

# Akaryakıt Tasarrufu ve Ulaşım Politikası<sup>(\*)</sup>

**Aykut Göker**

**MMO Danışmanı**

**Ekim 1990**

Akaryakıt tasarrufu ülkemiz için aslında günümüz dünya konjonktüründe ortaya çıkmış bir konu değildir. Türkiye gibi ham petrol üretimi tüketiminin çok altında kalan bir ülke için çok daha önceden ele alınmış olması gereken bu konu, ulusal çapta uygulanacak, uzun vadeli bir program çerçevesinde çözüme kavuşturulabilir.

Bu program sektörel düzeyde bazı stratejik kararların alınmasını gerektirdiği gibi, hemen hemen her ekonomik faaliyet alanı için ayrı önlemler saptanmasını da kapsar.

Sektörel düzeydeki stratejik kararlar, söz gelimi, ulaştırma sektörünü çok yakından ilgilendirecek ve belki de 1950'lerden beri uygulanan temel ulaşım politikasının kökten değişmesini gerektirecek türden, kritik yaklaşımları içerecektir.

Bilindiği gibi Türkiye'de ulaşım karayolu ağırlıklıdır; demiryolu ve denizyolu ulaşımı ikinci plandadır. Ulaşımında karayolu taşımacılığının temel alınması 1950'lerden bu yana sürüp gelen siyasî bir tercihtir. Elbette bu tercihin son derece geniş ekonomik etki ve sonuçları olmuştur:

- Ulaşıma yönelik altyapı yatırımları,
- Ulaşım araçları montaj ve imaline yönelik imalat sanayii ana ve yan sektörleri,
- Tüketici tercih ve alışkanlıkları,
- Bir dereceye kadar sanayinin ve nüfusun genel yerleşimi bu stratejik, siyasî tercih çerçevesinde biçimlenmiştir.

Bir yanda bu biçimleniş sürerken, öte yanda "*karayolu taşımacılığı mı - demiryolu taşımacılığı mı*" tartışması hep gündemde kalmış; ama ikinci seçeneği savunanlar (bu aslında belli ölçüde karayolu ve denizyolu taşımacılığı ile entegre olmuş bir demiryolu taşımacılığının savunusudur) hep "*belli bir ideolojiden esinlenmiş*" olmakla suçlanmış ve getirdikleri argümanlar hiçbir zaman dikkate alınmamıştır.

Son olarak Sayın Özal'ın, demiryolu taşımacılığının belli bir iktisadî sistemde yer alan ülkelerce ("*Komünistlerce*") savunulduğunu ileri sürdüğü anımsanacaktır. Oysa demiryolu ağırlıklı taşımacılık yalnızca akaryakıt tasarrufu açısından değil başka pek çok ekonomik kriter açısından da karayolu taşımacılığı karşısında ciddi bir seçenek olma konumunu bütün dünyada sürdürmektedir. Bunun en çarpıcı kanıtı, Japonya'nın, Fransa'nın, Federal Almanya'nın ve hattâ ABD'nin demiryolu yatırımlarını ve bu sektöre yönelik teknolojik

---

<sup>(\*)</sup> MMO için, konuya ilişkin 'danışmanlık notu' olarak hazırlanmış; A. Göker arşivi için çok daha sonraki bir tarihte elektronik ortama aktarılmıştır.

araştırma ve geliştirme faaliyetlerin hızla artırmalarıdır. Bu ülkelerin peş peşe sefere koydukları '**hızlı trenler**' bizim kamuoyumuzun da yabancıı değildir.

Akaryakıt tasarrufuna ilişkin sektörel düzeydeki stratejik kararlar Őehir içi ulaşım sektörlerini de yakından ilgilendirir. Türkiye hâlâ en pahalı, akaryakıt yoğun Őehir içi ulaşım yöntemlerini uygulayan bir ülkedir ve İstanbul'daki sınırlı bir uygulama dışında henüz hiçbir büyük kentinde raylı-toplu taşıma sistemleri yaşama geçirilebilmiş değildir.

Türkiye'nin ulusal bir teknoloji politikası belirlememiş olmasının olumsuz yöndeki dolaylı etkileri akaryakıt tüketiminde de görölmektedir. Türkiye binek otomobillerinde dünya teknolojisini geriden izlemektedir ve yerli montaj otomobillerde kilometre başına düşen birim akaryakıt tüketimi, bugün ileri sanayi ülkelerinde üretilmekte olanların tükettiğinden daha yüksektir. Ayrıca otomobil ithalatında (ve genel olarak ithalatta) 'ulusça tasarruf' ya da 'en iyi tasarruf yöntemi olarak kendi teknolojisini geliştirme' gibi 'ulusal motifi' olan hiçbir yaklaşım geçerli olmadığı için, Türkiye, her türlü lüks, dolayısıyla yüksek akaryakıt tüketimli otomobilin rahatça girebildiği bir ülkedir.

Türkiye insanı, ülkenin üretim gücü ya da üretkenliğiyle karşılaştırılması olanaksız bir tüketim norm ya da alışkanlığına doğru itilmektedir. Değer yargıları altüst edilmiştir. Yalnızca akaryakıt tasarrufu değil her türlü tasarruf bugün Türkiye insanının yabancıı olduğu bir kavram hâline gelmiştir. Çünkü toplum, bir yanda her istediğini satın alabilen, har vurup harman savuran bir azınlık ile öte yanda günlük doğal gereksinmelerini bile karşılamakta zorluk çeken - onun için de zaten tasarruf edebileceği, akaryakıt dâhil herhangi bir tüketim harcaması olmayan- bir çoğunluk olmak üzere, hızla ikiye bölünme sürecindedir.

Akaryakıt tasarrufu, belki ilk bakışta hiç ilgisi yokmuş gibi gelecektir ama gerçekte, Türkiye'de temelden bozulmuş bulunan bölüşümün âdil bir çerçeveye oturtulması ve yeniden biçimlendirilmesiyle de eşanlımlıdır.