sebepleri ve Önlenme İmkânları", Sanayide Yatırım ve Sermaye Terakümü, E.S.E.K.H., İstanbul, 1963.
- ÜLKEN, Yüksel : 20. Yüzyılda Dünya Ekonomisi, 2.B., İstanbul, 1970.
- ÜSTÜNEL, Besim : Kalkınmanın Neresindeyiz, Ankara, 1966.
- United Nations : 1965 Statistical Year Book, New York, 1966.
- VOİGT, Fritz : Der Volkswirtschaftliche Sparprozess, Berlin, 1950.
- VOİGT, Fritz : Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems, Berlin, 1960.
- VON SPİNDLER, Joachim : Das wirtschaftliche Wachstum der Entwicklungslaender, Stuttgart, 1963.
- WEBER W. / NEISS H. : "Entwicklung und Probleme der Konjunkturtheorie", Konjunktur- und Beschaeftigungstheorie, Köln und Berlin, 1969.
- YAŞA, Memduh : Devlet Borçları, İstanbul, 1965.
- YAŞA, Memduh : "Devletin Sermaye Terakümünü Tanzimi ve Sanayide Direkt Devlet Yatırımları Türk Tecrübesi", Sanayide Yatırım ve Sermaye Terakümü, E.S.E.K.H., İstanbul, 1963.
- YÜKSEL, Ali Sait : Avrupa Ekonomik Topluluğu (Ortak Pazar), (Teksir), Eskişehir, 1973.
- ZARAKOĞLU, Avni : İktisat, C.II, Ankara, 1963.
- ZARAKOĞLU, Avni : İktisat ilminin Temel İlkeleeri, C.I, 2.B., Ankara, 1971.
- ZEYTİNOĞLU, Erol : Türkiyenin İktisadi Bünyesi, İstanbul, 1969.