



1800 YILINDAN GÜNÜMÜZE SANAYİLEŞME

VEYA

SANAYİLEŞMEDE NEDEN GEÇ KALDIK

NEVZAT ÜLGER / 2021

## İÇİNDEKİLER:

Önsöz

Sanayileşme Üzerine

Ağır Sanayi ve Kurulum Süreci

Sanayileşmenin Toplumsal Yansımaları

Batı'da Sanayileşme

Türkiye'de Sanayileşme

Yıllar İtibariyle Sanayileşme

Cumhuriyet Dönemi

Türkiye'nin Ağır Sanayi Yolculuğu

Tarıma Dayalı Sanayi

Planlı Kalkınma Çabaları

Beşeri Sermaye

Türk Sanayisinde Dört İsim

Şakir Zümre

Fabrika Nasıl Kapandı

Nuri Killigil

Silah Sanayisinin Öncülerinden

Neden Şehit Edildi?

Nuri Demirağ

Vecihi Hürkuş

Hürkuş'un Teknik Özellikleri

TBMM Tutanağı

Sanayileşmede Neden Geç Kaldık?

Çıkarımlar

Bir Mülakat

Sanayi Devriminin Getirdikleri

Sonuç

Türkiye'nin Sanayi Kuruluşlarından Bazıları

## ÖNSÖZ

Üç asırlık sanayileşme çabalarımıza rağmen acaba neden yeterince sanayileşemedik?

Sanayileşmeye mi karşı olduk yoksa sanayileşmenin olmazsa olmaz koşulu olan düşünme iklimi için gerekli hukuk toplumunu mu oluşturamadık?

Servetin kaynağı genellikle tarım-hayvancılık, sanayi ve ticaret üçlüsü içinde aranır. Şimdi kendimize samimiyetle soralım; son 40-50 yıl öncesine kadar teknolojiye dayalı bir tarım ve hayvancılık mı yaptık, teknolojinin hâkim olduğu uzun dönemli kalkınma stratejisini esas alan bir sanayileşmeyi mi sağladık, pergel metaforundaki gibi dünyayı iyi okuyabilen bir ticaret sınıfı mı meydana getirebildik? Ancak son 40-50 yıldır geçmişte yapamadığımız birçok şeyi yapmaya başladığımızı da memnuniyetle görebiliyoruz.

Hani çok kimse tarafından gerek iyi niyetle, gerek kasten sorulan bir soru var ya; “İslam dünyası neden geri kaldı?” Yedi yüz yıllık siyaseti dışlayarak bu soruya cevap vermeye çalışmak biraz da açmaza girmek demektir.

Prof. Fuat Sezgin’e göre “İslam dünyasının ilimde geri kalmasının sebebi, İslam ya da İslam düşüncesi değil, siyasettir.” Kalkınma ve sanayileşmede de esas yönlendirici siyaset değil midir?

Müslümanlar tarihlerinin ilk beş yüzyılında ticaret ve ilim alanına dünya çapında önemli katkılar yapan bir düşünür sınıfı ile bir tüccar sınıfına sahiptiler. Bu dönemde İslam âlimleri devlet memuru olmayı genel olarak reddetmiş, dini

ve fikri çoğulculuk önemli filozofların ve bir tüccar sınıfının yetişmesini sağlamıştı.

Din ve devleti temsil ettikleri iddiasındaki ulema ve devlet adamları tüm alanları kontrol etmeye çalışıyorlar. Sonuç olarak da yaratıcı bir entelektüel sınıf ve üretken bir girişimci sınıfının doğmasına izin vermiyorlar.

İslam dünyasının geri kalışındaki esas faktör “dini yobazlık” değil, iktidar mücadeleleriydi. Halbuki “itaat” yöneticilerin şahsına değil, ilkelere değil midir? “Allah’a isyanda kula itaat olmaz.” Liyakat kavramı çoğulculuğa imkân veren temel ilkedir ve bu ilke iyi uygulanırsa bütün oligarşik yapıları dışlar.

Türkiye’nin geri kalmışlık sorunu konusunda ne dışlayıcı laikler ve solcular, ne de liberal ve İslamcılar yeterli bir çözüm ortaya koyabildiler. Çünkü hepsi de ideolojik umdelerle sarmalanmış koyu devletçilik üzerine kalkınma hamleleri yapıyor. Devletçi olmak doğal olarak ofansif olmayı kabul etmeyip, defansif olmayı gerektirdiğinden, devletten bağımsız fikir üreten yaratıcı bir entelektüel sınıfı ve devletten bağımsız ekonomik üretim yapan burjuvazinin önemini kabul etmiyordu. Kaldı ki; Doğu toplumlarında din, devlet, akademi, ekonomi gibi neredeyse tüm alanlar devletin kontrolünde devam ederken, bu da tüm alanlarda kalitesizlik doğuruyor. Genellikle liyakat esaslı meritokratik bir sistem asla kurulamıyor.

Bizde bilim ve teknoloji neden gelişmedi? Çünkü bilim, şimdi bilinmeyen yeni şeylerin peşine düşmekle, Allah’ın yarattığı varlık ve oluşların yasalarını keşfetmekle gelişir. Buna eşyanın hakikatine yolculuk da diyebiliriz. Bilim, bilinmeyene dair bir merak, merak ettiğini arayıp bulma çabasıdır. Diğer bir ifade ile teknolojik yeniliktir, inovasyondur. Yenilik ve inovasyon için de hür düşünceli

olmak gerekir. Hür düşüncenin döl yatağı da hukuk formatına uygun işleyen toplumlardır.

Günümüzde en kayıt dışı ekonomiler İslam dünyasındadır. Birçok yolsuzluğun ve yozlaşmanın kaynağı kayıt dışılıktan geldiğine göre, demek ki koyu devletçilik anlayışında kayıtlı ekonomi pek rağbet görmüyor. Nitekim Doğu toplumlarındaki idarecilerin gelirlerinin kendi ülkelerinin toplam GSYH'sı içindeki payının yüksekliğini sağlayan şey devletçilik ve kayıt dışılıktır. Oysa “kamu otoritesi piyasaya doğrudan müdahale etme hak ve yetkisine değil, piyasadaki tabii işleyişi bozan unsurları engelleme yetkisine sahip olmalıdır” denilmektedir.

Şahısların emeği ve çabası olmadan sadece kamunun gücü ve tasarrufları sonucu ortaya çıkan zenginliklerin gelir dağılımındaki rolleri iyi hesaplanmalı ve toplumların huzuru için gelirin dağılımında adaletin sağlanması gerektiği hatırdan çıkarılmamalıdır. Hedef, toplumun genel refahını artırmak olmalıdır. Refah, gelirin çokluğu ile birlikte, milli gelirin toplumda adil bölüşümü ile oluşur. Vergiler ağırlaştıkça üretim miktarı azalır, mal fiyatları yükselir, kayıt dışı ekonominin payı yükselir ve dolaylı vergiler arttıkça artar.

Aklını ve iradesini yeterince kullanamayan, daha az düşünen, daha az çalışan bireylerden oluşan toplumlar, siyasi olarak otoriter ve keyfi bir yönetime, ekonomik alanda kayıt dışılığa, yoksulluğa, yolsuzluğa ve bunların sonucu olarak da düşük hayat standardına razı oluyorlar demektir.

İnsanlar faydalı ve zararlı olanlarla, kolay ve zorluklarla, güzel ile çirkinlikler üzerinden sınava tabi tutulmaktadır.

NEVZAT ÜLGER /Haziran 2021

## SANAYİLEŞME ÜZERİNE

Hiçbir bilim dalı veya hiçbir kavram, kendi tarihine bakılmadıkça anlaşılabilir. Eğer bilimin iki yüzyıl veya bir asır önce içinde bulunduğu durumla, bugün gelinen noktayı karşılaştırsak fevkalade bir gelişmenin olduğunu görürüz. Özellikle son yüzyılın ikinci yarısından itibaren bilim alanının birçok dalında ama konumuz itibariyle teknik alanında yaptığı ilerlemeler kayda değer niteliktedir. Mikroskopik bilgidan, teleskopik bilgilere kadar paha biçilmez ilerlemeler yaşandı. Optikten akustik bilgilere, elektrikten mekanik bilgilere, termodinamikteki ısı kuramından astrofizığe kadar bütün değişimlere şahit olduk.

Son yüzyılda kaydedilen muazzam teknik ilerlemeye ve keşiflere rağmen, sosyal hayatın görünen yüzünde ne yazık ki kabul edilemez olumsuzluklar dizisini de birlikte yaşıyoruz. Bütün dünya olarak, yönetim sistemimiz, adalet sistemimiz, eğitim sistemimiz, tüm sosyal ve manevi düzenimiz barbarlık düzeyini pek de aşmış görünmüyor. Hala kan, hala gözyaşı, hala derebeylik ve haramilik, hala ileri derecede gelir dağılımı adaletsizliği kol geziyor. Şahitlik için sabit noktaların adreslerini isteyen her devlete “sadece aynaya bakmak yeterlidir” demek kafi değil midir? Cengiz Han’ın yaptığı yıkımlar mı daha korkunçtu, yoksa Birinci ve ikinci Dünya savaşlarında öldürülen insan sayısı mı? Hiç kimse atom bombasını haklı çıkaramaz zannedirim. Şimdi bir füzyon bombası bir defada 300 bin kişiyi öldürebiliyor deniyor. Elbette teknoloji ve onun getirdiği değişim, “gökten düşmüş cennet meyvesi” değildir.

Bu kadar teknik ilerlemeye rağmen bu şikâyetlerin esas nedeni “insan yüzlü kalkınma” kavramı üzerinde ittifak kuramaz oluşumuz değil midir?

Her şeye rağmen insanoğlu sürekli mükemmeli yakalamaya çalışıyor. Bu hep böyle devam edecektir zaten. Sanayileşme çabaları da, ülkeler bazında hem lider olma hevesinden, hem de insan beyninde temerküz eden bilgi yumaklarının muhakkak görünür olma arzusundan kaynaklanmaktadır.

Filozoflar ve bilim adamları geleceğin habercisidirler. İnsanlığın kat ettiği bu teknik ilerlemeler onların eseridir. Unutmayalım, entelektüel kitleyi de onlar oluştururlar. Zaten her şeyin eşit olduğu yerde düzen yoktur. Düzen olmayan yerde de güzellik aranmaz. Demek ki insanoğlunun aradığı şey eşitlik değil, adalet olmalıdır. Bu anlamda, kamu yararının olgun manada tesisi için ülke yönetiminde en tepede bulunan insanın altında yetki sahibi birçok organın olması gerekir. Hükümet, ordu, yargı, medya, finans, ekonomik ve beşeri kurumlar gibi. Unutmamak gerekir ki dünyanın sahip olduğu en değerli varlık; akıllı insanlardır. Yani tek yetkili değil, liyakatli yöneticiler topluluğu. Bu toplulukların armonisini sağlayacak olan da yine akıllı insanlardır.

\*

Sanayileşme hareketleri teknolojik yeniliklerle başlamıştır. Ancak bu gelişmeleri sermaye olgusunun dışında düşünemeyiz elbette. Öyle ise; icatların sermaye yatırımları yoluyla yeni makinelere dönüştürülmesi sonucunda sanayi devrimi başlamıştır diyebiliriz. Tabi buradaki “yeni” kavramını sadece teknik yenilik olarak anlamak eksik bir anlama olacağından, pazarlama, örgütlenme ile bu gelişmelerin devlet tarafından da desteklenmesi anlamında olduğunu görmek gerekir. Mesela tekstilde önceleri küçük



birimler halinde evlerde yapılan üretimin fabrika üretimine dönüşmesiyle birlikte yeni işçi-işveren ilişkileri ile siyasi değişim ve kültürel değişimleri de beraberinde getirdiğini yadsıyamayız.

Klasik iktisatçılar, iktisadi büyüme analizlerinde sahnenin ortasına sermaye birikimini yerleştirmişlerdir. İktisat tarihçileri ise; sermaye birikiminin hızını biraz düşürmeyi öğütlemişler. Yani kendini besleyen büyüme aşamasına geçmek için üretime yönelik yatırımlara hız vermek gerekir demişlerdir. Pratiğe dönüştürülen bilgiye ve onu besleyen sermayeye eşit ağırlık vermek gerekiyor anlaşılır.

Genel kanı, sanayileşme 18. yüzyılın son çeyreğinde, 1780'lerde başladığıdır. Bu kanaat yalnız "ikincil sanayi" için değil, tarım sektöründeki teknolojik gelişme için de geçerlidir. Kaldı ki günümüzün en gelişmiş ekonomileri kabul edilen G-7 veya biraz daha genişleterek, G-20 ülkelerinin "ikincil sanayi" ile birlikte "birincil sanayi" olarak kabul edilen tarım alanındaki yenilik ve gelişmelerinin de çok ileri düzeyde olduğunu görmek gerekir.

Sanayileşmenin ilk başlangıcı olan tekstil sanayisinde yeni icat makinelerini işlevsel hale getiren şeyin tarımdaki sanayi ürünleri yetiştirilmesi olduğunu biliyoruz. Demek ki tarım vazgeçilmez bir alandır.

18. yüzyılda tarıma dayalı sanayileşme, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ulaşım ve iletişime yönelmiştir. 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren teknolojinin artık bilgi çağı anlayışını oluşturduğunu ve bilgisayar, cep telefonu, tablet gibi toplumun tamamına hitap eden bir gelişmeyi yakaladığını görüyoruz. Ancak 20. yüzyılın son on yılından itibaren icatlar büyük bir hızla gelişmiş ve günümüzde fabrikalarda beyaz yakalılarının dışında insan faktörünü asgariye indirmiştir. Savunma sanayisindeki insansız hava

araçları son gelişmeler olup, bu konuda Türkiye'nin çok önemli bir mesafe aldığını söylememiz şarttır.

Bu gelişmelerin tamamında devletlerin ve devletleri yöneten idarecilerin fonksiyonları oldukça önemlidir. Konuyu ülkemiz açısından değerlendirmeye tabi tutarsak; Osmanlı döneminde sanayileşme olgusu ağırlıklı olarak 1827 yılından itibaren başlamış ancak, devletin gücünün zayıflamasından istifade eden Batı'nın imzaladığı 1838 anlaşması sonucu sanayileşme hareketleri 1850 yılından itibaren kesintiye uğramıştır. Ardından Kırım Harbi ve dış borçlanmanın peşi sıra 1881 Dünyu Umumiye uygulaması ile ülke parçalanmayla karşı karşıya kalmıştır.

Bu tarihten itibaren özellikle eğitime ağırlık verilmiş, 1908 yılından sonra sanayicilerin Türk unsuruna geçmesi için önemli adımlar atılmıştır.

Cumhuriyetin ilk on beş yılında sanayileşme konusunda bir hayli mesafe alınarak ülkenin üç beyaz ve üç siyah sorunları büyük ölçüde çözüm yoluna konulmuştur. 1939 yılından itibaren 2. Dünya Savaşı'nın çıkması ile yönetici sınıfının da yetersizliği sonucunda ülkedeki sanayileşmeyi tetikleyecek birçok tesis kapatılmıştır.

1950 yılından itibaren özel sektör hedefli sanayileşme çabaları başlamış, 1960 yılından sonra başlatılan planlı kalkınma çalışmalarının ardından önce ülkenin elektrik sorununun çözümü için Keban Barajı gibi önemli yatırımlara başlanmıştır. 1980 yılına kadar devam eden ithal ikamecilik, 1980 yılından itibaren yerini ihracata dayalı kalkınma düşüncesine bırakmıştır. Geldiğimiz noktada yıllık ihracatı 175 milyar dolar, dış ticaret hacmi 400 milyar dolar olan bir konuma gelmiştir.

Bu gelişmelerin tamamında devletlerin ve devletleri yöneten idarecilerin fonksiyonları oldukça önemlidir demiştik. Nitekim bu tezi destekleyen dönemlere bakabiliriz.

1920-1938, 1950-1954, 1965-1971, 1983-1987, 1996-1997, 2003-2014 dönemleri bu tezimizi ispatlayan zaman dilimleridir.

Devlet, toprak bütünlüğüne bağlı olarak siyasal bakımdan örgütlenmiş tüzel bir varlıktır. Diğer bir tanımla; devlet siyasal bir birlikteliktir.

Bugün kullandığımız anlamda modern devlet anlayışı 15 ve 16. yüzyıllarda ortaya çıkmıştır. Modern devleti geleneksel devletten ayıran özellik; sahip olduğu egemenlik ve meşruiyet anlayışıdır. Zaten modern devlet anlayışı da, belirli bir süreçteki ekonomik, sosyal, kültürel, toplumsal gelişmeler ışığında ortaya çıkmıştır.

Modern devletin temel vasfı; gelecek planları yapabilen, varlığını uzun dönemlerde tehdit edecek olan gelişmeleri fark edebilen, kendini eleştirebilen, değişim ve dönüşüm yeteneğine sahip olan bir yapılanmaya sahip olmasıdır. Modern devlet, temsili devlet olup sadece bir kesimi değil herkesi temsil eder.

Demokratik devlette esas anlayış; din, dil, ırk ayırımı gözetmeden herkesin devlet ve kanunlar önünde eşit olması esasıdır. Ancak bunun sağlanması çoğu zaman mümkün olamamaktadır.

Devlet; yasama, yürütme ve yargı güç ayrılığı ilkesine dayanılarak farklı kollar tarafından yönetilir. Güçler ayrılığı ilkesi yasama, yürütme ve yargı kurumlarının, devletin farklı organlarında bulundurulmasıyla iktidarın tek elde toplanmasını engellemek ve bu üç kurumun birbirlerini denetleyebilmesini sağlamak anlamına gelir. Güçler ayrılığı ilkesi ile karşılıklı denetimin önemi, özellikle II. Dünya Savaşı öncesinde İtalya ve Almanya'da faşizmin demokratik yollarla iktidara gelmesinden sonra artmıştır.

İktidarlara seçimle belirlenir. Herkesin seçme ve seçilme hakkı kanunlarla koruma altına alınmıştır.

Bu yapılanmanın devlet olarak nitelendirilebilmesi için diğer devletler tarafından tanınmasına gerek yoktur. Zira tanıma sadece uluslararası alanda ilişki kurmak için gerekli bir işlemdir, hepsi o kadar.

Demokrasi, yüzyıllardır tartışılan bir kavram olmasına rağmen modern düşüncenin ortaya çıkmasıyla siyaset teorisinde önemli bir yer edinmiştir. Modern düşüncenin temelinde yatan bireysel özgürlük, eşitlik, rasyonellik, vs. gibi olgular demokrasiye şekil vermiştir.

İnsanın temel hakları olan; “can, mal, akıl, nesil ve dinin korunması” adil ve demokrat devletçe teminat altında tutulur.

İstikrarlı bir demokrasi için:

- Sınırlı bir iktidarın varlığı,
- Kamu kaynaklarının ve gücünün halkın denetimine açık olması,
- Hukuk devleti ve hukuka karşı sorumlu tutulmuş otorite,
- Temel hak ve hürriyetleri önceleyen ve iktidar karşısında onlara öncelik tanıyan anayasanın varlığı,
- Farklı fikir ve kanaatlerin oluşmasında ve temsilinde hak ve güvence sağlayan çoğulculuk prensibi,
- İktidarın tek elde toplanmasına mani olacak şekilde kuvvetler ayrılığı,
- İktidarın el değiştirmesi ve toplumsal gereksinimlere ve tercihlere göre değiştirilebilirliğini sağlayan serbest ve sürekli seçimler,
- Muhalefetin ve muhalif fikirlerin var olma haklarının güvence altına alınması ve
- Siyasî yaşam dışında kalan alanlarda ekonomik-sosyal-kültürel özerklik ve özgürlüğün tesisi ve bu anlamda kültürel çoğulculuk ve serbest piyasa ekonomisinin varlığı.

Demokrasinin tanımı tartışması günümüzde hâlâ devam eden bir tartışmadır. Bunun sebepleri arasında ülkelerdeki bazı kurumların görüşlerini haklı çıkarmak adına demokrasi tanımını kullanmaları, demokratik olmayan devletlerin kendilerini demokratik olarak tanıtmaya çabaları ve aslında genel bir kavram olan demokrasinin tek başına kullanılması gibi sebepler gösterilebilir.

Cumhuriyet bir rejim, demokrasi ise cumhuriyetin uygulanış şekillerinden biridir. Demokratik cumhuriyetlerde, meclisi ve ülkenin başkanını belli aralıklarla halkın seçmesi esastır.

Türkiye’deki hâkim siyasî kültür, Batı modernleşmesi çizgisinde gelişen pozitivist, aydınlanmacı ve normatif bir yapıya sahiptir. Ancak bu modernleşme, Batı’dakinin aksine, ekonomik gelişmelerden değil, siyasî gelişmelerden kaynaklanmıştır. Türkiye’deki modernleşme toplumsal alandan siyasî alana doğru değil, merkez olan siyasî alandan çevre olan toplumsal alana doğru inşa edilmiştir. Bu kurulum neticesinde de Türkiye’deki siyasî yapı siyasî iktidarın yetki ve özgürlüğünün toplumsal alana doğru genişlemesiyle sonuçlanmıştır. Böylece Türk siyasî kültürü devletin öncülüğü ve yetkinciliği üzerine odaklanmıştır. Devlet, tüm siyasî yapının oluşumu ve inşasında hâkim konumdadır.

Türk siyasî kültüründe devletin bu örgütlenişi, ideolojik gibi görünse de, devletin bazı yetkililerine göre bu bir “milli güvenlik meselesi”dir. Güvenlik ile özgürlük arasında yaratılan bu ikilem, demokrasinin çoğu kez askıya alınmasını da beraberinde getirmiştir. Aslında otoriterleşme veya otoriter kalkınma hamleleri ancak eşitsizliği artırıyor. Devlet harcamaları, devlet bankalarının borç vermesi ve borçlanmayla beslenen otoriter büyüme, hep olduğu gibi az verimlilik, az yenilikçilik, az teknolojik gelişme demektir. Aslında gelişmiş demokrasi büyümeye katkı sağlar.

Tarihte şehir devletlerinden imparatorluklara kadar bütün siyasi birimler, toplam güçlerini artırmak ve kapasitelerini devamlı kılmak için ekonomik aktiviteyi canlı tutmaya çalışmışlardır. Tarım, ticaret, fetih faaliyetleri sonrası elde edilen arazi, ganimet ve değerli madenler ekonomik gücü artırmanın temel yollarını oluşturmuştur. Daha fazla toprağı olan, tarımsal üretimde verimi artırabilen, ticaret yollarını ellerinde tutabilen ve değerli madenler ile hazinesini doldurabilen devletler büyük imparatorluklara dönüşmüşler ve siyasi güçlerini uzun yıllar canlı tutmayı başaramışlardır. Bu güce dayanan kesimler, bu gücün kaybolmaması için çoğunlukla dini ve milli hassasiyetleri hem canlı tutmuşlar hem de kullanmışlardır.

18. yüzyılın ortalarına kadar hiçbir konvansiyonel büyük güç günümüz ile kıyaslayabileceğimiz bir ekonomik üretkenliğe ve yüksek refah seviyesine ulaşamamıştır. 18. yüzyıl öncesinde insanlık tarihi her ne kadar büyük imparatorluklara şahit olmuş olsa da devletlerarasındaki kişi başına düşen gelir farkları hiçbir zaman günümüzdeki kadar yüksek olmamıştır.

Uzun tarihsel dönemler boyunca en zengin devlet ile en fakir devlet arasındaki kişi başına düşen gelir farkı sadece altı-yedi kat kadardır. Günümüzde ise sanayi devrimleri ve hızlı teknolojik dönüşümün kaçınılmaz bir sonucu olarak gelir dağılımı eşitsizlikleri muazzam boyutlarda artmış, kişi başına düşen nominal GSYH bakımından en zengin ve en fakir ülke arasındaki fark 450 kata kadar ulaşmıştır. İşte bu uçurum, bütün devletleri sanayileşme olgusuna adeta meftun etmiştir.

İçinde yaşadığımız yüzyılda, teknolojik gelişmeler açısından dünya, tarihinde görülmemiş bir hıza sahne olmaktadır. Değişimin hızı aylara, hatta haftalara kadar sürat kazanmıştır. Pek çok teknolojik araç yaşamımızın

vazgeçilmez parçaları haline gelmiştir. Bilimsel ve teknolojik gelişmelerin giderek hızlandığı günümüzde, teknoloji büyük bir hızla hem günlük hayatımıza hem de çalışma hayatımıza girmektedir. Pek çok işletme için artık eski teknolojilerle çalışmaya devam etmek imkânsız hale gelmiştir. Teknoloji sürekli geliştiği için, işletmeler de sürekli olarak teknolojik alt yapılarını ve üretim süreçlerini yenilemek durumunda kalmıştır.

Yaşadığımız zaman diliminde ve yakın gelecekte ana belirleyici unsur belki de “değişimin hızı” olacaktır. Yaşadıklarımızdan da anlıyoruz ki; değişimin hızını artıran şey “bilgi teknolojileri” alanında alınan mesafedir. Yazılım (yapay zekâ) ve maddenin kontrolü alanındaki gelişmeler insanın teknik kapasitesini şaşkırtıcı düzeyde artırmıştır. Bilgi, bilim, teknoloji ve ürün üretme süreçlerini çok hızlandırmıştır. Teknolojik ürünler bir yıllık, hatta daha kısa süreçte yeni versiyonlarıyla yenilenmektedir. Bilim kurgu filmlerindeki teknolojik ürünler ve hizmetler normal hayatın bir parçası olmaktadır adeta. Elbette bu değişim günlük hayatımızı ve düşünce şeklimizi de etkilemektedir. Burada en temel mesele zannederim; “değişimin ve gelişmenin odak noktası insan olmalıdır” anlayışının belirleyici olmasıdır. Çünkü insanı merkez olmaktan çıkararak düşünme biçimleri, insanlığın felaketini hazırlayabilir.

“Tarihsel gelişim süreci içerisinde ilk olarak tarım alanında başlayan rekabet gücü anlayışı, 18. yy’ın sonları ve 19. yy’ın başlarında yaşanan sanayi devrimiyle birlikte sanayi alanına kaymıştır. Günümüze geldiğinde ise, artan küreselleşme ve teknolojik yenilik hareketleri ülkeler arasındaki sınırları ortadan kaldırarak, gerek firma ve endüstri gerekse de ülke bazındaki rekabeti hiç olmadığı kadar artırmıştır. Rekabetin bu denli yoğun yaşandığı bir ortamda, geleneksel üretim sistemleri yerini yoğun bilgi, Ar-

Ge ve yeniliğe dayalı yeni nesil üretim sistemlerine bırakmıştır. Üretim sistemlerinde yaşanan bu değişim, rekabetin de boyut değiştirmesine neden olmuştur. Artık rekabet avantajının sağlanması için herhangi bir malı veya hizmeti daha düşük maliyetli üretebilmek tek başına yeterli olmayıp, verimlilik, kalite, tüketiciye ulaşmadaki hız ve esneklik gibi hususlar da büyük önem kazanmıştır. Dolayısıyla günümüzde rekabet gücü anlayışı bilgi ve teknoloji alanında yaşanmaktadır. Buna göre, firmaların ve ülkelerin sürdürülebilir rekabet avantajı elde edebilmeleri için Ar-Ge ve inovasyona daha fazla kaynak ayırarak teknolojik değişime ayak uydurmaları gerekmektedir.” (Ekrem Erdem-2014)

Endüstri 4.0 ve Endüstri 5.0 teknolojilerinin temel hedefi de yalnız üretmek değil, pazarlamadaki hız ve kalitedir zaten. Teknolojik değişimin rekabet gücü üzerindeki etkisi ürün ve hizmet kalitesinin artırılmasıdır. Özellikle mühendislik alanlarında yeni teknolojilerin kullanılmasıyla ürün kalitesi artmış ve farklı şekil ve büyüklükte üretim yapmak mümkün hale gelmiştir. Tüketicilere eskisinden daha geniş bir ürün ve hizmet yelpazesi sunmak firmalara rekabet gücü kazandırmaktadır.

Bu konu yalnız işletmeler açısından değil, ülkeler açısından da yenilenmeyi gerektirmektedir. Bir ülkenin günümüz koşullarında güç elde edebilmesi ve dünyada söz sahibi olabilmesi için yüksek teknolojileri üretmesi ve kullanması kaçınılmaz olmuştur. Teknolojik gelişmelerin hızlanması ve yayılması ile ülkelerin sanayileşme seviyesi arasında doğru bir ilişki vardır. Bu iki süreç birbirini desteklediği sürece bir ülkenin gelişmişlik düzeyi de artacaktır.



## AĞIR SANAYİ VE KURULUM SÜRECİ

"Ağır Sanayi" ne demektir?

Ağır sanayi aslında diğer sanayileri kuran sanayidir. Bu sebeple ancak büyük ve lider ülkeler bu sanayii kurup işletebilir ve geliştirebilirler.

Ağır sanayi, büyük bir sermaye ve etki alanına sahip olan kitlesel üretim araçlarının ve fabrikaların üretiminde rol alan bir sanayi grubudur. Genellikle;

- makine sanayii,
- madencilik,
- metalurji,
- enerji,
- savunma sanayii ve
- kimya endüstrisi gibi alanlarda hizmet vermektedir.

Ağır sanayide kullanılan teçhizat ve makineler, ekseriyetle gelişmiş ülkelerde üretilebildiğinden; ağır sanayi, bir ülkenin gelişmişlik düzeyi hakkında da bilgi verebilir.

Üretim yapılırken (petrol işletmeciliği, demir çelik, maden vb.) birçok teçhizat ve makine kullanılmaktadır. Bu sektörlerde ağır sanayi dendiği gibi, bu sektörlerde kullanılan teçhizat ve makinelerin üretilmesine de **ağır sanayi** adı verilmektedir. Makine yapan makine kavramı da biraz bu konu ile ilgilidir.

Ağır sanayi kurulurken o bölgede olması gereken bazı özellikler vardır, bu özellikleri şu şekilde sıralayabiliriz;

- Hammaddeye yakınlık durumu,
- İhtiyaç miktarı,
- Pazarlama,

- Ulaşım ve
- Tüketim miktarı.

Gerçi bu özellikler bütün üretim dalları için geçerlidir ama ağır sanayinin kendine özgü şartlarının olduğu da unutulmamalıdır. Bu özelliklerin aranması dikkat edilecek belli başlı durumlardan birkaçıdır. Bunlar sayesinde sanayinin ya da üretimin ihtiyacı karşılması, dış pazara kolay ulaştırılması ve iç pazarda ihtiyaçların kolay karşılanması sağlanmış olmaktadır.

Ayrıca normal sanayi ile ağır sanayinin bazı farklılıkları bulunmaktadır. Ağır sanayi çevresinde bulunan alana bazı yönlerden zarar verici nitelikler oluşturabilmektedir. Bu nedenledir ki kurulacağı alanda incelemeler yapılırken vereceği zarar da düşünülmektedir. Örneğin petrol sanayii ya da demir çelik sanayii bir bölgeye kurulmadan önce bölgenin hava, sağlık ve doğası göz önünde bulundurulmalı, bu durumdan çevre ne düzeyde olumsuz etkilenir araştırılması yapılmalıdır. Örneğin yerleşim yerlerine çok yakın olan yerlerde ağır sanayi konumlandırılması yapılmamaktadır. Çevrede yaşayan hayvan türlerine ve sayılarına, geçmekte olan doğal su yolu varsa buna dikkat edilmeli, buna göre projelendirme yapılmalıdır. Merkezi planlamanın önemi işte buradan kaynaklanmaktadır. Planlamada çalışan elemanlar, tabiri yerindeyse; ülkeyi karış karış bilmeli, hangi bölgenin hangi şehrinin hangi alanına ne yatırım yapılacağına kesinlik derecesinde hâkim olmalıdır.

Uzun vadede ve büyük ölçüde düşünüldüğünde ağır sanayinin tabii ki kurulduğu ülkeye oldukça önemli şekilde yararı olmaktadır. Ağır sanayii elinde bulundurmakta olan bir ülke her şeyden önce dışarıya olan teknolojik bağımlılığını ortadan kaldırmakla bağımsızlık yolunda büyük bir adım atmış anlamına gelmektedir. Üretimi ve tüketimi ülke içerisinde yaparak ekonomik anlamda hem daha kazançlı

hem daha özgür bir ülke haline gelmiş olacaktır. Bu tarz ülkeler gelişmemiş ya da gelişmekte olan ülkelerin ihtiyaçlarını karşılayarak kendisine ekonomik anlamda güç katar. Aynı zamanda ülkede yaşamakta olan vatandaşlar için de büyük bir istihdam alanı meydana getirilmiş olmaktadır. Hemen hemen her iş kolunda çok sayıda işçi çalıştırılacağı için işsizlik oranı da azalma gösterecektir. Sonuç olarak bir ülkede ağır sanayi bulunması, bağımsızlık, ekonomi, istihdam oranı ve ülkeler arasındaki konum itibari ile oldukça önemlidir.

Gelişmiş toplumlara baktığımız zaman bu toplumların temel özelliğinin bilgiye sahip olmak olduğunu görüyoruz. Bilgi ve teknolojiye sahip ülkelerin kalkındığını, geliştiğini görüyoruz. Bunun tarihte birçok örneği var. En çok verilen örnek dünyada Almanya örneğidir. Almanya 2. Dünya Savaşı'ndan mağlup çıktı. Ama yerli üretimle, yerli sanayiyle, güçlü sanayiyle nereye geldiğini görüyoruz. Şu anda yaptığı ihracatı ile 3-4 yıl öncesine kadar dünyada birinci sıradaydı. Şimdi Çin birinci sıraya geçti. Aslında buna benzer örnek verebileceğimiz birçok ülke var. Temel özelliği teknoloji, yerli üretim ve güçlü üretimdir. Hatta son dönemde artık sadece teknoloji üretmek de yetmemeye başladı. Artık katma değeri yüksek ürün üretmek zorundasınız. Başka çare yok, çünkü acımasız bir rekabet çağındayız. Şimdi Almanya 4.0'ı uyguluyor. Yani Almanya 4.0 dedi, robot dönemi dedi ve böylece üretimi daha hızlı yapmaya başladı.

Şu an görüyoruz ki neredeyse tüm savaşlar teknoloji savaşı haline geldi. Meydanlarda gerçekleştirilen savaşlar bin dokuz yüz yetmişler ve en fazla seksenlerin ortasında kaldı. Ondan sonra meydana savaş kalmadı. Ama dünya şu anda savaş halinde, işte bu savaş teknolojide oluyor. Bizim milli teknolojimizi kendimiz geliştirmemiz, bu yönüyle çok önemlidir. Bir zihniyet değişikliğine gitmemiz lazım. Mevcut

zihniyetle milli teknolojiyi tam olarak kurabilmemiz mümkün değildir.

Bu zihniyet değişikliğinde öncelik üretmek kültürünü oluşturmamızdır. Hala Almanya'nın, Amerika'nın, Çin'in gerisindeyiz. Herhangi bir makine, herhangi bir ürün alınıyor.

Daha sonra bu makine bozuluyor, hemen benzerini yapıyoruz. Bunda çok başarılıyız. Buna “tersinden mühendislik” veya “geriye doğru mühendislik” deniyor. Bu süreçte, bir ürün tamamen sökülerek, parçaların resimleri ve kalıpları alınarak çok küçük değişiklikler yapılarak aslına uygun biçimde imalatı yapılıyor. Japonlar'ın sanayileşme hamlelerine başlarken takip ettikleri metot buydu. Bu günkü sanayilerinin temelini böyle atmışlardı. Bu metot bugün sanayileşmiş olan ülkelerin tamamının takip ettiği bir yoldur. Biz şimdi bu safhayı geçmiş durumdayız. Onun için zihniyet olarak üretme kültürünü ve iş ahlakımızı geliştirmemiz lazım. Tabi bunlar kendi başına, birden bire oluşan şeyler değil. Eğer biz üretme kültürünü, çalışma kültürünü ve iş ahlakını geliştiremezsek teknolojide de ilerlememiz çok fazla mümkün olmaz.

Bu zihniyet değişikliğini ilkokuldan başlayarak üniversite eğitimi ile beraber devam ettirmemiz lazım. Yani okulların açıldığı ilk günden eğitime başlayan bir zihniyeti geliştiremiyorsak, işte bu hafta sınav diye eğitime ara veriyorsak ve sınavdan sonra herkes memleketine gitsin gelsin diyorsak ve eğer biz bunları üniversiteler olarak takip edemiyorsak o öğrencilerin buluş yapmaları zordur. Bunun kesinlikle kabul etmemiz lazım. Şu anda bizim üniversitelerimize gece gittiğimizde kaç tane hocamız çalışıyor. Üniversitedeki hocalarımızın gece 01:00'de laboratuarda çalışıyor olması lazım. Hatta bir kısmı “ya sabaha kaldım, nasıl sabah olmuş” demesi lazım. Bunu demeden bizim bu milli teknolojiye de ancak ters

mühendislikle de devam ederiz. Ters mühendisliği çok iyi yapıyoruz, bu da oldukça önemlidir elbette. Ama artık onu aşmamız gerekir. Japonya da böyle başlamıştı ama sonra onu aştılar.

Bilgi üretmeden istediğimiz kadar yönetimde olursak olalım bunun faydası olmayacaktır. Bizim önce bilgi üretmemiz lazım.

Toplum olarak aslında çok zeki insanlarız, zeki bir toplumuz ama bunu bilime, bilgiye çevirmemiz lazım. Fırsatçı bir zeka uygulamasından vazgeçmemiz lazım. Şark kurnazlığı tabir ettiğimiz şeyler aslında zekanın kuralsız çalıştığına işarettir. Bunu aşım, kurallı yaşamaya ve kurallı düşünmeye geçmemiz şarttır. Burada üniversitelere çok iş düşüyor.

İTÜ güneş enerjisi ile çalışan araba çıkardı, yollarda geziyor. Biz yıllardır üniversitelerin çıkardığı prototiplerini görüyoruz. Türkiye bu araçların önemli bir parçasını üretmiyor. Demek ki orada bir eksiklik var. Tamam, araba yapıldı ümitleniyoruz. Lakin arkasını getirmemiz gerekiyor.

Bizim zihniyet değişikliğini gerçekleştirmemiz şart. İdare için de, sanayicimiz için de, siyaset için de hepimizin zihniyet değişikliğini toplum olarak gerçekleştirmeden istediğimiz başarıyı elde edemeyiz. Bizim bunu gerçekleştirip, milli teknolojiyi oluşturup bağımsızlığımızı ve egemen bir devlet olarak daha uzun süre kalabilmemiz için, hatta lider bir devlet olarak daha uzun süre devam edebilmemiz için bunlar şarttır.

## SANAYİLEŞMENİN TOPLUMSAL YANSIMALARI

Önümüzde üç önemli kavram var: Hayat, özgürlük ve mülkiyet.

Hayat; hem fiziksel, hem entelektüel hem de manevi yaşam alanıdır. Yaratan bizi bunları korumak ve geliştirmek için yetenekler vermiştir. Her insanın yapısında sınırsız denebilecek sayıda yeteneği vardır. Her türlü doğal kaynağın tam da ortasına yerleştirilen bu insan, yeteneklerini kullanarak yeni ürünler yapabilir. Kaldı ki bu işlem, hayatın devamlılığı ve geliştirilebilmesi için de zorunludur. İşte bu üç kavramdan herhangi birinden taviz verilirse, diğer kavramlar da önemini kaybeder ve insan fail/etken durumdan meful/edilgen duruma düşer ve kişiliğini kaybeder.

Tartışılan mesele ister dini, ister felsefi, isterse siyasi ve ekonomik olsun, hem kişisel meselelerin hem de toplumsal meselelerin çözümü özgürlüktedir.

Dikkatlerimizi toplayarak konuyu tefekkür edelim: En barışçıl, en ahlaklı ve en mutlu insanlar çoğunlukla hangi ülke(ler)de yaşıyor? Kanunların kişilere en az müdahale ettiği, hükümetin varlığını en az hissettirdiği, özel işlere en az müdahale ettiği, bireyin özgür düşüncesine en az müdahale edildiği, bürokrasinin asgariye indirildiği, vergilendirmenin en adil olduğu, kısaca en mutlu insanların olduğu yer; bu ilkeleri benimseyen ve uygulayan yerler değil midir? İnsanoğlu mükemmel olmasa da, umut onun özgür davranışlarında ve düşüncelerinde yatar.

Bir örnekle konuyu değerlendirmeyi okuyucuya bırakalım: Bir gün bir gezgin kendini vahşi bir kabilenin ortasında bulur. O gün de kabiledede bir çocuk dünyaya

gelmiştir. Büyücüler ve sahte hekimler ellerinde kancalar ve sicimlerle bebeğin etrafını sarmışlardır. Biri, “eğer burun deliklerini germezsem bu çocuk barış çubuğunun kokusunu alamayacaktır” der. Bir diğeri; “eğer kulak memelerini omuzlarına kadar aşağı çekmezsem asla duymayacak” diye çıkış yapar. Bir başkası; “eğer bacaklarını bükmezsem asla dik duramayacak” diye söylenir. Bir başkası da; “eğer kafatasını düzleştirmezsem asla düşünmeyi öğrenemeyecek” diye kendi ikballerine oynarlar.

Gezgin hiddetle ortaya çıkar ve haykırır: “Yeter! Yaratan ne yaptıysa iyi yapmıştır. Bırakın da bu yaratık uzuvlarını özgürce kullanarak gelişsin ve güçlensin” der.

Yasa koyucular özgürlükleri muhakkak dikkate almalıdırlar.

Geldik hayati soruya; sanayileşme olgusu bu kavramlara artı değerler mi katıyor yoksa onları törpülüyor mu?

Makine, kas gücünü vazgeçilmez durumdan çıkararak, onları çalıştıran bir araç haline geldi. Yetişkin erkeğin gücünü düşürüp bütün aileye yayarak, ailenin tamamını emek pazarına sürmüş oldu.

Önceleri el sanatları ile yapılan imalatta çalışanlar alet kullanırken, sanayileşmeden sonra makine insanı kullanmaya başladı. Değişik bir ifade ile, makinenin hareketini sağlayan önceleri işçi iken, sonra insanın hareketini sağlayan faktör makine oldu. Hatta birkaç pozisyon hariç, her işe uygun elemanın yetişmesi artık altı ayda olduğu için çalışan insanlar arasındaki imrenme yerini kıskançlığa ve ihtirasa terk etti.

Sanayileşme ile birlikte işçi-işveren ilişkileri farklı bir boyut kazanırken; 19. yüzyılda oluşan kapitalist üretim biçimine karşı çıkan ve bu doğrultuda fikirler ortaya süren düşünürlerin de varlığını görüyoruz. Çünkü köle

çalıştıranların ellerindeki kamçının yerini, şimdi işveren temsilcilerinin ellerindeki ceza kitapları alıyordu.

Sanayi Devrimi'nin ortaya çıkardığı toplumsal sorunların olduğu da yaşanan bir gerçektir. Bu sorunlar; kentleşme, yoksulluk, işsizlik, çocuk işçiliği, aile içi şiddet ve iletişimsizlik, suça itilen çocuklar ve çocuk istismarı, yabancılaşmanın başlamasıdır. Usta- çırak ilişkilerinin giderek yerini işçi- işveren ilişkilerine bırakması, işçi- işveren ilişkilerinin yol açtığı birçok sosyal ve siyasal sorunlardır. Otomasyon sonucunda “mavi yakalı” işçilere oranla “beyaz yakalı” işçilerin sayısının artması ile işsizliğin artması, otomasyonun, grevlerin ve sendikaların etkinliğini azaltması, ilkel istihdam koşulları, gecekonduların ortaya çıkmasıdır. Beslenme sorunu, salgın hastalıklar, çevre kirliliği başlıkları önemlidir. Bu sorunların bir kısmı sanayileşmemiş ülkelerde de görülmekle birlikte, problemlerin de küreselleştiği gözden uzak tutulmamalıdır.

18. ve 19. yüzyıllarda ortaya çıkan gelişmelerin toplumsal hayatı nasıl etkilediği ve etkilemeye devam ettiği de görülmektedir. Zira toplumsal alanda mevcut olan sorunlar alınan sosyal politika önlemleri ve uygulanan sosyal hizmet uygulamaları neticesinde bugün bazı Batılı ülkelerde kısmen engellenmiş olarak görülse de evrensel boyuttaki mahiyeti ve ciddiyeti devam etmektedir.

Sosyo-ekonomik gelişme sürecine sanayileşme sürecinin en önemli etkisi çevre üzerinde görülmüştür. Geliştirilen bir araştırmaya göre; sanayileşme sürecinin uzantısı olarak ortaya çıkan sağlık, beslenme ve dolayısıyla insanın yaşı ve üretimdeki olumsuz etkilerinden dolayı çevresel bozulmanın insani kalkınmayı da olumsuz etkileyeceği ileri sürülmüştür. Bu yaklaşımda, hızlı nüfus artışı, hızlı ekonomik büyüme, hızlı sanayileşme ve yatırımlar sonucu ortaya çıkan gıda üretiminin yetersizliği, yenilenmesi söz konusu olmayan



doğal kaynakların hızla tüketilmesi ve çevre kirlenmesi, doğal dengenin yaşamı olumsuz etkilediği, insan sağlığını tehlikeye sürüklediği deneysel olarak test edilmiştir.

Araştırmanın sonuçlarına göre; dünya nüfusunda, sanayileşmede, çevre kirlenmesinde, gıda üretiminde ve doğal kaynaklar tükenmesinde büyüme hızının sürekli artmasıyla gelecek yüzyılda ekonomik büyümenin uç sınırına ulaşılacağı öngörülmüştür. Sanayileşmenin beraberinde getirdiği bu sorunlar, araştırmanın ve bilgi kullanımının önem kazandığı yeni bir süreci başlatmıştır. 1970’li yıllarda dünyaya hızla yayılan sanayileşme hareketinin yol açtığı çatışmaların sonucu olarak ortaya çıkan yeni bir kriz dönemine girilmiştir.

Krizin atlatılması amacıyla istikrar kavramı gündeme gelmiş, kalkınma ve gelişme ile birlikte ekonomik istikrarın sağlanması önem kazanmıştır. Ancak, yeni gelişmeler topluma köklü değişiklikler getirmiştir. Uygulanan istikrar paketleri değişimin hızına ayak uyduramamıştır. Şimdi tüm dünyada daha kaliteli yaşam felsefesine dayanan insan yüzlü, sürdürülebilir ve insani kalkınma stratejileri konuşulmaktadır. Bu gelişmeler yalnız sanayileşmiş ülkeleri değil, diğer dünya ülkelerini de kısa zamanda etkisi altına almış ve uluslararası alanda ekonomik, siyasal, sosyal ve kültürel alanda değişimi de beraberinde getirmiştir.

1951 yılında A.B.D.’de mavi yakalı (kas gücü ile çalışanlar) olarak adlandırılan, sendikaların ağır kütesini oluşturan işçi sayısı, bütün çalışanların yüzde 50’sini oluşturmakta iken, bu oran daha sonraları yüzde 20’ye düşmüştür. İstihdam içinde mavi yakalıların payının gittikçe azalacağı da öngörülmüştür. Özellikle Endüstri 4.0 ve 5.0 teknolojilerinin uygulaması sonucu mavi yakalıların yerini “gri yakalıların” alması gündeme gelmiştir. Oluşan bilgi toplumunda aktif nüfus içinde tarım ve sanayinin payı her

geçen gün azalmakta, hizmetler sektörünün payı artmakta gibi görünmekle birlikte, son Covid-19 olayından sonra sektörler sıralaması değişmiş görünmektedir. Yeni sıralama;

-Tarım,

-Sağlık,

-Eğitim ve

-Enerji şeklinde oluşmuştur.

Görüldüğü gibi tarım önemini kaybetmemiş, ancak gelişen teknolojinin tarıma uygulaması ile verimin hızı ve şekli değişmiştir.

Konumuz sanayileşme olduğu için biz yine konumuza dönebiliriz.

## BATI'DA SANAYİLEŞME

Modernleşmenin mekânsal kalkış noktası Batı Avrupa, zamansal kalkış noktası ise 1763 yılıdır. Sanayileşmenin başlangıcı kabul edilen zaman dilimi 18. yüzyıl ve ülkesi ise (Birleşik Krallık) İngiltere'dir.

Sanayi Devrimi ya da Endüstri Devrimi; Avrupa'da 18. ve 19. yüzyıllarda yeni buluşların üretime olan etkisi ve buhar gücüyle çalışan makinelerin endüstriyi doğurması ile bu gelişmelerle birlikte Avrupa'da sömürgecilik ve köleleştirme hareketleri sonucunda sermaye birikiminin artmasına verilen isimdir.

İnsanoğlu dünyaya geldiği günden sonra tarıma ve insan gücüne dayalı olarak takribi 14 bin yıl yaşadı. Toprağa dayalı bu hayat, 13. yüzyılda başlayan alt yapısı sonucu meydana gelen 18. yüzyıldaki sanayileşme hareketi ile önemini kısmen kaybetti. Kısmen diyorum çünkü son yıllarda “toprağa dönüş” replikleri çoğalmaya başladı.

Sanayi Devrimi, ilk olarak Birleşik Krallık'ta (İngiltere'de) ortaya çıkmış, ardından Batı Avrupa, Kuzey Amerika ve Japonya'ya sıçramış ve şimdi de bütün dünyaya yayılmıştır.

Yıl 1784... Su ve buhar gücünün teknolojik olarak kullanılmaya başladığı Endüstri 1.0 devrimi ya da inkılabı. Buna “İlk Sanayi Devrimi” de deniyor.

Bundan bir yüz yıl sonra 1870... Elektrikli sistemlerin kullanılması ile seri üretimin başladığı Endüstri 2.0 dönemi. Buna da “2. Sanayi Devrimi” deniyor.

Sonra bir yüz yıl daha geçti ve 1969... Bilgi teknolojilerinin sağladığı imkanlarla geliştirilen otomasyon dönemi yani Endüstri 3.0 dönemi. Diğer adı ile “3. Sanayi Devrimi.”

Sonra değişimin hızı arttı ve bir sıçrama daha, 2011... dijitalleşme ve internet kullanılarak, akıllı fabrikalar denilen ve Almanlar tarafından, işçilikte çoğunlukla robotların devreye sokulduğu, insan unsurunun oldukça az kullanıldığı Endüstri 4.0 dönemi. Buna “4. Sanayi Devrimi” de deniyor.

Şimdilerdeki en son gelişme de; bugüne kadar kullanılan bütün teknolojileri akıllı robotlarla idare etmeyi amaçlayan, Japonların “Yapay Zeka ve İnsansız Fabrikalar” dediği Endüstri 5.0 Teknolojisi.

Bu gelişmelerin toplumsal hayattaki somutlaşmalarına dikkat çekilebilir artık...

18. yüzyılda önce İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimi, demir ve kömürün asıl enerji kaynağı ve hammaddeyi oluşturduğu bir makineleşme çağıdır. Kömür, buhar ve makinenin birleşiminin ortaya çıkardığı Sanayi Devrimi önemli ekonomik, siyasal ve toplumsal dönüşümlere yol açmıştır.

Sanayi Devrimi'nin en önemli gelişmelerinden birisi buharlı makinenin bulunuşudur. 1763'te James Watt, İskoçya'da buharla çalışan makineyi buldu. Bu makinenin gelişmiş biçimi, makine çağının gerçek başlangıç noktasını oluşturur.

1807'de Robert Fulton adındaki Amerikalı buharlı makineyi gemilere uyguladı. 1840'ta ilk düzenli okyanus ötesi buharlı gemi seferleri başladı.

1812 tarihinde ilk kez buharlı makine lokomotiflerde kullanılmaya başlandı.

1844'te Samuel Morse Amerika Birleşik Devletleri'nde ilk ticaret amaçlı telgraf servisini hizmete soktu. Ticari görüşmeler ve gelişmeler hız kazandı.

1876'da Alexander Graham Bell telefonu buldu. Muhataplar birbirlerine bir “alo” kadar yakındaydılar artık.

Ardından tarım teknolojisinde gelişmeler sağlandı. Almanya bu alandaki gelişmelere öncülük etti. Almanlar pancardan şeker çıkarma tekniğini buldu. Bir başka Alman kimyager suni gübreyi yaptı. 1834'te bir Amerikalı mühendis biçerdöveri icat etti. 1870'lerden sonra konserve yiyecek imalatı hızlı bir biçimde arttı.

1830 ve 1860 yılları arasında İngiltere'de daha etkili maden tasfiye yöntemlerinin geliştirilmesine paralel olarak kömür üretimi hızla arttı. Çünkü yüksek demir ve çelik talebi bu yöntemler sayesinde kolayca karşılanabiliyordu.

Bu üretim sonucunda 1800 ve 1830 yılları arasında köprü, kanal, demir yolu gibi inşaatlar hızla arttı. 1850'lere kadar genelde İngiltere'nin tekelinde olan Sanayi Devrimi, bu tarihten sonra tüm Avrupa'ya ve Amerika Birleşik Devletleri'ne yayıldı. Günümüzde ise, gelişmekte olan ülkelere demir atma eğiliminde gözüküyor. Fakat “gelişmekte olan ülkeler” de sanayi devrimi limanına demirlemek için büyük efor harcamaktadırlar. Önemli bir kavga var; çevre merkeze girmeye çalışırken, merkez de çevrenin gelişine engel olmaya çalışmaktadır. Terörü, örtülü savaşları, ülkelerin eski defterleri karıştırmalarını ve istihbarat servislerinin çalışmalarını bu pencereden değerlendirmek kesin bilgiye götürebilir.

Hindistan'da 23 Haziran 1753 tarihinde, Fransız birliklerini savaş alanında yenen İngilizler (Plessey Savaşı), Babür imparatorlarının devasa hazinesine el koymuşlardı. Bu hazinenin İngiltere'ye taşınmasıyla bu ülke ekonomisinde ortaya çıkan para ve finans olanaklarının, dokuma ve buhar makineleriyle ilgili tüm teknik buluşların 1758 ve 1791 tarihleri arasında gerçekleşmesini sağladı diyebiliriz. Tabii Amerika'dan ve Afrika'dan Avrupa'ya akan altın ve gümüşü hiç akıldan çıkarmamak gerekir.

Sömürgecilik hareketlerini benimseyen Avrupa ülkeleri yeni koloniler oluşturarak buradan getirdikleri malları ve köleleri sanayide kullanmaya başladılar. Hammaddeleri yeni teknolojilerle işlediler ve tekrar sömürgelere sattılar. Hem hammadde kaynağına hem de pazar sorununa çözüm bulmuşlardı, telef olan insan hayatlarına rağmen.

İngiltere, dünyanın en büyük sömürge imparatorluğu idi. Kendisine “güneş batmayan ülke” deniyordu. Bu da ona ham madde kaynakları ve üretilmiş mallar için geniş pazar imkânı sağladı. İngiliz donanması ve güçlü ticaret filoları, taşımacılığı daha kolay hale getirdi. İngiltere zaten Avrupa'da Rönesans döneminden beri dokumacılık sanayisinde başı çekiyordu.

Sektörler bazında konuya yaklaşabiliriz:

**İlk sanayi dalgası** dokuma sanayi sektörüdür. O günlerin meşhur deyişiyle “Buhar Pamukla Evlendi.”

**İkinci dalga** demir ve çelik sektörü oldu. Dünya, demir ve çelikten yeniden kuruldu adeta. Bu sanayi, bütün öteki sanayilerin başlıca üretim araçlarını yani makineyi yaptı. Avrupa Ekonomik Topluluğunu (AET) doğuran da bu sektörler değil midir?

**Üçüncü dalga** ulaştırma çağı alanıydı. Yeni sanayi sistemi ile ham maddeler dünyanın her köşesinden sanayi merkezlerine taşınmasından sonra sanayinin yığın halinde yapıp ürettiği eşyanın dünyanın dört bir bucağına gönderilmesi kolaylaştı.

**Dördüncü dalga** olarak kimya çağı başladı. Bu dalgada “yeni teknik” artık bilim adamlarının araştırma konusu haline geldi.

**Beşinci dalga** elektik sanayisi adını aldı. Bu dalga bütün sanayileri kökünden değiştirmiştir diyebiliriz. Çünkü bilgi toplumuna giden yolu elektrik kolaylaştırıyordu.

**Altıncı dalga;** benzin motoru çağı. Amerika Birleşik Devletleri ilk kez bu sanayi alanında önderliği ele geçirdi. Özellikle en akılcı yöntemlerle “seri halinde üretme” ilkesi bu ülkede geliştirildi.

Fabrika sistemi ile üretim, talep artışı doğrultusunda bir ihtiyaç olarak ortaya çıktı. Büyük makineler ev üretimi için elverişsizdi. Bu nedenle evler yerine işçilerin makinelerin bulunduğu büyük binalara giderek çalışma sistemi, başka deyişle fabrika sistemi süreç içinde meydana geldi.

Bir dizi icat insan hayatına sadece kolaylıklar getirmemişti. Bir bütün olarak siyasal sistemi, yaşam tarzını, iş hayatını da değiştirdi. Dikkat edilirse sanayileşmenin altı dalgası çift boyutlu etkiler yarattı. Örneğin ulaşım sadece insanın bir noktadan başka bir yere taşınması ile ilgili değildir. Bir buluşun bir yerden başka bir yere taşınması veya ticaretin binlerce kilometre öteye taşınması ile değişen bir ekonomik sistemdir bu.

Sanayi devriminin yarattığı değişim bireyden-topluma, toplumdaki-ekonomik sisteme ve ekonomik sistemden-siyasal sistemlere her şeyi yeniden düzenliyordu. Başka bir açıdan ise her devrim, her yeni başlayan süreç, mutlaka yanında büyük sancılar, krizler getirecekti. İnsanlığın bu krizlerden kurtulma çabaları ise her geçen gün insanlığı geliştirdi.

Modern dünyada (en azından dünyanın modern yerlerinde) bilimin, sanayinin ve buna bağlı olarak teknolojinin gelişimi ile birey toplumdaki yerini, eğitim ile belirlemeye başladı. Eğitim zamanla uzmanlık yaratıyordu. Liberal fikirler girişimciliği özgürleştirdi. Demokrasi, insan hakları gibi kavramlar bireyin bir sınıf içerisinde belli bir statüde kalmasının önüne geçti. Birey toplum içindeki yerini; aldığı eğitim, çalışma saati ve girişimciliği ile belirliyordu. Bu toplumun ayrışmasına, katı sınıflara bölünmesine engel oldu.

Sanayi çağının açtığı ufukların anlaşılması ile jeopolitik kavramı, yerini serbest piyasa ekonomisine bıraktı. Uluslararası sistemin dünya barışını sağlamak adına, serbest ekonomi sistemini geliştirmesi gerekiyordu. Sanayi sisteminin gelişmesi müthiş bir arz fazlalığı yaratıyordu. Sanayi devrimi ile gelişen ulaşım ve iletişim ise yeni pazarlara açılma isteği doğurmuştu. Avrupa’da başlayıp ABD’ye sıçrayan sanayi devrimi, erken veya geç, dünyanın diğer bölümlerine de kol atmıştı. İşte bu noktada hem sanayileşen hem de kapalı bir ekonomik sistemi arzulayan eski devlet modeli insanları tatmin etmekten hızla uzaklaştı. Neticede demokrasi, sanayileşme sonrası hem bir zorunluluk hem de sanayi toplumlarının insanına hitap eden bir sistem oldu.

İki dünya savaşının meydana getirdiği yıkım, uluslararası politikanın yeniden şekillenmesine yerini bırakırken, 1989-1991 yıllarında komünizmin çökmesi sonucu biten soğuk savaş, 45 yıl süren “iki kutuplu dünya sistemi” yerini önce tek kutupluluğa sonra da küresel bir sisteme bırakmıştır. Artık küresel sermaye ile devlet(ler)in çekişmesine şahit olmaya başladık. İnsanların rahat ve mutluluğunu temin etme iddiasıyla ortaya çıkan siyasi partileri dahi ya devlet(ler) ya da sermaye kurmaya başladı. Biri insanların düşünme ve davranışlarına sınır getiren otoriterleşmeyi dayatırken, diğeri bütün ekolojik dengeyi bozan, çevreyi yaşanmaz hale getiren sözde kalkınmayı kakalamaya çalışıyor.

Küreselleşme, ilk olarak sanayileşme ve ardından teknolojik gelişmelerle ilişkilidir. Küreselleşme akımında teknolojik ilerlemenin payı büyüktür. Özellikle iletişim, ulaştırma, elektronik, bilgisayarlaşma, internet ve mobil haberleşme imkânlarının artması ve gelişmesi bilginin yayılımında miktar, kalite ve kolaylık bakımından artış



sağlamış, bu da ülkeler ve firmalar arasında ekonomik ve ticari ilişkileri kolaylaştırmıştır. 1980 sonrası dönemde sadece reel sektör açısından değil mali sektör açısından da önemli değişimler yaşanmıştır. Teknolojik altyapının ve iletişimin güçlenmesi ve ucuzlaması, hizmet sektörünün dünya genelinde öne çıkmaya başlamasına, mali piyasalarda sermaye hareketliliği ile bankacılık ve finans piyasalarının derinleşmesine ve gelişmesine katkı sağlamıştır.

Ekonomik ve sosyal açıdan küreselleşme; ülkeler arasında derin eşitsizliklere yol açması, işsizliği artırması, ülkelerdeki gelir dağılımını olumsuz etkilemesi ve çok uluslu şirketler aracılığıyla egemen olduğu işgücü piyasalarını düzensizleştirilmesi yönlerinden eleştirilmiştir. Buna karşılık, küreselleşme taraftarlarının savunduğu yönler de bulunmaktadır. Küreselleşmenin olumlu etkileri olarak; küreselleşmenin gelişmenin öncüsü olduğu, her geçen gün insanlığın önüne yeni fırsatlar çıkardığı ve serbest ticaret ve rekabete dayanan küreselleşmenin dünya ticaretini artırdığı görüşleri ileri sürülmektedir.

Küreselleşme sürecinin Türkiye üzerindeki etkilerinde ilk göze çarpan husus, Türkiye'nin küreselleşmenin yukarıda bahsedilen tüm boyutlarından dünyadaki birçok ülkeye kıyasla, oldukça yüksek bir düzeyde etkilenmekte olduğudur. Bu durumun temel nedenlerinden biri, Türkiye'nin jeostratejik konumundan kaynaklanmaktadır. Türkiye, Batı'yla Doğu'nun, Kuzey'le Güney'in buluştuğu bir noktada, Avrasya'nın merkezinde yer almakta olup, küreselleşmenin etkilerine geniş oranda açık durumdadır.

Türkiye'nin küreselleşme sürecinden büyük ölçüde etkilenmekte olmasının diğer bir nedeni de coğrafyasında barındırdığı insan topluluğunun özelliğine ilişkindir. Türkiye, sahip olduğu özel coğrafi konumu ve köklü tarihi nedeniyle kültürler ve medeniyetler arası diyaloga ev sahipliği yapan

bir ülke konumundadır. Esasen farklı insan toplulukları arasındaki ilişki ve etkileŐimlerin radikal bir Şekilde artışı olarak tanımlanan küreselleşmenin, bu özelliği haiz bir ülkeye büyük ölçülerde etki yapması kaçınılmazdır.

Küreselleşmenin Türkiye zerindeki etkilerini, küreselleşmenin mevcut tüm boyutları çerçevesinde gözlemlemek mümkündür. Örneğin, ekonomik küreselleşmenin dinamiklerine uyum sağlamak ve dünya ekonomisi ile bütünleŐebilmek amacıyla Türkiye ekonomisi, 1980 sonrasında köklü bir yapısal değişim geçirmiştir. Bu dönemde, korumacı ve ithal ikameci ekonomik yapı, yerini serbest pazar ve ihracat teŐviklerine dayanan, dış ticaretin, kurun, faizin ve sermaye hesabının serbestleŐtirilmiŐ olduğu bir yapıya terk etmiştir. Benzer Şekilde, mevcut siyasi küreselleşme trendleri çerçevesinde, Türkiye, özellikle son dönemde demokratikleşme, hukukun üstünlüğü, insan hakları, kadının statüsü gibi konuların yanında Şeffaflık, hesap verebilirlik gibi temel yönetiŐim ilkelerinin yerleŐtirilmesi ve uygulanması çerçevesinde sıkıntılar yaşamaktadır.

Tabiatıyla, bu süreçte, Türk halkının kalkınma çabalarını evrensel değerler zemininde yürütme iradesi de etkili olmaktadır. Öte yandan, küreselleşmenin güvenlik boyutu, Türkiye'yi uluslararası terörizmle mücadele, silahların kontrolü ve silahsızlanma, yasadıŐı g, insan ticareti, organize suç, yolsuzluk, uyuŐturucu ticareti ve kara parayla mücadele gibi konularla çok daha kapsamlı ve derin bir Şekilde ilgilenmeye zorlamaktadır.

Küreselleşmenin evresel/demografik boyutu da Türkiye üzerinde türlü etkilerde bulunmaktadır. Örneğin, vre dostu üretim ve tüketim, Türkiye'de giderek artan bir Şekilde dikkate alınmaya başlanmıştır. Benzer Şekilde, küreselleşmenin demografik boyutunun etkisiyle, ülke

genelindeki nüfus artış hızının düşme eğilimine girdiği, buna karşılık göçler sonucu ülke bir anda beş milyonluk bir artışla karşı karşıya kalmıştır.

Son olarak, Türkiye'nin küreselleşmenin kültürel boyutundan da yaygın bir biçimde etkilendiği, bu bağlamda, Türk toplumunun beğeni ve ilgi alanlarının, özellikle son yıllarda, ciddi bir değişim ve dönüşüm sürecinden geçtiği söylenebilir. Küresel düzeyde tanınan kültürel ve üretim biçimlerinin Türkiye'de yer etmesi kadar, Türk kültür öğelerinin de uluslararası tanınırlığının artması şeklinde bir artıştan bahsetmek mümkündür.

## TÜRKİYE'DE SANAYİLEŞME

Osmanlı İmparatorluğu'nun İstanbul'u fethinden sonra özellikle yabancıların ticarethanelerindeki ve küçük atölyelerindeki faaliyetler Osmanlı adına önem kazanmış ve Anadolu için de örnek teşkil etmeye başlamıştır. Daha sonra yeni fetihlerle ticaret ve küçük atölyelerin sayısı ve üretimi de artmaya başlamıştır. 1800'lü yılların başlarında Osmanlı imparatorluğu özellikle Avrupa'daki gelişmelerden yeterince nasibini alamamış bir atılım içine girmiştir. Kısa sürede imparatorluk içinde sanayi mektepleri ve imalata dayalı sanayi atölyeleri açılmıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nin son döneminde geçirdiği savaşlar ile ekonomik sıkıntılar ve 1838 tarihli Baltalimanı Antlaşması sebebiyle sanayi faaliyetlerinde büyük bir gerileme olmuş, 1850 yılında birçok fabrika kapanmıştır. 1838 Baltalimanı Anlaşmasının görünmeyen yüzüne bir bakalım: "O yıllarda İngiltere görünen yüzüyle Türkiye ile iktisadi yakınlığını artırmaktadır. Öyle ki, 1838'de her iki devletin arasında "kapitalist ekonomik sisteminin" ruhuna ve gerçeğine pek uyan bir ilişki tesis edilecektir. Anlaşma sonrasında; İngiliz girişimci ve tüccarlar Osmanlı topraklarında iktisadi hakimiyet kurma yönünde önemli bir mevki edinecektir. Bu iktisadi yakınlaşma Osmanlı bürokrasisi tarafından doğal düşman olarak algılanan Rusya ile Osmanlı'nın münasebetlerini giderek artan bir gerginlik sürecine çekecek ve bir önceki yüzyılda devam eden savaşlar bu yüzyılda 1856 Kırım Savaşı ile şiddetlenecektir. İngiltere, Osmanlı siyasetinin Almanya ile yakınlaşması dönemine kadar Rusya'ya karşı Osmanlı'ya yakın bir tutum alacaktır." Bu

anlaşma, her devlete açık tutulmuş ve bütün Batılı ülkeler bu anlaşmadan faydalanmak istemiştir. 1838 tarihinde İngiltere'den sonra İsveç, Norveç, İspanya, Hollanda, Prusya, Danimarka ve Belçika ile de anlaşmalar imzalanmıştır. Aynı İngiltere 1881 yılında Osmanlı'da Düyunu Umumiye anlaşmasının baş mimarı olmakla kalmayarak, 1915 yılında Osmanlı topraklarının İngiltere, Fransa, ve Rusya arasında pay edilmesini esas alan Sykes-Picot gizli anlaşmasını imzalamıştır. Eğer Kut'ul Amara ve Çanakkale zaferleri ile Rusya'daki Eylül darbesi (Komünist İhtilal) olmasaydı onlar belki de bu emellerini gerçekleştirmiş olacaktı.

Demek ki, o yıllarda ülkenin sorunları vardır, bu sorunlar araştırılmalı ve tartışılmalıdır. Ancak "İslam dünyasındaki hukuk hareketleri modern hayata yetişememiştir. (Ya da İslam fıkıhçıları yeni gelişen sanayi toplumuna göre fıkıhı adapte edememişlerdir.) İslam ülkeleri ellerindeki hukuk kaynaklarını, değişen dünya şartlarına göre kullanacak yetişmiş insan gücüne sahip değildi. Fıkıh 19. yüzyıldaki devletin ihtiyaçlarını karşılamamanın gerisinde kaldığı içindir ki Tanzimatçılar Batı'dan kurumlar ve kanunlar aldılar. Kaldı ki, "İslam hukuku (o günkü ifade biçim ve içeriği ile) daha ziyade hukukçular hukukuydu." Bugün de din âlimlerinin "dinin ezeli ve ebedi değerlerini modern insana nasıl verebileceğini iyi bilmek zorunda" oldukları önemli bir tespit olmalıdır.

Ülkemiz önemli bir tarım ülkesi olmakla birlikte sanayileşme ve hizmet sektörü noktasında da önemli mesafeler aldı son yüzyılda. 20. yüzyılın ikinci çeyreğinden başlayarak; otomotiv, savunma sanayii, elektronik ve beyaz eşya sektörlerinde dünya standartlarında üretim yapılan ve gelecek için oldukça iddialı hedefleri olan bir ülke haline geldi. Bulut bilişim, mobil teknolojiler, akıllı sensörler, büyük veri analiz araçları gibi Endüstri 4.0 dönüşümünü

tetikleyen teknolojilerin pek çoğu üretim, kalite, maliyet dengelerine yaptıkları olumlu katkıyla sektör büyükleri ile küçükleri arasında rekabet farklılıklarını gideriyor ve hızlı bir 'demokratikleşme' ortamı yaratıyor. Bu KOBİ'ler açısından çok önemli bir avantaj.

Elektronik Tasarım ve Üretim Otomasyonu konusunda Ortadoğu ve Doğu Avrupa bölgesinin toplam çözüm sunabilen en tecrübeli ekibi olarak Türkiye; elektrik-elektronik, telekomünikasyon, savunma, otomotiv, uzay/uçak, beyaz eşya ve üretim sektörlerine hizmet ediyor.

Bilgi toplumuna dönüşüm için kas gücünden farklı olarak öğrenmeye açık, araştıran, sorgulayan, karşılaştıran ve akli melekeleri ile üreten dinamik bir insan kaynağına ulaşmak gerekiyor. Bu kaynağı meydana getirecek dönüşümü ise ivedilikle gerçekleştirecek, doğru hedefler koyup bu hedeflere ulaşmayı kolaylaştıracak politikaları oluşturan yapısal reformlara ihtiyaç olduğunu söylemek zorundayız. Fakat bu reformların statik değil, dinamik olması gibi de bir ön şart koymamız gerekiyor. Kısaca ifade etmek gerekirse, hem özel sektör hem de kamu kurumları ve bürokrasi için devrimsel ve devinimsel/dönüştürücü değişikliklere ihtiyaç var.

Gerek Batı'da gerekse Doğu'da bütün gelişmelere rağmen, dünya krizleri aşamamıştır. Hala işsizlik, hala otoriterlik, hala gelirin adil olmayan bölüşümü devam etmektedir. Çünkü teknolojik gelişmeler toplumların mutluluğu üzerine değil, sermayenin arzularına göre şekillenmektedir.

Teknolojideki bütün gelişmelere rağmen toplumsal huzur yeterince sağlanamamakta, insan merkezli olmayan gelişmeler ve modeller insanları mutlu etmeye yetmemektedir. Aradaki boşluğu basında, medyada ve bürokraside yer alan geliri yüksek görevliler doldurarak

sosyolojik yapıyı yatıştırma çalışmaktadır. Tabii bu bazen de pek mümkün olmamakta, Fransa'daki "Sarı Gömlekliler" ve ABD'deki Loyd taraftarları gibi grupların ayaklanmalarına neden olurken devreye yine devletin otoriterliği girerek olayları yatıştırma görevini ifa etmektedir.

Devletler için önemli olan hakimiyet alanları olduğundan çoğunlukla gerektiğinden fazla otoriter davranışlar sergilerler. Bu yapı içerisinde bir de iktidar mücadeleleri varsa sertlik yanlısı davranışlar her geçen gün artabilir.

Devletler yaptıkları bu otoriter davranışlarını topluma mazur gösterebilmek için de genellikle gelecek korkusu diyebileceğimiz beka sorununu gösterirler. Nitekim 2016-2020 döneminde ABD başkanı olan Trump yaptığı sertlik ve baskıyı ABD'nin geleceği için şart olarak topluma göstermek istemiş ama toplumun yarısından fazlası bu mazereti kabul etmemiştir. Bir adım daha atarsak sermaye de ABD'yi terk ederek Çin'e, Hindistan'a, Singapur'a gitmeyi tercih etmiştir.

Sonuç olarak; ister teknik gelişmeler olsun, ister parasal gelişmeler olsun, eğer insan merkezli olarak düşünülmemiş veya planlanmamışsa toplumların mutluluğuna davetiye çıkaramazlar. Bundan ötürü tek tek devletlerin de bütün dünyanın da insan merkezli sistemlere ihtiyacı vardır.

Hayatın devamı ve toplumların varlıklarını sürdürebilmeleri, ekonomik etkinlikler sayesinde gerçekleşir. Ekonomik etkinliklerin olmadığı bir toplumda değişimden söz etmek oldukça zordur. Toplumlarda ekonomik etkinliklerin uygulanış biçimi ve toplumların ekonomik gelişme düzeyi insanın veya toplumun ilişki ve gelişme yönünü olumlu veya olumsuz yönde etkiler.

## YILLAR İTİBARIYLA SANAYİLEŞME

Şimdi belli periyotlar halinde 1800 yılından günümüze kadar sanayileşme mantığına ve kurulmuş tesislere bakabiliriz:

19. yüzyıl, romantik parıltıların ışığında başladı diyebiliriz. Aydınlanma çağı, insanların yaşam arzularını tatmin edememişti. Aydınlanma, her şeyi, evreni, insanın kendisini ve bütün toplumu kendi kurallarına “indirgemeye” çalıştığı için sevimsiz bulunmuştu.

19. yüzyılla birlikte, liberalizmin yapı taşları olan; bireycilik, üretim, enerji dolu bireylere fırsatlar sunan küçük işyerleri, pozitivizm, güçlü olma arzusu, kuvvet, rekabet ve ilerleme kavramları revaçtaydı.

### 1826 Öncesi Dönem:

Yoğun fabrikalaşma dönemi 1826 sonrasında başlamasına rağmen bu tarihten evvel de İstanbul ve civarında fabrikalar kurulmuş, bunların hemen hepsi devlet inisiyatifiyle tesis edilmiştir. Esasen 1505 yılında Tophane'nin kuruluşundan beri ordu ihtiyacını karşılamak üzere fabrikaların varlığı bilinmektedir. Zeytinburnu Silah Fabrikası, Bakırköy Barut Fabrikası, Karaağaç Tapa Fabrikası, Hendek ve Biga'daki kereste fabrikaları bunlara örnektir.

Osmanlı sanayileşmesinin başlangıcı olarak da kabul edilen, Eyüp'te 1827'de kurulan iplik bükme fabrikasıdır. Aynı yıl Beykoz'da da bir tabakhane ile bir çizme fabrikası kurulmuştur. Takip eden yıllarda, 1835'de, Kadırga'da elle yapılan başlık (fes) imalatının yerini alacak olan bir fes fabrikası tesis edilmiştir. Bugün Bulgaristan sınırları



içerisinde yer alan İslimiye’de (Sliven) 1836’da bir yün bükme ve yünlü kumaş dokuma fabrikası açılmıştır. Yenilikler Tophane ve Dolmabahçe’deki top ve tüfek imalatında buharlı makinelerin kullanılmasıyla sürdürülmüştür. Bunların hepsini Avrupa teknolojisini ülkeye getirebilmek için devlet finanse etmiştir.

Hükümetin desteklediği diğer bir sanayi programı 1840’larla 1850’lar arasında tatbik edilmiştir. Bunun en önemlisi ise İstanbul’un batısında bir demir dökümhanesi, torna tesviye, iplik bükme, dokuma atölyeleri, matbaa ve tersaneyi bir araya getiren bir sanayi parkıdır. Esasen Zeytinburnu Sanayi Parkında daha önceden kurulmuş olan barut fabrikası da vardır. Yine bu dönemde Balıkesir’de de askeri ihtiyaçlar için yünlü kumaş imal eden bir fabrika, 1840’ların ortasında Bağdat’ta barut fabrikası, Bursa’da buharlı makinelerle çalışan bir ipek bükme fabrikası kurulmuştur.

Bu dönemde kurulan tesislerin en bilinenleri Hereke, Bakırköy ve İzmit’te kurulan fabrikalardır. Hereke Fabrikası 1843 yılında 50 pamuklu ve 25 ipek canfes tezgâhı ile donanmış olarak faaliyete başlamış, 1850 yılında ipekli kısmına 100 adet jakarlı el tezgâhı eklenmiştir. 1891 yılına kadar yalnızca ipek mensucat üreten fabrikada o yıl Manisa ve Sivas’tan usta getirilerek halı imalatına da başlanmıştır. 1850 yılında Bakırköy’de özel teşebbüs tarafından el dokumacılığı ve basmacılığı ile iştilgal etmek üzere kurulan basmahane 1860’dan sonra faaliyetini sürdürememiş, önce Hazine-i Hassa’ya, daha sonra 1867 yılında Harbiye Nezareti’ne devredilmiştir. Levazımat-ı Umumiyye-i Askeriyye Bez Fabrikası adını alan fabrika ordu için üretim yapmıştır.

İzmit Fabrika-i Hümayunu ise 1845 yılında Abdülmecid devrinde kurulmuştur. Ortalama yıllık imalatı 60

bin fes ve 192 ton ynl dokuma olan fabrika 60 ton kadar da tiftik ilemitir. İmalatının tamamını orduya tahsis etmiş olan fabrika 1910'da büyütülmüş ve yenilenmiştir.

Devlet fabrikalarında 1850'lerde ortalama 5 bin içi çalışmaktaydı. Aynı dönemde özel sektör tarafından kurulan çok sayıda fabrika da mevcuttur. Mesela 1847 ile 1868 arasında sadece Bursa bölgesinde buharla çalışan en az 21 ibriim fabrikasının kurulduğu bilinmektedir.

İngiliz gözlemciler Osmanlı Devleti ile imzalanacak bir Ticaret Anlaşmasının Türkiye'de zanaatların yıkılması anlamına geleceğini biliyorlardı. Bu bakımdan İngiliz diplomasisi, Osmanlı bürokrasisinin zayıf bir anını kollamaktaydı. Beklenen fırsat Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın isyanı ile ortaya ıktı. Mehmet Ali Paşa'nın askeri gücü Osmanlı saltanatını tehdit eder duruma gelmişti. Diğer taraftan Rusya'nın artan nüfuzu (gücü) karşısında Osmanlı bürokrasisi, kurtuluşu İngiltere'ye sığınmakta, Osmanlı ekonomisini İngiltere'ye açmakta ve karşılığında İngiltere'nin siyasî ve askerî desteğini aramakta buldu. Bu siyasî şartlar altında 1838 Serbest Ticaret (Baltalimanı) Anlaşması iki devlet arasında imzalandı. Anlamayı İngiltere iktisad yararlar açısından imzalarken, Osmanlı bürokrasisi, siyasî sebeplerle imzalıyordu.

1838 ncesinde ithalat ve ihracat üzerinden % 3 gümrük resmî alınmaktaydı. Ancak yerli ve yabancı tüccarlar, mallarını imparatorluk içinde bir bölgeden diğerine taırlarken % 8 vergi ödemek zorundaydılar. 1838 anlaşması ihracattan alınan vergileri % 12'ye çıkartıyor, ithalattan alınan vergileri % 5 olarak belirliyordu. Yerli tüccarlar i gümrükleri vermeye devam ederken, yabancı tüccarlar bu % 8'lik vergi yükünden kurtuluyorlardı. Böylece yabancı tüccarlar, yerli tüccarlar karşısında çok önemli bir imtiyaz elde etmiş oluyorlardı. Avrupa lkeleri, 1838 anlamasını

sağladıktan sonra, tamamen kendileri lehine olan gümrük vergilerini daha düşük düzeylere indirmek için, Osmanlı bürokrasisinin güç duruma düşeceği malî ve siyasî konjonktürün oluşmasını beklemişlerdir. Nitekim 1860-61 mali buhranı ve Lübnan siyasi bunalımı sırasında ihracattan alınan gümrük resimlerini % 12'den % 1'e indiren anlaşma Osmanlı bürokrasisine imzalatılmıştır". (Osmanlı finans tarihinde 1860-61 döneminde yaşanan Mirés borçlanması, Osmanlı hükümetinin Galata bankerlerine olan kısa vadeli borçlarını zamanında ödeyebilmek için alınmıştır. Osmanlı Devleti'ni Avrupa finans piyasalarından sağladıkları kısa vadeli kredilerle finanse eden Galata bankerleri, özellikle Rum bankerler, bu piyasalara olan borçlarını ödeyememişlerdir. Kriz Londra ve Marsilya'ya yayılmış, birçok Rum tüccar ödemelerini durdurmuştur. Osmanlı İmparatorluğu ile Batı Avrupa arasındaki ticaret ise durma noktasına gelmiştir. Yaklaşmakta olan ticarî kriz konusunda İstanbul'dan elçilerin erken uyarılarına rağmen Fransa ve İngiltere'nin duruma kayıtsız kalmaları, bunların, özellikle Fransa'nın, ticarî krizin maliyetinden daha çok önemli ekonomik ve politik imtiyazlar sağlamayı arzu ettiklerini ortaya koymaktadır. Bu kriz aynı zamanda birbirine entegre hâle geldiğinde ekonomilerin nasıl kırılğanlaştığını ve krizlerin bulaşıcı etkisini açıklamaktadır.) Bu ticarî anlaşmaların yanında II. Mahmut (1808-1839) zamanında, ordu ve memurlar için kabul edilen yeni kıyafetlerin temini amacıyla festen ayakkabıya kadar her türlü ihtiyaç maddelerinin alımı için, imparatorluk kapılarını Avrupa mallarına açmıştır.

Yapılan ticari anlaşmalarla sağlanan imtiyazlar Osmanlı yönetiminde başlatılan yeni iyileşme hareketlerinin doğurduğu ihtiyaç maddelerinin, Batı'dan ithal suretiyle temini cihetine gidilmesi, Osmanlı topraklarını açık pazar

haline getirmiştir. Bu ve benzeri gelişmeler bütün dünyada olduğu gibi, Türkiye'de de, küçük hacimde üretim yapan ve Batı'da sağlanan teknolojik gelişmelere ayak uyduramayan geleneksel dokuma tezgâhlarının yıkılmasına yol açmıştır. Ticarî yönden çok ağır şartlar taşıyan anlaşmaların imzalanması ve ülke kapılarının Avrupa mallarına açılmasına rağmen, özellikle emperyalist devletler arasındaki rekabet yüzünden, hiçbir emperyalist devlet, Osmanlı yönetimi üzerinde kesin egemenlik kuramamıştır. Diğer bir ifade ile Osmanlı Devleti, hiç bir zaman sömürge bir devlet olmamıştır.

Bu gelişmeler, Osmanlı yöneticilerini, bağımsız davranma imkânlarından yararlanarak çare aramaya sevk etmiştir. Yapılacak tek şeyin, 1838 anlaşmasının hilafına imparatorluğa gelen yabancı eşyadan yüksek gümrük almak suretiyle yerli endüstrinin ezilmesine mani olmak ve bu endüstriyi Avrupa metot ve tekniği ile modern hale getirmek olduğu halde çok çeşitli siyasî ve ticarî sebepler yüzünden bu mümkün olamamıştır.

Sanayileşmenin önemini anlamış olan Osmanlı yöneticileri Tanzimat döneminde Islah-ı Sanayi Encümeni adıyla bir heyet oluşturdular. Bu heyet modern tekniklerle donatılan Avrupa fabrikaları karşısında şansı olmadığını düşünerek büyük sanayi kuruluşlarının oluşturulması gerektiği yönünde bir rapor hazırladılar. Heyet esnafların birleşerek kendi aralarında büyük şirketler oluşturması, sanayi okullarının kurulması, sanayi sergileri açılması ve gümrük tarifelerinin de değiştirilmesi gerektiği yönünde tavsiyelerde bulundular.

Heyetin tavsiyeleri doğrultusunda beş altı yıl içerisinde birçok şirket kuruldu. Kumaşçı, dökümcü, toptancı, demirci, dabağçısı, saraç esnafı şirketleri gibi birçok kuruluş özellikle İstanbul ve civarında oluşturuldu.

İslâh-ı Sanayi Komisyonu 1865-1873 yılları arasında dokuz yıllık yoğun bir çalışma sonucu, geleneksel birçok sanayi kollarında şirketler kurulmasını sağlamıştır. Kurulan şirketlere 12 yıl imtiyaz verilmiş ve gerektiğinde ürünlerinin devlet tarafından alınması sağlanmıştır.

1870 Sonrası Dönem: Özel sektör tarafından açılan fabrikaların artmasıyla birlikte, devlet fabrikalarının sanayi içerisindeki payının azaldığı bu dönemde genellikle iç tüketim için un, buğday, makarna gibi gıda maddeleri üreten yeni fabrikalar ortaya çıkmıştır.

Ayrıca bu dönemde inhisar (tekel/inhisar) sistemi ortaya çıkmış ve belirli mallarda tek başına üretim yapan fabrikalar belirlemiştir. İnhisarların (tekellerin) büyük ölçekli fabrikalar kurdukları bilinmektedir. Cibali'deki tütün fabrikası 1870'lerde 1600 kişi istihdam ediyordu. Aynı dönemde Selanik'te özel fabrikalar hızla çoğalmış ve 1880'lerin başından itibaren hızla artış göstermiştir. Bu dönemde 1 içki, 6 sabun, birer çini, tuğla, çivi, sigara fabrikası ve buna ilaveten 10 fabrika kurulduğu bilinmektedir.

Asker üniformaları için lazım olan kumaşın artık İngiltere yerine yerel fabrikalardan alınmaya başlaması üzerine Yedikule'deki fabrikalar oldukça büyük ölçeğe kavuşmuştur. 20. yüzyılın başlarında bu fabrikalardan birinde 125 tezgâh bulunmaktaydı ve 1500 işçi çalışmaktaydı.

Bu dönemde kurulan birçok fabrikanın yanında 1876 yılından sonra sanayinin yaygınlaşması için 1908 yılına kadar "Hamidiye Sanayi Mektebi Âlisi" ismi ile Adana, Bağdat, Bursa, Beyrut, Edirne, Erzurum, İstanbul, İzmir, Halep, Kastamonu, Kosova, Manastır, Sivas, Şam, Trablusgarp ve Yemen'de okullar açılmıştır. Bu okullarda yaklaşık 2500 öğrencinin devam ettiği bilinmektedir. Yine hem İstanbul'da, hem de Şam ve Trablusgarp'ta kız sanayi mektepleri açılmıştır. Tesis edilen fabrikaların sürekliliğini sağlayacak

bir sistem kurulması için de çaba gösterilmiştir. Fabrikaları işletmek için gerekli olan enerji kaynağının kömür olmasından dolayı yabancı uzmanların yardımıyla Ereğli ve diğer madenlerde araştırmalara hız verilmiştir. Yine fabrikalar çoğunlukla dokuma alanında faaliyet gösterdiği için İstanbul ve Bursa civarında modern çiftlikler kurularak koyun yetiştirilmiş ve kaliteli yün elde etmeye çalışılmıştır. Ayrıca fabrikalarda istihdam edilecek işgücünün eğitimi için sanayi mektepleri açılmış, fabrikaların yönetici ihtiyacını karşılamak adına farklı ülkelerden getirilen yabancı yöneticiler istihdam edilmiştir.

Başlangıçta devlet fabrikaları açılmasına ağırlık verilirken, 1860'larla birlikte özel girişim teşvik edilerek sermayedarların fabrikalar kurmaları ve şirketleşmeleri özendirilmiştir. Bu uygulamaların tamamı birlikte ele alındığında devleti yönetenlerin zihninde bütüncül bir sanayileşme vizyonunun yer aldığı kanaatine varılabilir. (Özel mülkiyet hakkının 1858 tarihli Arazi Kanunnamesi ile başladığını önemle belirtmek gerekir.)

Sanayileşme hamlesi sürecinde devlet tarafından kurulan ve işletilen fabrikalardan birçoğu çeşitli sebeplerden dolayı faaliyetlerine başarılı bir şekilde devam edememişlerdir.

Başlıca sebepler arasında yangın, deprem ve sel gibi doğal ve sosyal afetler ile sabotaj ve hırsızlık gibi saldırıların yanı sıra bilgi ve tecrübe eksikliğinden kaynaklanan kötü işletmecilik, yeterli kalitede ve uygun fiyatta ürün üretememek, Avrupa ülkelerinin rekabetleri, teknik eleman yetersizliği, kaliteli hammadde eksikliği gibi faktörler sayılabilir.

Yukarıda incelenen dönemlerle ilgili verilere rağmen sanayileşme çabaları sürecinde kaç fabrika kurulduğu sorusu hala net olarak yanıtını bulmuş değildir. Devlet tarafından

Tanzimat dönemi boyunca 160 fabrika kurulduğu bilgisinin yanında özel sektör tarafından 1915 yılına kadar gıda, toprak, deri, tahta, tekstil, kâğıt ve kimya sektörlerinde 214 fabrika (1880'e kadar 56, 1881-1890 arası 19, 1881-1900 arası 32 ve 1901-1915 arası 107) kurulduğu vurgulanmaktadır.

Özetle 19. yüzyılda reform çabaları çerçevesinde izlenen ve birçok farklı ayağı olan sanayileşme politikası sonucunda imparatorluk çok sayıda fabrika kurulmasına öncülük etmiş, ayrıca yüzyılın sonlarına doğru birçok özel sermayeli fabrika kurulmuştur. Bu fabrikaların başarılı olması için sanayi mekteplerinin açılması, yabancı mühendis ve uzman getirilmesi, vergi muafiyetleri sağlanması gibi birtakım ilave politikalar da uygulamaya konmasına rağmen Batı tipi sanayileşme ve fabrikalaşma hedefi beklentilerin çok gerisinde kalmıştır.

Osmanlı sanayileşmesi olarak adlandırabileceğimiz ve esasen 1827 yılında başlayıp kesintilerle I. Dünya Savaşı'na kadar devam eden süreçte öncelikle devletin, 1870 sonrasında özel sektörün aktif olduğu bir fabrikalaşma hareketinden bahsetmek mümkündür.

1900'lerin başlarından itibaren I. Dünya Savaşı'na dek çeşitli dönemlerde yoğunlaşan faaliyetler neticesinde kurulan 80 devlet fabrikası tespit edilmiştir. Zeytinburnu sanayi kompleksine listede tek fabrika olarak yer verilmiş olmasına rağmen bu büyük fabrika kompleksi hakkında bilinenler, bu kompleksin içerisinde çeşitli ürünlere odaklanan çok sayıda fabrika olduğunu ortaya koymaktadır. Yine Tophane fabrikasının yalnızca top üretimi yapan bir fabrika olmayıp içerisinde ordunun ihtiyacı doğrultusunda çeşitli ürünlerin üretiminin yapıldığı bir entegre tesis hüviyetinde olduğu bilinmektedir.

Osmanlı sanayileşmesi kapsamındaki fabrikalara bakıldığında her şeyden önce ordu ihtiyaçlarını önceleyen bir

mantığın yürütüldüğü görülmektedir. Bu çerçevede erken dönemlerde baruthaneler ve 15. yüzyıl sonlarında Tophane ile ortaya çıkmaya başlayan fabrikalar daha sonra askerin giyim ihtiyaçlarını da karşılayacak şekilde bir çeşitlenmeye gitmiş, bu çerçevede tekstil ve ayakkabı/bot fabrikaları kurulmuştur. 19. yüzyılda üretim çeşitliliğine yol açacak yeni fabrikalar kurulmuş ve toplum için de üretim yapan fabrikalar ortaya çıkmıştır. Tarihsel olarak fabrikalarla ilgili yaşanan bir diğer değişim de 18. yüzyılın sonlarından itibaren fabrikalaşmada Avrupa'yı merkeze alan bir ideolojisinin hâkim olmasıdır. Bu çerçevede sanayileşmenin ana motivasyonlarından biri, belki de en önemlisi, Osmanlı'nın Batı tipi üretim sistemini transfer etme çabasıdır. Bu çerçevede fabrikaların mimari planlarından makinelerine, çalıştırılan mühendis ve yöneticilerden ürün tasarımlarına kadar hemen her şey Batı dünyasından transfer edilmiştir. Sanayileşme sürecinde kurulan fabrikalara coğrafi açıdan bakıldığında ise bunların çok büyük bir bölümünün İstanbul'da kurulduğu ve İstanbul'un devletin en önemli sanayi üssü olduğu görülmektedir. İstanbul'dan sonra İzmit ve Bursa'nın da devlet fabrikalarında önemli olduğu anlaşılmaktadır. (Mustafa Kurt, Kemalettin Kuzucu, Baki Çakır, Kemal Demir, OTAM, 40 /Güz 2016, 245-277)

Burada bir konunun irdelenmesinden yanayım.

Karşımıza devamlı olarak “düz” bir soru geliyor:

“Osmanlı'da sanayi var mıydı?” Bu soruda hiçbir değer yargısı yoktur. Dahası hem “Osmanlı'da sanayi yoktu” deyip hem de Osmanlı sanayi tarihinden bahsetmek kadar büyük tenakuz olamaz. Osmanlı'da sanayi yoktu ise; Osmanlı işçi sınıfını ve o dönemdeki grevleri nereye koyacağız? Bu gün varlıklarını her gün hissettiren “sanayi odaları” Osmanlı döneminden kaldı. Osmanlı ve sanayi kavramlarını bir arada zikretmek birilerini rahatsız ediyor ama olay farklı.



Osmanlı'da sanayileşmeden bahsetmek elbette Osmanlı'nın bir sanayi ülkesi olduğunu söylemek anlamına gelmez. Merhum Zafer Toprak, "1840'lardan başlayarak ipek dokuma sanayiinin buharla çalıştığını" söylüyordu. Keza 1924-25 yıllarında kurulan Sanayi ve Maadin Bankası'nın uhdesindeki kuruluşlara biraz dikkat edelim: "Bankanın idare etmekte olduğu Hereke, Bakırköy, Feshane Mensucat Fabrikalarının, Beykoz Deri ve Kundura Fabrikasının..." Osmanlı'dan gelen fabrikalar olduğunu gösteriyor. 1923'te 1.851.000 kilo kösele ithal ediliyor. Sanayinin olmadığı bir ülkeye iki milyon kg. deri acaba niye ithal edilir ki? Bu yıllarda yine ithal ikamecilik yoluna gidilerek; 1932'de ithalat sıfıra inmiş, imalat 1.974.000 kilodan 4.105.000 kiloya çıkmıştır.

"Bugünün modern sanayiine geçişte biz asla Batı'dan geri kalmadık. İşte açık örneklerinden biri de bundan 150 sene önce İstanbul'da kurulan Defterdar Fabrikası'dır. Bu tesis bugün dahi en mükemmel üretimi yapmaktadır. Komple bir tekstil fabrikası olarak, aynı tarihte İngiltere'de kurulan tekstil fabrikasının dört misli büyüklüktedir. O tarihte yaşayan ecdadımız bunu çok doğal sayıyor."

Demem o ki; konular analiz edilirken olaylar kurgulanmadan ifade edilmelidir. Aksi halde söylenen sözler kısa bir süre kabul görür ama "gerçeklerin de er veya geç ortaya çıkmak gibi bir huyları vardır."

## CUMHURİYET DÖNEMİ

Henüz cumhuriyet ilan edilmeden önce 17 Şubat 1923 tarihinde İzmir’de “I. İktisat Kongresi” toplanmış ve özel girişimcilere yol açan on yıllık “Liberal Dönem” başlamıştır. Bu dönemde ekonomi ve sanayi adına yön vermek ve desteklemek için özel teşebbüsler dışında sermayeye ve üretime yönelik destekler için kurumlar oluşturularak “Serbest Ekonomi Politikası” izlenmeye başlanmıştır. Kongrede alınan kararlar sanayileşmeyi öncelemektedir. Bu kararlar özel girişimciliği teşvik edecek, piyasa ekonomisinin işleyişine imkân sağlayacak kurumsal dönüşümü öngörmektedir. Aşar vergisi bu dönemde kaldırılmış (1925), tarımda makineleşme teşvik edilmiş (1926), Teşviki Sanayi Kanunu bu dönemde (1927) çıkarılmıştır.

Cumhuriyet dönemi ilk iktisadi kararlar “Şubat 1923 İzmir İktisat Kongresi”nde alındı. Aslında bu kararlar 1913 tarihli sanayiye teşvik yasasının eklemelerle yapılan yeni şekliydi.

1924 yılında Anadolu Demiryolları ile Ergani Bakır İşletmeleri devletleştirilmiş, 26 Kasım 1926 yılında Türkiye’nin ilk şeker fabrikası olan Alpullu ve 17 Aralık Uşak Şeker Fabrikaları açılmıştır. 19. yüzyılda kurulmuş olan Osmanlı Bankası ve Ziraat Bankası’na ek olarak, ticaret kredisi sağlaması için İş Bankası (1926), sanayi kredisi sağlaması için Sanayi ve Maadin Bankası kurulmuş, finansal yapının iyileştirilmesine çalışılmıştır. 1927 yılında yeni bir Teşvik-i Sanayi Kanunu’nun çıkarılması ile yeni sanayi şirketlerine vergi teşviki sağlanarak, özel sektörün gelişimi hedeflenmiştir.

1927'de Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi, Bursa ve Bünyan Dokuma Fabrikaları, 1928'de Ankara Çimento Fabrikası açılmış, Ticaret ve Ziraat Vekaletleri birleştirilerek İktisat Vekaleti kurulmuştur.

1929'da Gümrük Tarifesi Kanunu çıkarılmış, İstanbul Ford Otomobil Montaj Fabrikası, 1931'de Merkez Bankası, 1932'de Kırıkkale Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü bünyesinde demir çelik fabrikası (Bu yıldan sonra toplam 12 ilde Kırıkkale dahil Karabük, Zonguldak, İstanbul, İzmir, Hatay, Bursa, Samsun, Kocaeli, Sivas, Tekirdağ, Çanakkale'de demir çelik fabrikaları) kurulmuştur.

1933'te İzmir Rıhtım Şirketi, Eskişehir Şeker Fabrikası, Devlet Havayolları kurulmuş, tarımı ve buna bağlı olarak tarıma dayalı sanayiye geliştirmek ve desteklemek amacıyla Ziraat Okulları ile Yüksek Ziraat Enstitüsü, iktisadi alanda ticari esaslara göre faaliyet göstermek amacıyla Sümerbank, 1934'de Keçiborlu Kükürt Fabrikası, Diyarbakır Rakı Fabrikası, Turhal Şeker Fabrikası açılmıştır.

1935'de Bakırköy Bez Fabrikası, Paşabahçe Cam Fabrikası, İstanbul Rıhtım Şirketi kurulmuş, Ankara'da trolleybüs hattı, Fevzipaşa - Ergani - Diyarbakır ve Afyon - Isparta demiryolları devreye girmiştir.

Yine 1935'de Zonguldak Türk Antrasit Fabrikası, Ankara Mamak'ta Gaz Maskesi Fabrikası, sanayiye yön veren ve alt yapısı olan enerjiyi plan ve program çerçevesinde yürütmek amacıyla Elektrik İşleri Etüd İdaresi, madencilik geliştirmek ve sanayiye ham madde sağlamak amacıyla Etibank, yeraltı kaynaklarımızın devlet eliyle çıkarılması ve değerlendirilmesi amacıyla Maden Tetkik Arama Enstitüsü (MTA) kurulmuştur.

1936'da Ankara Çubuk Barajı açılmış, 1936'da Edirne-Sirkeci Şark Demiryolları yabancılardan satın alınmış, Sümerbank Malatya İplik ve Bez Fabrikası, Elazığ Şark

Kromları İşletmesi, İzmir Havagazı Şirketi kurulmuş, İstanbul Telefon Şirketi yabancıardan satın alınmış, İzmir Fuarı, Kayseri Bez Fabrikası açılmış, Çubuk Barajı, İzmit Birinci Kağıt Fabrikası, İzmir Havagazı Şirketi, İstanbul Telefon Şirketi kurulmuştur.

1937'de Sümerbank Konya Ereğlisi Dokuma Fabrikası kurulmuş, Kozlu Kömür, Toprakkale – İskenderun, İstanbul ve Trakya Demiryolları İşletmeleri yabancıardan satın alınmıştır. Çatalağzı - Zonguldak demiryolu hizmete girmiş, Ankara'da Bira Fabrikası, Urfa'da Ceylanpınar Devlet Üretim Çiftliği, Sümerbank Nazilli Basma Fabrikası, Denizbank ve Diyarbakır - Cizre Demiryolu, Yozgat Termo-Elektrik Santrali, İzmir Tütün ve İşleme Tesisi, Ereğli Bez Fabrikası açılmıştır.

1938'de İstanbul Elektrik Şirketi ile İzmir Telefon Şirketi bedelleri karşılığında devletleştirilmiş, Toprak Mahsulleri Ofisi (TMO) ve Gemlik Suni İpek Fabrikası kurulmuştur. Yine 1938'de İzmir Telefon Şirketi, Ankara Radyoevi, Murgul Bakır İşletmeleri, Eskişehir İspirto Fabrikası, Giresun'da Fiskobirlik, Bursa Merinos Fabrikası, Divriği Demir İşletmeleri ve Sivas - Erzincan demiryolu açılmıştır.

1939'da İstanbul'da yabancıların işlettiği Tramvay Şirketi ile İstanbul'daki Tünel İşletmesi satın alınmış ve Bursa, Mersin ve Adana elektrik tesisleri, Ankara Havagazı Şirketi devletleştirilmiştir. Ergani Bakır İşletmesi, Karabük Demir Çelik Kok Fabrikası, İstanbul'da İETT, Sivas Demiryolu Makineleri Fabrikası, Sivas Çimento Fabrikası, Sivas - Erzurum demiryolu Karabük Demir Çelik Fabrikası, Tekirdağ Şarap Fabrikası, Malatya Sigara Fabrikası, İstanbul Unkapanı Atatürk Köprüsü hizmete açılmış ve yine bu yılda ilk Türk denizaltısı Haliç'te denize indirilmiştir.

Aslında 1938 yılından sonra işbaşına gelen hükümet üyelerinin de esas itibarıyla koyu devletçilik ekonomisinden yana olduklarının altını çizmek gerekir. İsmet Paşa; siyasi iddialara kalkışır diye, halkın elinde ne varsa alacağını, o yıllarda rahatlıkla ifade etmektedir. (Cemil Koçak, Türkiye’de Milli Şef Dönemi (1938-1950), (Net TV-15.12.2019 Ayşe Böhürler-Cemil Koçak söyleşisinden)

Nitekim Nuri Demirağ’ın uçak fabrikası 1942 yılında kapatılmıştır; sanki başka uçak fabrikaları varmış gibi. Hem fabrika kapanmış hem de fabrika ile birlikte büyük bir teknolojik kayıp yaşanarak sanayileşmenin önü biraz daha tıkanmıştır.

1940’da Türk Petrol Şirketi, Kozabirlik, İstanbul Radyo İstasyonu, Ereğli Kömür İşletmesi, Garp Linyitleri İşletmesi, Bitlis Sigara Fabrikası açılmış ve Haliçte yapılan İkinci Türk Denizaltısı donanmaya katılmıştır. Aynı yıl 21 adet Köy Enstitüsü açılmıştır.

Dış çevrelerin yıkıcı etkileri, 1940 yılında devlete ekonomiye müdahale imkânı sağlayan ve savaş ekonomisi anlayışını yürütme hakkı veren Milli Koruma Kanunu’nun çıkarılmasına neden olmuştur. Hükümetin bu kanunla birlikte uygulamaları, mal kıtlıklarının ve karaborsanın artmasına neden olmuştur. “Savaş döneminde ekonomik anlamda uygulanan sert tedbirler, halk üzerinde ağır bir baskı oluşmasına sebep olmuş ve bu baskı CHP hükümetlerine karşı toplumsal bir tepki olarak geri dönmüştür. Bu tepkinin izleri, günümüzde dahi mevcuttur. Nitekim Türk toplumunun temel gıdası olarak nitelendirilebilecek ekmeğin bu dönemde karnelerle dağıtılmış olması bugün bile, savaş şartlarının sebep olduğu bir yokluk durumu olarak değil, CHP hükümetlerinin idare noktasında gösterdiği bir zafiyet olarak yorumlanmaktadır. Milli Korunma Kanunu’nun uygulanmasına yönelik örnekler incelendiğinde, kanun

hükümlerini uygulamakla mükellef olan memurların keyfi ve gayri ahlaki tutumlarının da toplumsal tepkiyi artıran bir başka unsur olduğu görülmektedir. Öyle ki, elindeki ürünü tezgâhında sergilemeyi unutan bir esnaf uzun süreli hapis cezası ile karşılaşabilirken, sahte ekmek karneleri hazırlayan ve devleti zarara uğratan kişiler her hangi bir ceza almadan serbest kalabilmişlerdir. Bu şartlar, Millî Korunma Kanunu'nun uygulama noktasında toplumun adalet duygusunu inciten bir mahiyet taşıdığını göstermektedir.” (Milli Koruma Kanununun Hayata Geçirilişi, Mehmet Korkud Aydın, Fırat Üniv. Sosyal bilimler Dergisi, C:29, S:1, 2019)

Yiyecek ve içeceğin karneye bağlandığı yıllardır bu dönem. İş hayatındaki güveni önemli ölçüde zedeleyen Varlık Vergisi de bu döneme ait politikalarındandır (1942). Bu iki kanun aslında 1940'ların durgunluk dönemi olarak nitelendirilmesine yeterlidir. İlber Ortaylı, “Cumhuriyet'in İlk Yüzyılı” kitabında Varlık Vergisi için “Muhtelif kademelerde, özellikle alt kademelerde bürokrasinin ırkçı hınzırlıklara giriştiği görülür” diyordu. Dahası, “Uygulamada, yerel komisyonlarda rüşvet mekanizması, kayırmalar ve maliye bürokrasinin bazı mükellefe yönelik şahsi kiniyle trajik boyutlara ulaştı” diyebiliyordu. “Varlık Vergisi, siyasal etkileri bakımından da önemli sonuçlar doğurmuştur. Bu vergi uygulaması, devlet içinde sermayeye düşman gruplar bulunduğu kanısının yayılmasına ve mevcut iktidarın siyasal gücünün zedelenmesine yol açmıştır. Mülkiyet hakkını tam olarak güvence altında tutabilmek için, hükümetin etkin bir biçimde dizginlenmesi ve hatta onun yerine yeni bir hükümetin desteklenmesi gerektiği düşüncesi ağırlık kazanmıştır. Bu düşünce, Varlık Vergisi uygulamasından en olumsuz şekilde etkilenen gayrimüslim vatandaşlarla sınırlı kalmamış, benzer bir uygulamanın

gelecekte kendileri için de söz konusu olabileceğinden şüphe eden Müslüman-Türk burjuvazisi tarafından da desteklenmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın hemen akabinde kurulan Demokrat Parti, mevcut hükümete karşı duyulan bu öfke ve tedirginlikten azami derecede istifade etmiştir. Bu durum, Varlık Vergisi'nin tekrar ülke gündemine taşınmasına ve Cumhuriyet Halk Partisi aleyhinde kullanılan siyasi bir malzemeye dönüştürülmesine neden olmuştur. Böylece Demokrat Parti, İkinci Dünya Savaşı sırasında hızlı bir büyüme kaydeden ve tek parti hükümetlerinin uyguladığı ekonomi politikalarına karşı daha liberal bir ekonomi politikasını savunan özel sektörün taleplerine hitap etmeye çalışmıştır. Bu durum, Demokrat Parti'ye seçimden galip çıkma imkânını sağlamış ve Türk siyasi hayatında yeni bir dönem başlamıştır.” (Ahmet Kızılkaya, Ekonomik ve Siyasal Boyutlarıyla Varlık Vergisi, Emek ve Toplum dergisi, C:5, Sayı:12)

1941'de Petrol Ofisi, Ankara Türk Hava Kurumu Uçak Fabrikası, Elazığ Cüzzam Hastanesi açılmış ve Gebere (Niğde) Barajı yapılmıştır.

1942'de Dalaman Devlet Üretim Çiftliği kurulmuştur. Bursa, Denizli, Mersin, Çorum ve Urfa'da Kız Sanat Enstitüleri, İstanbul'da ilk Türk ilaç fabrikası olan Eczacıbaşı İlaç Fabrikası açılmıştır.

1943'de Zonguldak - Kozlu demiryolu, İstanbul'da Atatürk Bulvarı, Diyarbakır - Batman Demiryolu, Seyhan Regülatörü, 1944'de Türkiye Ziraat Kurumu (TZDK), İzmit Klor Alkali Fabrikası, İzmit Selüloz Fabrikaları, İzmit'te Gazete ve Sigara Kağıdı Fabrikası, Mersin Limanı, Gaziantep Havaalanı, Fevzipaşa - Malatya, Diyarbakır - Kurtalan demiryolu, Sakarya'da Ziraat Alet ve Makineleri Fabrikası, İzmir'de Yüksek Ekonomi ve Ticaret

Okulu açılmış ve Yeşilköy'de yerli sermaye ile üretilen ilk Türk özel yolcu uçağının denemesi yapılmıştır.

1945'de İskenderun Limanı açılmış ve yine bu yılda Türkiye ilk defa yerli ampul üretimi gerçekleştirmiştir. Ormanları korumak amacıyla devlet mülkiyetine alınmış, 1946'da İstanbul - Ankara arasında yataklı tren seferleri başlamış ve Elazığ Tekel Şarap Fabrikası açılmıştır. 1947'de Heybeliada Sanatoryumu, İstanbul Açık hava Tiyatrosu, Palu - Genç demiryolu, Rize Çay Fabrikası, Eskişehir Demiryolu Takım Fabrikası, 1948'de Köprüağzı - Maraş demiryolu, Çatalağzı Termik Santrali, Ankara Etimesgut'ta Uçak Motor Fabrikası, 1949'da Porsuk Barajı, İstanbul Kilyos Sümerbank Ateş Tuğla Fabrikası, Muş Alparslan Devlet Üretim Çiftliği ve Murgul Bakır İşletmeleri açılmıştır.

“1947'de dış yardımlar başladı. Bu yardımları yanlış bir anlayışla kullandık. Bu dış yardımları, üretimde kullanmak yerine üretilmiş mallara harcadık. Hâlbuki o malları yapacak sanayi yatırımlarına harcamamız gerekiyordu.”

1950 yılına kadar uygulanan “Devletçilik” uygulamaları, kapitalizme de geçit veren bir şekilde uygulandı. 1930 yılına kadarki taahhüt işleri, özellikle demiryolu inşaatları müteahhitlerinde önemli bir sermaye birikimine yol açacak ve daha sonra inşaat piyasasının yanında sanayileşme gibi konulara da adım atılmıştı. Nuri Demirağ'ın demiryolu müteahhitliğinden para sahibi olduğunu biliyoruz. Nuri Demirağ'ın uçak fabrikası 1936 doğumludur. Unutmayalım Türk demiryolcularının ilk mektebi Hicaz Demiryolu Hattı'dır.

Altyapı yatırımları devletin bu dönemde yatırım yaptığı alanların başında gelmektedir. Özellikle İç Anadolu ile Doğu Anadolu arasındaki erişimin sağlanması için yapılan demiryolları bu çerçevede yapılan önemli yatırımlardandır.



“Demir ağlarla ördük ana yurdu dört baştan” cümlesi onuncu yıla aittir. Ayrıca yabancıların mülkiyetinde olan demiryolu şirketlerinin hisseleri ve ticari hakları da satın alınmıştır.

Eski Osmanlı tütün tekeli de, yabancılardan satın alınarak devlet tekeline dönüştürülmüştür. Tütün dışında şeker, alkollü içecek, ispirto gibi sektörler de tekelleştirilmiş ve bu tekellere özel sektör kısmen ortak edilmiştir. Tüm bu gelişmelere rağmen tarım sektörü bu dönemin hâkim sektörüdür ve ülkenin sanayi toplumuna geçişini mümkün kılacak yapısal bir dönüşümden bahsetmek henüz mümkün değildir.

1950’de Bursa İpek ve Dokuma Fabrikası, 1952’de Diyarbakır’da Sümerbank’a ait Yün Yıkama ve Şayak Fabrikası, 1954’te Kütahya Azot Fabrikası, İzmit’te 1936’da üretime geçen ve 1939 yılından itibaren Sümerbank Selüloz Sanayii Müessesesi adıyla çalışan Türkiye’nin ilk kâğıt fabrikası 1955 yılında Türkiye Selüloz ve Kâğıt Fabrikaları İşletmesi (SEKA) adını almıştır.

1950 yılında Demokrat Partinin seçim zaferi Türkiye’nin ekonomik ve siyasi geleceği açısından bir dönüm noktası olmuştur. Ortaya çıkan politik rekabet, önceleri dışlanan sosyal grupların siyasete aktif katılımını sağlamıştır. Mütegalibe bir kitlenin başaramadığını, “halk yığınları” başarmıştır. Ayrıca bu değışikliklerin etkisi ile devletçi sanayileşme politikasının yerini daha liberal bir gelişme stratejisi almıştır. Bu dönemi “dünya ekonomisi ile tarım öncülüğünde bütünleşme dönemi” olarak adlandırıyor ekonomistler.

Tarımsal kalkınma ile ulaştırma ve haberleşme ağının geliştirilmesi üzerine temellenen yeni gelişme modeli çerçevesinde, hükümetin iki temel eğiliminden bahsedilebilir:

Birincisi, devlet tarafından Toprak Mahsulleri Ofisi (TMO) sayesinde tarım ürünleri fiyatlarının yapay olarak

yüksek belirlenmesi ve sürdürülmesi ile kredi arzının arttırılması sonucunda çiftçiler için önemli bir teşvik sağlanmıştır.

İkincisi, traktör ithalatındaki artışla, ekilebilir alanların genişletilmesi ve böylelikle üretimin arttırılması yoluna gidilmiştir.

Bu gelişmeler tarımsal üretimin piyasaya çıkışını kolaylaştırmış, tarımda ticarileşmeyi en üst düzeye ulaştırmıştır.

Sanayi üretimi açısından, ithalat kısıtlarının azaltılması ve devlet teşvikleri üretimin artmasına neden olsa da, birkaç aile şirketi sanayi üretimini elinde tutmaya devam etmiştir. 1950 yılında kurulan Sınai Kalkınma Bankası, imalat sanayiine verdiği krediler ve döviz daha erişilebilir bir faktör haline getirmesiyle bu dönemde yapılan endüstriyel yatırımların itici gücü olmuş ve 1950-1954 döneminde toplam yatırımlar % 256 oranında artmıştır. Ayrıca tarım kesiminin artan gelirleri de bu dönemde sanayileşmeyi teşvik eden bir unsur haline gelmiştir. Sanayileşmede arzu edilen yol alınamamakla birlikte iktisadi gelişme belirli sanayileri (tekstil, gıda, inşaat) görünür hale getirmiştir.

Türkiye’de son elli yılda sanayileşmek denince akla ilk gelen isim olan Necmettin Erbakan anlatıyor: “Sene 1951. Dış yardım geliyor. Memleketin büyük ihtiyaçlarını bu yardımla karşılama adımları atılıyor. İstanbul Belediyesi, o zaman 500 tane otobüse ihtiyaç duydu. Biz de o tarihte İstanbul Teknik Üniversitesi Motorlar Kürsüsü’nde görevliydik. Hatırimda yanlış kalmadıysa aralarında Japon, İngiliz, Amerikan firmalarının da yer aldığı 64 firma, ‘Sizin otobüslerinizi biz verelim’ diye müracaat ettiler. İstanbul Otobüs İdaresi, hangisini seçeceği konusunda güçlüklerle karşılaştı. Teknik Üniversite olarak bize geldi. ‘Şu cins otobüslere şu fiyatları istiyorlar, acaba en uygunu hangisidir,

bize bir rapor verin' dediler. Bu hususta yazdığımız rapor, ümit ederim ki Teknik Üniversite Motorlar Kürsüsü arşivinde hâlâ muhafaza edilmektedir. Bu rapor kanaatimce tarihî önemi haiz bir rapordur. Çünkü o zaman bu konuyu inceleyen üniversite mensubu arkadaşlar olarak raporumuzun baş kısmında şöyle demiştik: 'Bu 500 adet otobüs için teklif edilen fiyatları incelediğimiz zaman görüyoruz ki bu kadar dövizi, bu otobüslere vereceğimize, o parayla hem bu otobüsleri yapacak fabrika kurulur hem de bu otobüsler yapılabilir. Gelin bu parayı ithal edilecek otobüslere vermek yerine, aynı parayla bu otobüsleri üretecek fabrikayı kuralım' demiştik." Fakat otobüsler dışarıdan alınarak, fabrika kurma yoluna gidilmedi.

1951 yılına ait hükümet programında yalnızca yabancı yatırımlar değil, kamu malı niteliği arz eden temel endüstrilerin dışındaki devlet girişimlerinin de, özel sektöre devri öngörülmüş, ancak bu girişimde başarı sağlanamamıştır. Özel yatırımcıların bu konuda gönülsüz olması ve yatırımlar için gerekli kaynaktan yoksun oluşları gözden kaçmamıştır. Planlananın aksine yeni devlet teşebbüsleri kurulmuş, devletin ekonomideki ağırlığı artmış ve devlet bu dönemde toplam yatırımların %40-50'sini yapmak zorunda kalmıştır.

Bu dönemde devletin ekonomiye müdahalesi anlamında, kamu ve özel sektör arasında yeni bir işbölümü ortaya çıkmıştır. Özel sektör, nihai tüketim malları üretimine odaklanırken, devlet teşebbüsleri, özel sektör faaliyetlerini daha tamamlayıcı bir işlev üstlenerek, ara ve yatırım mallarının temel girdilerini üretme rolünü üstlenmiştir.

Dönem içerisinde; 11 liman, 5 havalimanı, 8 sulama barajı, 5 termik santral, 18 HES'li baraj, 8 bin kilometre enerji nakil hattı, 3 petrol rafinerisi, 13 şeker fabrikası, 19 çimento fabrikası, 82 hububat silosu, 88 büyük ölçekli

fabrika, 4 bin 576 kilometre asfalt yol, 30 bin kilometre köy yolu yapıldı. 27 Nisan 1960'da Mersin Limanı, Seyhan, Elmalılı, Sarıyar, Demirköprü ve Hirfanlı baraj ve hidroelektrik santralleri ile Tunçbilek Elektrik Santrali de bu dönemde faaliyete başladı.

Bütün bunların yanı sıra birçok ilde şeker ve çimento fabrikaları, İzmit'te 3 kâğıt fabrikası, Ereğli Bez Fabrikası, İstanbul Tuzla Jeep Montaj Fabrikası söz konusu yatırımlar arasında yer aldı.

Et ve Balık Kurumu (1952), Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) (1954), Türkiye Selüloz ve Kâğıt Fabrikaları (SEKA) (1955), Türkiye Kömür İşletmeleri (TKİ) (1957), Devlet Malzeme Ofisi (DMO) (1954), Denizcilik Bankası (1951), Türkiye Demir-Çelik İşletmeleri Genel Müdürlüğü (1955), Toprak İskân İşleri Genel Müdürlüğü (1950), Ereğli Demir Çelik Fabrikası (1960), PTT ve TCDD de 1953'te KİT kapsamına dâhil edildi.

1958'de Haydarpaşa Silosu, 1959'da Sümerbank Bolu Lamine ve Lif Levha Fabrikası açılmıştır.

İthal ikameci sanayileşme öncesinde, Türkiye ekonomisi gıda, dokuma, demir-çelik dışındaki sektörlerde ithalata bağımlı durumdadır. Temel tüketim mallarının bile büyük kısmı dışarıdan satın alınmaktadır. Bu durum ithal ikameciliği zorunlu hale getiren bir açıktır.

Dünya ölçeğindeki gelişmeleri hâkim kalkınma söylemi olarak “ulusal kalkınmacılık” fikri, toplumların hızlı bir biçimde sanayileşmesi için sürekli müdahaleye ve planlama ihtiyacının önemine işaret etmektedir

Bu konuda adımların atılması için Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kurulmuştur. (1960) Böylelikle planlı ve koordineli kalkınmanın ilk adımları atılmıştır. Planlar, ithal ikameci sanayileşmeyi resmi bir kalkınma stratejisi olarak kurumsallaştırdığından önemlidir. Ancak bu kuruluşun

günümüzde devre dışı bırakılması beraberinde bir plansızlığı da getirmiştir diyen ekonomistlerin sayısı oldukça fazladır.

İthal ikameci sanayileşme stratejisinin işleyişinin de koşulları olan iki temel niteliğinin vurgulanması gerekir. Birincisi sanayileşme hedefinde etkili kaynakların devlet tarafından tahsisidir. İkincisi ise artan üretim için iç piyasa yaratmak ve olası toplumsal çatışmayı engellemek için gelirin yeniden dağılımını sağlayacak araçları devreye sokmaktır.

Bu çerçevede dönemin hükümetleri çeşitli yollarla yerli sanayinin gelişimini teşvik etmiştir. Bu teşvikler sübvansiyon ve vergi teşvikleri gibi doğrudan teşviklerle sınırlı değildir. Ayrıca dış ticarete ithalat kısıtlamaları ve gümrük tarifesi uygulanması, Türk Lirasını değerinin yapay biçimde yüksek tutulması gibi korumacı önlemler, çiftçilere yönelik destekleme alımları ve sanayi sektöründe çalışan işçilerin ücretlerinin artırılması yoluyla ülke içinde bir pazar oluşumu sanayileşmeye yönelik önemli kararlardır.

Türkiye’de rekabetle para kazanamamış, devlet rantlarıyla zengin olmuş statükocu işadamları, karlarını artırmaya devam etmek için, halkın seçtiği hükümetlere bütçeyi yönettirmek istemezler. Bu nedenle Türkiye 1961 yılından itibaren 19 defa IMF ile stand-by anlaşması imzalamıştır. IMF’den alınan bu krediler hiçbir zaman halkın lehine kullanılmadı. Bu krediler sürekli statükocu işadamlarının içini boşalttıkları bankalar ya da aldıkları kredileri geri ödemedikleri için kamu bankalarının yol açtığı “bütçe açıklarını” kapatmak için kullanıldı.

Bu oyunu ilk defa hükümet 2010 yılında bozdu. “Back to back” kredi gerçeğini gören hükümet, IMF’den borç alıp yönetimi tekrar IMF’ye vermek akıllıca olmayacağı için, hükümet IMF ile anlaşmaya yanaşmayıp direndi. Kriz lobisi hemen büyük gürültüler çıkararak darbe imaları ve ülkenin batacağı söylentilerini yaymaya başladı. Hedef, bütçe

yönetimini hükümetten alarak IMF'ye vermektir. Hükümet yetkilileri oyunu görmüşlerdir. Nitekim o tarihten sonra bu oyun bir daha tutmadı.

O yıllarda iş adamlarının önemli bir kısmında, şirketin sahibi şirketten parayı çekiyor, yurtdışına götürüyor. Yurtdışından tekrar kendi şirketine kredi veriyor. Bunun sonucunda da hem Türkiye'yi hem de kendi şirketini borçlu gösteriyordu. Yani işadamı zengin ama şirket fakir oluyordu. İşte bu durumda devlet IMF'den borç alıyor ve bu iş adamlarının borcunu ödüyordu. Bu olay işin finans yönü gibi gözüküyor ama aslında ülkenin kalkınmasının ve sanayileşmesinin önüne konan bir takozdu.

Hükümetin çıkardığı teşvik kararlarıyla, bu teşvik araçlarının önemli bir sonucu girişimcilerin devletin yönlendirdiği alanlara yatırım yapmaları ve devlet bu yatırımları karlı kılmaya zorunluluğudur. Pancarın şu bölgeye, haşhaşın bu bölgeye, tahılın daha çok şu ovaya yapılması ile sanayiye de belli bölgelerin tahsisi bu kabildendir.

1964'te Chrysler Sanayi Anonim Şirketi, 1965'te Ereğli Demir Çelik Fabrikası, 1965'de Arçelik Çayırova Tesisleri, 1967'de Northern Elektrik Telekomünikasyon Şirketi (Netaş), 1969'da Maltepe (İstanbul) Sigara Fabrikası, 1969'da İzmir Pirelli kurulmuştur.

1968 yılında temeli atılıp 1974 yılında açılışı yapılan Keban Barajı, Türkiye'de bir grubun devamlı tenkidine ve protestosuna hedef olurken ülkenin enerji probleminin azaltılmasında oldukça önemli bir rol oynamıştır. Keza sonradan adı 15 Temmuz Şehitler Köprüsü olarak değiştirilen 1. Boğaz Köprüsü 30 Ekim 1973 tarihinde cumhuriyetin kuruluşunun 50. Yıldönümünde devlet töreni ile açılırken, yine aynı grupların protestosuna hedef olmuş ancak sonraki yıllarda ikinci ve üçüncü boğaz köprüleri yapılarak önemli hizmetlere vesile olmuşlardır.

1970’de Çaycuma ve Aksu Kağıt fabrikaları, 1971’de Dalaman, 1979’da Afyon, 1981’de Balıkesir, 1984’de Tokat Sigara Fabrikası, Taşucu (Mersin) ve Kastamonu Kağıt Fabrikaları açılmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti hükümeti, 24 Ocak 1980 yılında bir istikrar programı ilan etmiştir. 24 Ocak Kararları olarak bilinen bu istikrar programı ile Türkiye Cumhuriyeti tarihinin en sürekli ve köklü dönüşümüne öncülük edecek bir reform programı başlatılmıştır. Bu program ihracata dayalı kalkınmayı esas alan bir program olarak uygulamaya konulmuştur. Bu program uyarınca Türkiye ekonomisi, dışa kapalı bir ekonomi yerine dışa açık, küresel ekonomiye uyum sağlayabilen serbest ekonomi modelidir. Sanayi ve ticaret bu dönemde gelişmiş, gelirin tabana yayılması amacıyla Küçük ve Orta Boy İşletmeler (KOBİ) büyük teşviklerle desteklenmiştir.

24 Ocak kararları Türkiye’nin yalnız kendi iç dinamikleri ile aldığı bir karar değildir. Çünkü ithal ikameci sanayileşme modelinde ülkeleri krize sürükleyen içsel faktörlere ek olarak, 1970’lerde yaşanan petrol krizleri özellikle gelişmekte olan ülkelerin sürdürülemez bir borç yükü altına girmesine neden olmuştur. Borç krizi Türkiye IMF ve Dünya Bankası’nın istikrar, yapısal uyum, özelleştirme gibi şartlarla yardımlarını kabul etmekten başka bir çare bırakmadığını söylüyordu dönemin yöneticileri.

Aynı dönem içerisinde İngiltere’de Thatcher ve ABD’de Reagan öncülüğünde egemen kalkınma söylemi” neoliberalizm”in yükselişe geçtiği dönemdir. IMF ve Dünya Bankası gibi uluslararası kurumların koşullu politika bileşimlerine piyasaların serbestleştirilmesi ve özelleştirme gibi temel neoliberal ilkeleri dâhil etmeleri de tesadüf değildir elbette. Dolayısıyla Türkiye’de yaşanan bu politika dönüşümünde bu yönde değişiklik yapmaya eğilimli yönetim,

Türkiye’yi 1980’lerin başında “yeni dünya” düzeninin uyum sürecine giren ilk ülkelerden biri yapmıştır.

Türkiye’de 1980 yılına kadar ithal ikamesine dayalı bir ekonomi politikası izlendi. Bundan dolayı da dünyaya kapalı kaldı. Rekabetçi bir politika oluşamadı. Rekabetçi ekonomik sistemi kuramadığı için dış dünyaya kapalı kaldı. Bu biraz da Türkiye’nin dünya ekonomik gelişmelerine yabancı kalması anlamına geliyordu.

Dikkat edilirse 1980 öncesi çıkan krizler genellikle “döviz krizi” şeklindeydi. Çünkü mal ve hizmet hareketleri ile döviz ve sermaye hareketleri serbest değildi. KİT’ler küresel fiyata göre değil, iç fiyatlara göre ürünlerini satıyorlardı. Mesela varili 20 dolardan alınan petrolün piyasa satış fiyatı 10 dolar oluyordu. Bunun sonucunda da kamu bütçesinde meydana gelen açıklar sürdürülemez noktaya geliyordu. Döviz bulunamadığı için ithalat yapılamıyordu. İşte bunun sonucunda “24 Ocak” kararları yürürlüğe konulmuştu.

Bu durumu mazur göstermek için o dönemin siyasileri, Türkiye’yi Türkiye ile kıyaslıyorlardı. İşte 1945’te veya 1960’larda şöyle, şimdi bu noktadayız diyorlardı. İthal ikameci modellerle zengin olan birtakım insanlar bile kendilerini, kendi geçmişleri ile kıyas ediyorlardı. Mesela “dünyanın 17. büyük ekonomisiyiz” diyoruz ama, ülkedeki bütün bankaların aktiflerinin toplamı, sözgelimi Avustralya’daki bir bankanın aktifi kadar etmiyor.

Türkiye’deki değişimin 24 Ocak 1980’de başladığını söyleyebiliriz.

1980-2001 Dönemi IMF, Dünya Bankası gibi uluslararası kuruluşların etkisi altında 1980 yılında belirlenen bu yeni strateji temelde iki hedefe yöneliktir:

-Özel sektörü güçlendirerek, ekonomideki rolünü artırmak,



-Hem dış ticaret hem de finansal işlemler yoluyla dış ekonomik ilişkilerde serbestleşmeye gitmek.

Tarihsel olarak uygulanan politikalar da hep bu amaçlara yöneliktir. Temel araçlar ise, Türk lirasının ařırđ ve sürekli devalüasyonu, ařırđ tüketimi ve enflasyonu kontrol altına almak için faizlerin yüksek tutulması, ücretlerin dondurulması ile devlet sübvansiyonlarının azaltılmasıdır.

24 Ocak 1980 tarihindeki devalüasyon sonucu Türk lirasđ %48.9 oranında değer kaybetmiştir.

Temmuz 1980'de bankaların kendi mevduat faizlerini serbestçe belirleme imkânı sağlanmıştır.

Faiz oranlarının serbestleştirilmesi ile finansal sektörün denetimsiz büyümesinden kaynaklanan banker krizinin ardından, sermaye piyasalarının oluşum ve gelişimini desteklemek amacı ile 1982 yılında Sermaye Piyasası Kurulu, 1985 yılında ise İstanbul Menkul Kıymetler Borsası kurulmuştur.

Dış ticaretin aşamalı serbestleştirilmesine yönelik olarak, başlangıçta ihracatın artırılmasına dnknlemler alınmıştır. İhracat, vergi indirimleri, tercihli krediler ve gümrükten muaf ithalat için döviz tahsisi gibi politikalarla teşvik edilmiştir. Ayrıca ihraç pazarları da çeşitlenmiş, Avrupa'nın ötesine geçerek Orta Doğu ve Kuzey Avrupa'ya da yönelmiştir. Bu politikalarla ihracat çok kısa sürede yalnızca hacim olarak değil, imal edilmiş mallara doğru da bileşimini değiştirmiş, 1984'te imal edilmiş malların payđ %35 iken, 1985 yılında bu oran %75'e ulaşmıştır. 14 milyar dolara çakılı kalan ihracat 36 milyar dolara çıkarılmıştır. Keza KOBİ kavramđ bu dönemde aktif hale getirilerek yatırımların doğuya kaydırılması sağlanarak gelirin tabana yayılması sağlanmaya çalışılmıştır.

1984-1989 döneminde uygulanan V. Beş Yıllık Kalkınma Planđ'nda devlet yönetiminin sivilleştiği ve halkın

oyu ile iktidara gelen hükümet tarafından kalkınma konusu üzerinde durulmuş ve hızlı ekonomik kalkınma hedeflenmiştir. İthalat ve ihracata öncelik veren bir politika uygulamalarına geçilmiştir. Yabancı sermayenin ülkemize gelmesi ve sanayiye destek olması amacıyla yabancı sermayeyi teşvik kanunu yeniden düzenlenmiştir. Yine bu dönemde AET ile olan sıkı ilişkiler canlı tutulmaya çalışılmıştır. Sanayi için önemli olan madenlerin değerlendirilmesi ve sanayiye enerji sağlamak amacıyla petrol ve doğalgaz aramalarına hız verilmesi de alınan bir başka karardır.

Ağustos 1989’da 32 sayılı kararname ile Türk lirası konvertibilite özelliği kazanmış, Türkiye’nin sermaye hesabı bütünüyle serbestleştirilmiştir.

1990-1994 yıllarında uygulanan VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı icra edilerek özellikle sanayiye yönelik önem dikkat çekmektedir. Bu dönemde sanayileşmenin, kalkınmanın temel kaynağı olduğu ve sanayinin döviz kazandıran ve rekabet ortamına girmedeki rolü ele alınmıştır. Bu bakımdan uluslararası pazarlara açılmanın ülkenin menfaatine olacağı düşüncesi ağırlık kazanmıştır. Küçük ölçekli sanayinin modern bir sanayiye dönüştürülmesi çalışmaları başlamıştır. Bunlarla birlikte sanayi-çevre dengesine de dikkat çekilmiştir.

Özal’ın Cumhurbaşkanlığı’na seçilmesinden sonra, ekonomide sorunlar artmaya başladı. DYP\_SHP koalisyonu iktidara gelmeden önce, “kim ne veriyorsa beş fazlasını vereceğim” diyerek popülist vaatlerde bulunmuştu. Kadınlar 38, erkekler 43 yaşında emekli olmaya başlayınca ekonomi 1994 yılında krize girdi.

Necmettin Erbakan Başbakan olunca, bu krizin nasıl aşılacağına ilişkin bir model geliştirdi. Adına “havuz sistemi” denilen bu modelde KİT’lerin finansman fazlalarının

birbirine kullandırılması esası üzerine kurulmuştur. Bu modelde devletin özel bankalardan borçlanmanın öne kesiliyordu. Halbuki Türkiye’de işadamları, KİT’leri borçlandırıp çok yüksek faizler alması bir alışkanlık haline gelmişti. Bu durum banka sahiplerinin işine gelmiyordu, çünkü her banka sahibi aynı zamanda bir sanayiciydi. Kamunun iç borçlanmasında kamuya borç veren bu işadamları, KİT’lerden düşük fiyatla ham madde alıyor, işledikleri ürünleri de yüksek fiyatla tekrar kamuya satıyorlardı. Bu iş adamları aynı zamanda kamu bankalarından da düşük faizle kredi alıyorlardı. Havuz Sistemi bu oyunu bozduğu için, 28 Şubat darbesinin en önemli ayaklarından biri olarak gösterilir.

1996-2000 yıllarında uygulanan VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda bir önceki plan sonucu ortaya çıkan olumlu yükseliş gösteren sanayi üretim rakamlarında 1994 yılında karşılaşılan ekonomik krize rağmen yine de iyi hedefler ele alınmaya başlanmıştır. Bu bakımdan kalkınmanın önemli unsuru olarak görülen sanayinin teşviki için ayrılan kaynakların ve bunların kontrolü üzerinde etkin olma temel amaç olarak görülmüştür. Sanayimizde rekabet gücünün eksikliğinin giderilmesi bu dönemde de tekrar öne çıkmıştır. Ülkemizin bulunduğu konumuna ve potansiyeline bağlı olarak liberal ekonomi politikaları sanayiye rekabet gücü sağlayan unsur olarak görülmüştür. Sanayinin ihtiyaç duyduğu iş gücünü sağlamak amacıyla mesleki eğitime önem verilmesi de önemli konular içine dâhil edilmiştir. Sanayinin daha planlı ve verimli yapılabilmesi için sayısı az olan organize sanayi bölgelerinin çoğaltılması öncelikli hedeflerden biri olmuştur.

1996-97 hükümeti döneminde yeni bir 28 Şubat krizi eklenmiş, reel ekonomide önemli faaliyetler yapan bir kitleye “yeşil sermaye” denilerek hür teşebbüsün üstüne abanılmıştır.

Siyasi engellerin yanı sıra, 1999 yılında yaşanan Marmara depremi, enflasyon hedeflemesine bağılı olarak reel kurda devam eden değęerlenme, yüksek faizin neden olduğu spekülative sermaye akımları ile iç borç stokunun çevrilebilirliğine dair kuşular IMF ile Aralık 1999'da yeni bir stand by anlaşmasına kapı aralamıştır.

2001-2005 yıllarında uygulanan VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda sanayinin hammadde ve enerji ihtiyacının daha hızlı, güvenli ve ucuz olması için doğal kaynakların daha fazla kullanılması ele alınmıştır. 2000 yılının öncesinde dünya ortalamasının üstünde büyüyen ülkemizde sanayi önemli bir lokomotif olmuştur. Bu dönemde de sanayi, kalkınma için yine en önemli unsur olarak görülmüştür. Ancak ülkemiz 2001 yılında bir ekonomik krizle daha karşı karşıya gelmiştir. Bu kriz, atılacak her adımda daha temkinli olmaya zorlamıştır. Böyle olunca ekonomik atılımlar bu dönemde daha dar kapsamlı olmaya başlamış ve az risk politikası ele alınmıştır. İhracata yönelik malların özellikle Avrupa'ya sunulması hedeflenmiştir. Ülke içinde bölgelerarası gelişmişlik farklarının giderilmesi yönünde plan ve programlar yapılmıştır. Yine daha önceki planlarda olduğu gibi istihdam, iletişim, rekabet gücü, bilgi, Ar-Ge çalışmalarına önem verilmiştir. Avrupa Birliği uyum sürecinde sanayi-çevre ilişkisi bu dönemde de dikkatle ele alınmıştır.

Bu dönemin önemli ilk gelişmelerinden biri de Merkez Bankası'nın bağımsızlığıdır. 4651 sayılı Kanun ile 25 Nisan 2001'de Merkez Bankası'nın bağımsız bir kurum haline getirilmiştir. Merkez Bankası'nın bağımsızlığında; farklılaşan ekonomik şartlar ve Avrupa Birliği normları etkili olmuştur. "Merkez Bankasının amacı 'fiyat istikrarını sağlamaktır'" biçiminde 4. Madde belirlenmiştir. Ayrıca önceki yasanın çeşitli maddeleri değıştirilerek, bütçe açıklarının Merkez

Bankası kaynakları ile finanse edilmesinin önüne geçilmiş ve enflasyonun önemli bir kaynağı da kurutulmuştur.

2007-2013 dönemini kapsayan IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı: 2000 ve 2005 yıllarında GSYİH içinde önemli artış gösteren sanayi, 2001 krizinin hemen ardından yatırım, üretim ve ihracatta önemli bir atılım yapmıştır. Bu atılıma rağmen imalat sanayiinde geçmişten beri var olan sorunlar devam etmektedir. Bu yüzden özellikle rekabet, teknoloji, kalifiye eleman, gelişen diğer sektörlerle bağlantı kuramama, organize sanayi bölgeleri eksikliği, Ar-Ge ve bilişim üzerinde durulmuştur. Geleneksel sanayi yerine daha modern ve daha rekabetçi sanayi hedeflenmiştir. Çin ve Hindistan gibi ülkelerdeki ucuz iş gücü karşısında gerileyen tekstil, giyim ve deri gibi geleneksel sektörlerle destek verilmesi amaçlanmıştır. Savunma alanında büyük oranda dışa bağlı olarak yaşayan ülkemiz, bu planla birlikte savunma sanayi üzerinde de daha geniş ve kapsamlı çalışmalar başlatmıştır.

2008 ve 2009 yılı tamamen bu krize endeksli geçmiştir. Bu iki yıllık dönemde Türkiye sanayi sektörü duraklamaya ve gerilemeye geçmiştir. Döviz kurları tekrar inişli çıkışlı seyir izlerken, kredi faizleri beklenenin üstüne çıkmıştır. Yeniden sıkı para politikaları uygulanmaya başlanmıştır. İthalat ve ihracat olumsuz yönde etkilenince Türkiye'deki sanayi faaliyetleri de zarar görmüş ve buna bağlı olarak da; özellikle sermayesi küçük işletmeler ve esnaf olarak bilinen küçük ticarethaneler kapanmaya ve buna bağlı olarak istihdam sorunu tekrar gündeme gelmeye başlamıştır.

2010 yılında yapılan teşvikler ve uygulanan politikalar cevap vermeye başlamış, Anadolu'da sanayi canlanmaya, Türkiye de güçlenmeye başlamıştır. İhracatta bazı ürünler ön plana çıkmıştır. Sanayi üretim endeksi bu yıl negatiften pozitif geçerek % 10,1 olmuştur. 2011 yılında ve bunun sonucunda sanayi üretim endeksi bu % 8,9 olarak

gerçekleşmiştir. 2011 yılında net ihracatın arttığı ve bununla beraber sanayi alanında büyümenin devam ettiği görülmüştür. 2012 yılında ise sanayi üretim endeksi düşmüş ve yıllık artış % 2,3 olarak gerçekleşmiştir.

Bulunduğu coğrafi konumda gerek Ortadoğu, gerek Kafkaslar ve gerekse de Balkanlar'da siyasal yönden güçlü ve söz sahibi olması yönünde mücadelesini sürdüren Türkiye, sanayi ve ticaret alanında göstereceği çaba ve atılımlarla önce yakın çevresinin sonra da dünyanın finans ve ekonomi merkezlerinden biri olmaya adaydır. (Doç. Dr. Mesut DOĞAN, Türkiye Sanayileşme Sürecine Genel Bir Bakış, Marmara coğrafya dergisi sayı: 28, Temmuz - 2013, s. 211-231)

Türkiye ekonomisinin ve sanayisinin uzun dönem büyüme performansına bakıldığında, büyümenin, giderek sıklaşan krizlere bağlı olarak kısa süreli ve dalgalanmakta olması dikkat çekicidir. Bununla birlikte, sanayileşme sürecine Türkiye'den sonra başlayan birçok ülke, 1990'larda bilgi bazlı sanayileşmede Türkiye'ye göre önemli gelişmeler göstermiştir. Bunun en önemli nedeni Türkiye'nin özellikle 1990'lardan sonra sanayileşme amacını kaybederek, ucuz emeğe dayalı avantajlarla yetinmesidir. (ERKAN, Hüsnü; "Türkiye için Bilgi Bazlı Sürdürülebilir Yenilikçi Sanayileşme Stratejisi" , 2014)

"Türkiye Sanayi ve Strateji Belgesi 2011-2014 (AB Üyeliğine Doğru)" incelendiğinde, söz konusu stratejilerin uzun vadede kalkınmayı sağlamaktan ziyade adından da anlaşılabilceği üzere AB üyeliği hedefi doğrultusunda belirlendiği görülmektedir. Gerçek bir atılım yapabilmek için Türkiye'nin, uzun vadeli ve dengeli sanayileşme hareketlerini, AB koşullarından ayırması gerekmektedir. Sektörler ve bölgelerarası kaynak tahsislerini uzun vadeli bir iktisadi kalkınma planı doğrultusunda yönlendiremeyen

hiçbir ülkenin özellikle de Türkiye gibi bir ekonomik yapılanmanın gelişmiş ülkeler arasına girmesi ve orada varlığını korumaya devam etmesi olasılığı oldukça zayıftır (Şahinkaya, 2012: 9).

Batı'nın sanayileşmesi ile Doğu'nun sanayileşmede yeterli düzeye gelememesini Türkiye Cumhurbaşkanı şu önemli konuşması ile açıklıyor; "Türkiye olarak uzun süredir küresel sistemin adalet ve merhamet eksenli yeniden bir yapılanmaya ihtiyaç duyduğunu dile getiriyoruz. Hız, tahakküm, çıkar ve faiz üzerine bina edilen mevcut küresel ekonomik mimarinin insanı ve tabiatı koruması mümkün değildir. Batılı bir ekonomi profesörünün yaptığı şu itirafın sistemin karakterini anlamak bakımından önemli olduğuna inanıyorum: "Zengin olduk, çünkü kıtalar ve ülkeler bizim için ıssızlaştı. İnsanlar bizim için öldüler." Evet, onca zenginliğe rağmen açlıktan ölen insanlar ve her 10 yılda bir tekrarlanan ekonomik krizler küresel düzeyde yapılanma ihtiyacını açıkça ortaya koymaktadır. 2008 yılında yaşanan küresel finans krizi sadece faize ve ne olursa olsun kazanma hırsına dayalı ekonomik sistemin açmazlarının ifşası anlamını taşıyordu.

Üretim ve refah noktasında özellikle katkı yapması beklenen finansal sistem bugün ekonomik faaliyetlerin tamamını domine eder hale gelmiştir. Finans sektörünün üretimi ve ticareti beslediği bir ekonomik sistemin yerine, diğer tüm sektörlerin finans sektörünü beslediği sağlıklı ve sürdürülemez bir yapı almıştır. Aşırı finanslaşma, toplumsal ve insani maliyetlerin dikkate alınmadığı, sadece rant kaygısıyla hareket eden obez bir ekonomik model ortaya çıkarmıştır. Vaat edilenin aksine tüm dünyada gelir ve servet dağılımını gittikçe bozulmuş, ülkeler arasındaki makas daha da açılmıştır. Finans sektöründe başlayan her kriz hızla reel sektöre de sirayet ederek, yeni işsizler ordusu

oluşturmaktadır. Bu çarpık yapının alternatifi insanı merkeze alan, emeği yücelten, haksız kazanca müsaade etmeyen İslami ekonomi ve finans modelidir. İnsani, ahlaki ve çevreci karakteri, faizi ve sömürüyü reddeden yapısıyla İslam iktisadı krizden çıkışın anahtarıdır. Geleceğin dünyasında faize ve sömürüye dayalı mevcut ekonomik sistemin yerini risk paylaşımının esas olduğu katılımcılığa bırakacağına inanıyorum. Nitekim gelişen teknoloji ve FinTech (Finans teknolojisi veya finansal hizmetlerin sunumunda geleneksel finansal yöntemlerle rekabet etmeyi amaçlayan bir teknolojik yenilik) uygulamalarının İslami finans araçlarını dünya genelinde yaygınlaştırdığını görüyoruz. Ayrıca kar zarar ortaklığına göre çalışan İslami finans kurumları faize bulaşmak istemeyen yüz milyonlarca insanın da önemli bir ihtiyacını gideriyor. Bu kurumlar son yıllarda özellikle yaşanan ekonomik şokları başarıyla atlatarak geniş kitlelerin de dikkatini çekmişlerdir. ” Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı’na göre gelişmekte olan ülkelerdeki toplam yatırım ihtiyacı yılda yaklaşık 3,9 trilyon dolardır. Mevcut yatırım seviyelerinin 2,5 trilyon dolar civarında olduğu göz önüne alındığında ortada büyük bir finansman açığı vardır. Bu açığın giderilmesinde katılım finans kurumları inisiyatif alabilir, öncü bir rol üstlenebilir. Uzun vadeli büyük altyapı yatırımlarının finansmanı için sukuk gibi ürünlerin kullanımının yaygınlaştırılması gerekiyor. Elbette tüm bunların hayata geçirilmesi noktasında siyasetçiler kadar, siz değerli akademisyenlere, üniversitelerimize de önemli görevler düşüyor. Hep birlikte bu sorumluluğu yerine getirdiğimizde önümüzde yeni fırsat pencelerinin açılacağına inanıyorum.” Sayın Cumhurbaşkanı bu konuşma ile hem sorunu ortaya koyuyor, hem de çözüm olabilecek bir alternatifi işaret ediyor.



“Türkiye’de seçkin olmayanların siyasete katılım derecesi arttıkça fert başına gelirin yükseldiğine şahit oluyoruz. Süleyman Demirel 1992-2002 döneminde fert başına geliri 2.766 dolardan 3.095 dolara çıkartarak % 12’lik bir artış sağlamıştı. Turgut Özal, fert başına geliri 1984-1991 döneminde 1.238 dolardan 2.666 dolara yükselterek % 115 artış sağlamıştı. Tayyip Erdoğan fert başına geliri 2002-2009 döneminde 3.517 dolardan 8.456 dolara çıkartırken % 240 artış sağlamıştı.” Bu son rakam daha sonra fert başına 12.000 doları aşacak ama 2020 yılı sonu itibariyle 8.000 dolara gerileyecektir. Bu üç lider de halktan gelmişlerdi ama sonradan seçkin pozisyonuna geldiler. Türkiye’de devletin para ve makam vererek seçkin hale getirdiklerinin dışında da seçkinler var mıdır acaba? Neticede demokratik katılım arttıkça, seçkin olmayanların siyasete katılımı artmakta ve bunun sonucunu da ülke olumlu olarak hemen görmektedir..

## TÜRKİYE'NİN AĞIR SANAYİ YOLCULUĞU (KARDEMİR ÖRNEĞİ)

1920'li yıllarda başlattığı ulusal sanayileşme hamlesi kapsamında ilk demir ve çelik fabrikasının temelini Karabük'te atan ve yılda 150 bin ton kapasiteyle üretime başlayan Türkiye, bugün çelik üretiminde dünyada sekizinci, Avrupa'da ise ikinci sırada bulunuyor.

Dönemin hükümet yetkilileri tarafından 3 Nisan 1937 tarihinde 13 haneli Karabük köyünde temeli atılan ülkenin ilk ağır sanayi kuruluşu olan Karabük Demir ve Çelik Fabrikalarında (KARDEMİR), 10 Eylül 1939'da ilk Türk demirini imal ediliyordu.

Başlangıçta yılda 150 bin ton kapasiteyle kurulan ve daha sonra ülkedeki birçok tesisin yapımını gerçekleştiren ve bundan dolayı "fabrikalar kuran fabrika" unvanı alan KARDEMİR sayesinde Türkiye, endüstriyel atılımlarını da gerçekleştirdi.

KARDEMİR ile ERDEMİR ve İSDEMİR gibi entegre demir çelik fabrikalarına sahip olan Türkiye, 25'in üzerindeki ark ocaklarının da katkısıyla bu sektörde dünyada söz sahibi konuma geldi.

Günümüzde 3,5 milyon ton üretim hedefine doğru hızla yaklaşan KARDEMİR ile başlayan demir ve çelik üretim serüveninde Türkiye, her geçen gün hedef büyütüyor.

KARDEMİR sayesinde bölgesindeki ülkeler içinde en büyük ray üreticisi konumunda olan Türkiye, her yıl 22 milyon ton çelik ihracatı yapmaktadır.

Dünyada 1,8 milyar tona yakın yıllık çelik üretimi var diyor yetkililer.

"Ayrıca 2,4 milyar ton da üretim kapasitesi var. Türkiye'de 37,3 milyon ton çelik üretiliyor. 3 entegre tesis var. 25'in üzerinde de ark ocağı var. Türkiye, bu fiili üretim kapasitesiyle dünyada 8. Avrupa'da 2. sırada. Avrupa'da Almanya'dan sonra en çok çelik üreten biziz. Türkiye ihracat miktarı açısından 2018 yılında 22 milyon tona çıktı. Türkiye'nin çelik ihracatı, değer açısından ise 2018 yılında 17,7 milyar dolara ulaştı. Bu rakamlar çok önemli. İthalatımız ise 2018 yılında 14,5 milyon tona geriledi. Değer bakımından ise 12,8 milyar dolara çıktı. Denge bakımından ikisi arasında yaklaşık 5 milyar dolar artıya geçtik ülke olarak."

Türkiye'de demir ve çelik sanayinin kurulması yönünde yapılan girişimler semeresini vermiş ve 9 Eylül 1939 tarihinde ilk fırının ateşlenmesiyle Karabük Demir ve Çelik Fabrikası faaliyete geçmiştir. Ardından da;

-boru fabrikası,

-çelikhane,

-haddehane,

-sülfürik asit fabrikası ve

-iki numaralı yüksek fırının işletmeye alınması ile fabrikanın entegre halinde üretim üniteleri tamamlanmıştır.

1950 ve sonrası dönemde bakım ve onarım çalışmaları sona eren 1 numaralı yüksek fırın, ikinci kok ve sinter tesisleri ile santrifüj boru fabrikası sıra ile hizmete girmiştir.

Hükümet tarafından uygulanan geniş çaplı genişleme programı kapsamında temeli atılmasına rağmen tamamlanamayan 3. yüksek fırın ve haddehane tesisleri de bu dönemde üretime alınır. Bu ünitelerin hizmete girmesi ile demir çelik üretimi hızla artmıştır. Demir ve çelik üretiminin artması, ülkede hemen birçok sektörün gelişmesine katkı sağlamıştır.

-Ulaşım sektöründe; demiryolu, karayolu, denizyolu ve havayolu taşıtlarının imalinde,

-tarım sektöründe; tarım araç ve aletlerinin imalinde,

-bayındırlık ve inşaat sektöründe; her türlü eğitim, sağlık, haberleşme, sanayi ve turizme yönelik binaların inşasında,

-savunma sanayi sektöründe; her çeşit gelişmiş silahların yapımında,

-enerji sektöründe; barajlar ve elektrik santrallerinin yapımında demir ve çelik ürünlerinin kullanılması bu sektörlerin gelişmesine büyük ölçüde yararlı olmuştur.

-basın yayın sektöründe matbaa ve basım tesislerinde,

-makine sektöründe çeşitli makinelerin imalinde,

-madencilik sektöründe madenlerin çıkarılmasında ve taşınmasında kullanılan vagon ve çeşitli araçların imalinde,

-tekstil ve giyim sektöründe kullanılan tezgâh ve tesislerin imalinde demir ve ürünlerinin yararlanılması bu sektörlerin de gelişmesine fayda sağlamıştır.

KDÇF, ülke ekonomisinin hemen her alanına yarar sağlamasının yanı sıra tali ünitelerinin üretimleri de kimya sektörüne katkı sağlamıştır.

-Katran tasfiyesinden elde edilen benzol, endüstride plastik üretiminde;

-kömür katranından elde edilen naftalin güve benzeri böceklerle mücadelede;

-tolüen maddesi mürekkep ve yapıştırıcı imalinde;

-solvent maddesi kozmetik işlerde;

-parlayıcı özelliği olan ksilol maddesi petrokimya ve polyster üretiminde;

- kreozot yağı ahşap yüzeylerin korunmasında;

-zift maddesi yüzey kaplamalarında ve yol katranı ise yol yapımında kullanılmıştır.

-KDÇF’de üretilen tali maddelerden amonyum sülfat ve süper fosfat gübrelere ise tarım üretiminin artırılmasında;

-kimya sanayinin temel ürünü olan sülfürik asit ise birçok asit ve sülfat ile boya, plastik, patlayıcı, parfüm ve ilaç üretiminde faydalanılmıştır.

Netice itibariyle, KDÇF’ DE imal edilen bütün mamullerin Türkiye’de endüstrinin hemen her alanında yararlanması ve millî ekonomiye katkı sağlamasının yanı sıra, millî ekonominin ve ağır sanayi hamlesinin temelini teşkil etmesi bakımından da önemli bir gelişme olmuştur.

Şunu çok rahatlıkla müşahede etme imkânımız oldu: Ağır sanayinin her hangi bir kuruluşu, beraberinde en az birkaç teknik üretimi de birlikte faaliyete geçirebilmektedir. Bundan dolayı da haklı olarak ağır sanayi için “fabrika yapan fabrika” kavramı kullanılmaktadır.

## TARIMA DAYALI SANAYILEŒME

Bilindiği gibi; birincil ekonomik faaliyet alanı tarım, ikincil ekonomik faaliyet alanı da sanayidir. Buradaki sanayiye de tarıma dayalı sanayi ve ağır sanayi Şeklinde ayırabiliriz.

Türkiye bu gün dünyanın en büyük tarım ekonomileri arasında yer alıyor. Dünyanın sekizinci büyük tarım ekonomisi.

Tarımsal sanayi ürünlerinde de Türkiye, ihracatı yüksek ülkeler arasında bulunuyor. Mesela makarna ihracatında, küresel pazarlarda İtalya'dan sonra ikinci konumdadır.

Batı, kendi tarım sektörüne önemli oranda devlet yardımı yapıyor. Yani gelişmiş ülkeler kendi tarım alanlarını sürekli destekliyorlar.

Nüfusu hızla artan dünyada tarıma olan ihtiyaç kesinlikle yadsınamaz. Bundan dolayı da tarıma olan destekler her geçen gün artıyor. Ülkeler karınları acıkınca tarımı hatırlamak yerine, tarıma yönelik tesislerin kurulmasına ve buna yönelik destekler açıklamalarına bakmalıdırlar. Ayrıca tarım ürünleri yalnız iç tüketim ürünleri olarak değil, ihracata yönelik olarak düşünölmelidir.

Türkiye'nin bugün bütün dünyayı besleyebilecek potansiyele sahip olduğunu söylüyor yerli ve yabancı uzmanlar. İstihdamdaki oranı ve milli gelirdeki payı iyi düşünürse, Şeker pancarının da daha birçok ürünün de üretimi konusu yeniden masaya yatırılmalıdır. Kaldı ki Őekerkamışı, mısır, soya fasulyesi, keten tohumu, koza ve hurma gibi

ürünler; hem sanayide hem de otomotiv sektöründe kullanılan biyogazın en büyük üreticileri. Olaya yalnız petrol ve kömür penceresinden bakmamak gerekir diye düşünüyorum. Atmosferdeki karbondioksit miktarının artışına engel olmak için, fosil yakıt yerine biyoyakıt kullanılması fikri dünyada hızla yayılıyor.

Ulusal gelirimizin %15'ini ve istihdamın %45'ini oluşturan tarım sektörü; gıda üretimi ve beslenme ile doğrudan ilgidir. Aktif nüfus ve işgücünün yüksek değerler göstermesi, milli gelire katkısı ve sanayi sektörüne sağladığı hammadde ve sermaye yanında, sağlıklı çevrenin oluşması ve korunması tarım sektörü ile ilgilidir. Ekolojik dengenin kurulması ve sürdürülebilirliği açısından, tüm ülke halkını ilgilendiren tarım sektörü, ekonomik ve sosyal bir sektör olma özelliğini korumaktadır. Sağlıklı bir tarımsal yapı, sağlıklı bir kent ve sağlıklı bir sanayi yapısını ortaya koymaktadır.

“Tarıma dayalı sanayi; tarım ürünlerini ham madde olarak kullanan ve kullandığı hammaddeyi öngörülen nitelik ve/veya miktar değişikliği için bazı işlemlerden geçiren bir sanayi dalıdır.”

Tarıma dayalı sanayi; tüketici taleplerine yönelik olarak, öncelikle insanın yaşamı için gereksinmesini tamamlamak, elde edilen ürünlerden bir bölümünü değişik formlara dönüştürerek tüketici beğenisi altında bir tarımsal üretim zinciri değil, aynı zamanda sanayi ve pazarlama sektörünün bir halkası olarak kabul edilmektedir.

Ülkemiz hem üretimdeki çeşitlilik, hem de üretimlerle yapılan gıda ürünlerindeki çeşitlilik açısından dünyada sayılı ülkeler arasında yer almaktadır. Tarımsal ürünleri işleyerek değerlendiren gıda sanayii; tarımdan aldığı hammaddeyi, çeşitli hazırlama, işleme, muhafaza ve ambalajlama teknikleri ile daha dayanıklı ve tüketime hazır duruma getiren bir sanayi

koludur. Sosyal, kültürel ve ekonomik değişim süreci yaşıyan Türkiye’de, değişim gösteren tüketici tercihleri ve beslenme alışkanlıkları, uluslararası ve iç pazarlardaki rekabet koşulları, teknolojik gelişme, ürün yönetimi ve pazarlama, gıda sanayiinin gelişimine yön vermektedir. Gıda teknolojisinde kaydedilen gelişmelerle uluslararası piyasalarda rekabet edebilir konuma ulaşılmıştır.

Bu sanayi tarım ürünlerinin değişik amaçlarla işlenme, muhafaza etme ve ambalajlama ihtiyacından doğmuştur. Bu yönüyle giderek gelişen bir sektör özelliğine sahiptir. Zira en temel ihtiyaç olan gıda ve giyimin, tarım ve hayvancılığa dayalı olduğu ve böylece çeşitli üretim biçimlerinin gerçekleştiği açıktır. Artan nüfus, büyüyen pazar ve gelişen teknoloji, tarıma dayalı sanayinin giderek büyümesini sağlarken; tarım alanlarının daralması ve çevre kirliliği gibi sebeplerle stratejik hâle gelmiş bulunmaktadır.

Tarıma dayalı sanayinin önemi, devletlerin bu yönde bir politika oluşturmasını zorunlu kılmıştır. Tarıma dayalı sanayi politikasının temel amacı ise; tarım ve sanayinin uyumlu olmasını sağlayacak bir organizasyon ile üretimi artıran, kaliteyi yükselten, iç ve dış pazarları genişleten düzenlemeleri yapmaktır. Bu politikanın başarıyla sürdürülmesi hâlinde, çiftçilerin iktisadi olarak güçlenmesi, tüketicilerin kıtlık ve yüksek fiyatlardan korunması sağlandığı gibi; ticaret gelişmekte ve yeni istihdam alanları doğmaktadır. Tarım ve sanayide çalışanların yanı sıra, bu alanla ilgili eğitim, ulaşım, nakliyat, ambar, sigorta vb. hizmetler için çok sayıda elemana iş verilmektedir. Biyolojik yapılarından dolayı uzun süre muhafaza edilemeyen tarım ürünlerinin işlenmesiyle maddi kayıplar önlenmekte, oluşan stoklar ile piyasada istikrar sağlanmakta, doğal afetlere ve savaş ortamlarına karşı hazırlıklı olunabilmektedir.



Türkiye’de tarıma dayalı sanayinin gelişmesi, zorunlu haller ve hallere göre bulunan çözümler sonucu 1923-1938 yıllarını kapsayan dönemde oldu. Nüfusun büyük çoğunluğunun kırsalda yaşadığı bu dönemde, son derece gerçekçi bir yaklaşımla, tarıma dayalı sanayi politikası oluşturuldu ve böylece acil kalkınma süreci başlatıldı. Başta dokuma ve şeker sanayii olmak üzere tarımla ilişkili yatırımlar yoluyla ekonomi giderek büyüdü. Nitekim sanayi yatırımları için gerekli olan sermaye, hammadde, enerji, iş gücü, ulaşım ve pazarlama konularında önemli ölçüde birikim sağlandı. (Ali Ata YİĞİT, Doğuş Üniversitesi Dergisi, 13 (2) 2012, 315 – 326)

Modern tarım denilince akla ilk önce makineli tarım gelmektedir. Özellikle son yıllarda teknolojik gelişmeleri tarımsal mekanizasyon araçlarının uydu teknolojileri ile kullanılabilir hale gelmesine yol açmıştır. Bizde genelde tarım sektörü, tarım alet ve makineleri imalat sanayi sektörüne üretilen ürünlerin pazarı durumundadır. Bu nedenle, tarım sektöründe ortaya çıkan tüm gelişmeler doğrudan bu sektöre yansımakta, tersi durumlar da tarım sektörünü etkilemektedir. Tabii olarak “Tarım Alet ve Makineleri İmalat Sektörü”nün tarım sektörü dikkate alınmaksızın, bağımsız olarak irdelenmesi ve planlanması düşünülemez. Tarım sektörü için belirlenen hedefler, tarım alet ve makineleri sektörüne ilişkin plan çalışmalarında temel alınmak durumundadır. Konunun alt başlıkları gelişmelerin neden ve sonuçlarını açıklayabilir zannedirim.

Tarımsal üretimde ticari gübrelerle tanışan üreticiler gübrenin nimetlerini önceleri yaşamaya başladılar. Ancak bilinçsiz gübreleme üretim alanlarında geri dönüşümü zor ya da hiç olmayan koşulların oluşmasına neden oldu. Elbette gübre, bitki besin maddesinin yetersiz olduğu ortamlarda kullanılmalıdır. Yapılan araştırmalar, gübrelerin uygun

metotlarla kullanılması halinde, ürün veriminde %50-80 oranında artışlara neden olacağını göstermektedir. İşte bu gerçekler, tarımsal üretimi ticari gübre kullanımı ile birlikte düşünölmeye yönlendirmiştir. Bunun doğal sonucu pazarın oluşması bu sanayinin hızla büyümesine yol açmıştır.

Tarımda üretim alanlarının büyümesi ve kontrollü koşullardan uzaklaşması bu alanlarda doğal olarak zararlı etmenlerin de çoğalmasına yol açmıştır. Birçok böcek ve kemiriciler bu konuda öne çıkmaktadır. İnsanoğlu bunun ilk çözümünü yakalayıp, yok etme şeklinde bulurken, daha sonra bilimdeki gelişmeler sonucu kimya sanayinin gelişimine paralel olarak tarımsal ilaçların uygulamaya girmesine neden olmuştur. Biyolojik savaşımın yetersiz olduğu ortamlarda tarımsal ilaçlar kullanımı hızla artmıştır. İlaçların dozlarının ve DNA'larının değiştirilmesi sonucunda kullanımı çevre sorunları ile özdeşleştirilerek yorumlanmaya başlanmış ve daha etkili fakat çevreye duyarlı ilaç formölasyonları düşük değerlerde atımı ile tarımsal savaş yapılr hale gelmiştir. İşte bu yapısal değişime bağılı olarak tarımsal ilaç sanayi de hızla gelişim göstermiştir. Bu gelişim uluslar arası normlarda ilaçların üretilmesini ve kullanılmasını zorunlu hale getirmiştir.

Tarımsal üretimin alt üretim dallarından büyük bir kısmını hayvancılık sektörü işgal etmektedir. Gerek ölkemizde gerekse dünyada hayvansal ürönlere talebin oluşu bu üretim dalında üretime girdi oluşturacak maddelerin sanayisinin kurulmasına neden olmaktadır. Kontrollü şartlarda üretimi yapılan hayvansal üretim dalında özellikle besin gereksinmesi sorunu yem sanayii ürünleri ile çözümlenmektedir.

Bilimsel olarak yem; "Pratikte elde edilen tecrübelerin gösterdiği sınırlar içinde kalan miktar ve şartlarda hayvanlara yedirildiğı takdirde, sağlığına herhangi bir zararlı etkisi

olmayan ve hayvanların faydalanabilecekleri şekilde organik ve inorganik besin maddeleri ihtiva eden materyal” olarak tarif ediliyor. Yem Kanununda; “Madde ve enerji bakımından hayvanın yaşama ve verim ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla ve belli sınır ve şartlarda yedirildiği zaman, hayvanın sağlığına zararlı olmayan organik ve inorganik maddeler veya bunların karışımlarıdır” diyor ve karma yemi de; “Çeşitli yemlerin standartlarına uygun karıştırılmasıyla elde olunan yemlerdir” şeklinde tarif ediyor.

Bir alt sektör olarak tohumculuk endüstrisi başta üretim, istihdam, katma değer artışı, döviz tasarrufu ve ihracat yoluyla döviz geliri sağlama gibi ekonomi için son derece önemli katkılar yapmaktadır. Son yıllarda ülkemizde uygulanan genel ekonomi ve ticaret politikaları, özellikle bazı bitkiler ve bitki gruplarında olmak üzere, yurdumuzda daha gelişkin ve etkili bir tohumculuk faaliyetinin ortaya çıkmasına zemin teşkil etmiştir. Kamu kuruluşlarının ağırlığının hissedildiği ıslah dışındaki pazarlama, tohumluk işleme, tohumluk üretimi ve çeşit geliştirmede özel teşebbüsün daha fazla yer aldığı söylenebilir. Ülkemizde sertifikalı tohumluk ve fidan üretimi yapan kuruluşların yaklaşık %80’i özel sektör kuruluşlarıdır.

Türkiye’de tekstil ve konfeksiyon sanayii, 1980’li yıllarda başlayan ihracat hamlesi ile birlikte, hızla büyüme ve gelişme sürecine girmiştir. Türk tekstil-konfeksiyon sanayii, dünya tekstil ihracatında ve tekstil-konfeksiyon ihracatında en büyük üretici ve ihracatçı ülkeler arasında yer almaktadır. Bu sektöre tarımın etkisi oldukça yüksektir.

Tarımın sahip olduğu geniş yelpaze sonucunda ürettiği ürünler değişik sektörlerle hitap edebilmektedir. Bunlar içerisinde;

Hayvansal ürünlerin sağlık sektöründe kullanılması,

Üretilen ağaç ya da tarımsal artıkların mobilya sanayinde kullanılması,

Bitkisel orjinli öz su vb malzemelerin boya sanayinde kullanılması,

Tahta, deri vb malzemelerin makine imalat sanayiinde kullanılması,

Elektronik sistemlerin kaplama materyali olarak kullanılan lak malzemelerin tarımsal orjinli malzemeler oluşu dikkat çekicidir.

Bazen tarımsal ürünler bir ara ürün olarak kullanılıp diğer bir ürüne yataklık görevi de görebilmektedir. Yine ilaç sanayiinde, sabun vb kozmetik sanayiinde de tarımsal ürünlerin kullanıldığı bir gerçektir.

Dünyada küreselleşmeyle birlikte sermaye hareketleri daha da önem kazanmış ve ülkelerin dünyayı tek pazar olarak görmelerine neden olmuştur. Türkiye'nin bu süreci iyi değerlendirmesi istikrarlı bir makroekonomik ortam meydana getirmesi ve rekabet gücünü ön plana çıkartan bir ekonomi politikası uygulanmasına bağlıdır. Halen, diğer sektörler yanında tarım sektörümüzde de değerlendirilmemiş önemli kaynaklar bulunmakta, değerlendirilen bir kısım kaynaklar verimli kullanılmamaktadır. Ülkemizde tarımdaki israf kaynaklarının başında, üretimden tüketime kadar tarım ürünlerindeki kayıplar bulunmaktadır. Bu kayıpların önemli bir kısmı, yaklaşık %60'ı hasat ve depolama safhasında meydana gelmektedir. Zamanında ve uygun araçlarla yapılamayan hasat işleri ve gerekli koşulları taşımayan depolama sistemleri sonucu ürünlerimizin önemli bir kısmı kaybolmaktadır. Uygun tohumluk kullanılmaması ve zirai mücadelenin gereği gibi yapılmaması sonucunda elde edilen bitkisel üretim değeri %20 azalmaktadır. Ayrıca, arazi kullanımı ve sulama alanlarındaki israf, hayvancılık sektöründeki verimsiz yapı, yeterli ve doğru girdi

kullanılmaması, çok düşük düzeydeki işgücü verimliliği, gıda sektöründe atıl kapasite kayıpları tarım sektörümüzde önemli israf alanlarıdır. (Prof. Dr. Bülent EKER, Trakya Üniversitesi)

“Tarıma dayalı sanayi” ile “tarımsal sanayi”nin de farklı olduğu bilinmektedir.

Tarıma Dayalı Sanayi, tarım ürünlerini hammadde olarak kullanıp değişik işlemlerden geçirerek nitelik ve niceliklerini iyileştiren sanayi dalıdır. Bu değerlendirmeye göre gıda sanayiini kapsadığı gibi bunun yanında tütün ve tütün mamulleri sanayii, dokuma ve giyim sanayii, deri ve deri mamulleri sanayii, orman ürünleri sanayiinden oluşmaktadır. Tarıma Dayalı Sanayi; tarım ile sanayi sektörünün karşılıklı etkileşiminin gerçekleştiği ve bütünleşmesinin gerekli olduğu bir sanayi dalıdır.

Tarımsal sanayi ise, tarım sektörüne girdi temin eden veya tarıma bağımlı sanayi tarımsal sanayiye oluşturmaktadır. Bunlar, tarıma bağlı üretimi olan, traktör veya alet-ekipman üreten işletmeler, kimyevi gübre, ilaç vb. üreten işletmeler olarak sayılabilir.

Tarıma dayalı sanayi kolları daha çok gıda ile ilgilidir. Ülkemizde belki de en çok faaliyet gösteren ve gelişen sanayi koludur. Coğrafi bakımdan bir harikalar diyarı niteliği taşıyan ülkemiz, iklimsel olarak da orta kuşakta yer alması bakımından tarım ürünlerinin birçoğu yetişmektedir. Bu ürünlerin üretimi ve işlenmesiyle dünya pazarlarındaki yer alınmış durumdadır. Örneğin ülkemiz çay konusunda dünya çay sektörü listenin başında olan isimlerdendir. Rize ve Trabzon gibi illerimiz çay üretimi konusunda oldukça gelişmiş bir durumdadır. Tahıl ürünleri (buğday, arpa gibi) yetiştirilmesi hususunda da sayılı ülkeler arasında yer almaktayız.

Tarıma dayalı sanayinin önemi, devletlerin bu yönde bir politika oluşturmasını zorunlu kılmıştır. Tarıma dayalı sanayi politikasının temel amacı ise; tarım ve sanayinin uyumlu olmasını sağlayacak bir organizasyon ile üretimi artıran, kaliteyi yükselten, iç ve dış pazarları genişleten düzenlemeleri yapmaktır. Bu politikanın başarıyla sürdürülmesi halinde, çiftçilerin iktisadi olarak güçlenmesi, tüketicilerin kıtlık ve yüksek fiyatlardan korunması sağlandığı gibi; ticaret gelişmekte ve yeni istihdam alanları doğmaktadır. Tarım ve sanayide çalışanların yanı sıra, bu alanla ilgili eğitim, ulaşım, nakliyat, ambar, sigorta vb. hizmetler için çok sayıda elemana iş verilmektedir. Biyolojik yapılarından dolayı uzun süre muhafaza edilemeyen tarım ürünlerinin işlenmesiyle maddi kayıplar önlenmekte, oluşan stoklar ile piyasada istikrar sağlanmakta, doğal afetlere ve savaş ortamlarına karşı hazırlıklı olunabilmektedir.

Türkiye’de de tarım ve sanayi entegrasyonu ile ilgili uygulamaların geliştirilmesi gereklidir. Yaygın olarak kullanılan entegrasyon çeşitleri, sözleşmeli tarım ve kooperatifleşmedir.

Bu kavramlara uzak olan kişiler için örnekle anlatacak olursak; meyve suyu firmasının işleyecek meyve bulamaması, üreticinin ise meyvesini pazarlayacak yer bulamaması sorunu vardır. Sadece meyve suyu endüstrisi için değil, süt, yumurta, besicilik vb. olduğu gibi arz -talep dengesizliği aşağı yukarı tüm tarım ürünlerinde yaşanmaktadır. Bu bir yanıyla üretici için pazarlama sorunu, bir yanıyla firmalar için süreklilik sorunudur.

Tarımsal faaliyetlerde modern yöntemlerin kullanılması, ülkelerin bazı zorlukları aşmasını ve yüksek verim sayesinde önemli ihracat gelirlerine kavuşmasını sağlamaktadır. Örneğin küçük yüzölçümü ve yükselen deniz sularının tehdidi altında olmasına rağmen Hollanda,

uyguladığı modern yöntemlerle kendisinden kıyaslanmayacak kadar büyük yüzölçüme sahip birçok ülkeden kat be kat fazla tarımsal gelir elde etmektedir. Bu anlamda Hollanda, ABD'den sonra en fazla tarımsal ihracat yapan ülke konumundadır. Yalnız bu örnek dahi tarıma dayalı sanayinin geliştirilmesine gerekçe olamaz mı?

Daha çarpıcı olan ise; dünyanın en önemli tarım ürünü ihracatçıları içinde bulunan G-7 üyesi ülkelerden yer şekillerinin çok engebeli olması, adalardan oluşması ve tüketici nüfusun fazla olması gibi tarımsal faaliyetleri olumsuz etkileyen faktörler nedeniyle sadece Japonya yer almazken, diğerleri (ABD, Kanada, Almanya, İngiltere, Fransa, İtalya) ilk sıralardadır. Örneklerden çıkarılacak ders; tarıma dayalı sanayi ile ağır sanayi alanına giren yatırım alanları aslında paralel gitmelidirler.

Bu ülkelerin dışındaki G-20 üyesi ülkelerin büyük bir kısmı da (Brezilya, Meksika, Arjantin, Türkiye, Çin, Hindistan, Rusya, Endonezya) dünya tarım ürünü ihracatından önemli paylar almaktadır. Türkiye'nin ihracat rakamı 1983 yılına kadar 2,5 milyar dolara çakılı olarak dururken Turgut Özal'ın ihracata dayalı büyüme modeline geçişi ile birlikte bu rakam önce 14 milyar dolara, ardından da 36 milyar dolara çıkmıştı. 2002 yılından sonra da dünyanın tamamına yakın ülkesi ile bağlantıya geçilmesi sonucunda yıllık ihracat rakamımız 175 milyar dolara, dış ticaret hacmimiz de 400 milyar dolara ulaşmıştır.

Günümüzün küreselleşen dünyasında bütün ekonomik sektörler birbirleri ile bağlantılı ve hatta bağımlıdır. Hiçbir sektör tek başına ihtiyaç duyduğu üretim ve tüketimi kendi başına sağlayamamaktadır. Bu nedenle birincil ekonomik faaliyetleri ifade eden tarım ile ikincil ekonomik faaliyetleri ifade eden sanayi de etkileşim ve karşılıklı bağımlılık içindedir.

Tarım ve sanayi faaliyetlerinin birbiri ile olan ilişkisi ve niteliği ülkelerin gelişmişlik seviyesine göre değişiklik göstermektedir. Gelişmişlik seviyesi arttıkça tarıma dayalı sanayi üretimi artmaktadır. Geri kalmış ülkeler tarımsal ürünlerini işlenmemiş olarak ihraç ederek düşük gelir elde ederken, gelişmiş ülkeler tarıma dayalı sanayinin gelişmiş olmasına bağlı olarak işlenmiş tarım ürünlerinden önemli ihracat geliri elde etmektedir. Bu nedenle ekonomik büyümeyi istenilen seviyede gerçekleştirmek isteyen ülkelerde, tarım ve sanayinin gelişimi birbirini destekleyici ve istikrarlı olmalıdır.

Tarımsal üretim faaliyetlerinde temel girdilerde ve çıktı olan ürünlerde de sanayinin doğrudan ve dolaylı büyük bir etkisi vardır. Bu etki bir bakıma tarıma yön verecek boyutlara kadar çıkabilmektedir. Şüphesiz küreselleşme tarım sektörünü de büyük ölçüde etkilemektedir. Özellikle son yıllarda bunun büyük baskısı hissedilir hale gelmiştir. Bu durumdan dolayı tarımın diğer ülkelerle rekabet edebilmesi ve yüksek verim alınabilmesi için ileri tarım yöntemlerinin kullanılmasında sanayi ürünlerine ve katkısına ihtiyaç duyulmaktadır.

Tarımda piyasaya yönelik üretimin yapılabilmesi için geleneksel tarım yöntemlerinden modern üretim yöntemlerine geçilmesi bir zorunluluktur. Bu ise sanayi kesiminden temin edilen teknoloji ve ara girdilerin kullanımıyla mümkündür. Ayrıca tarımda elde edilen yüksek üretim, talebi karşılamanın yanında tarım ürünlerinin sanayi süreçlerinden geçmesi, lojistik, pazarlama, reklam ve diğer ekonomik sektörleri de etkilemekte, ekonomik büyümeyi hızlandırmaktadır.

Tarımda istenilen verimin alınması sanayi üretimini destekleyen ve artıran bir faktördür. Özellikle tarımsal ürünleri hammadde olarak kullanan sanayi üretimi de



tarımsal üretimi artırmaktadır. Bu nedenle tarım ve sanayi entegrasyonunun sağlanması her iki ekonomik faaliyet türünü de olumlu etkileyecek ve büyüme imkânlarını geliştirecektir. Tarımda hedefe ulaşılabilmesi adına yapılması gereken en temel girişimlerden birisi muhakkak ki tarımsal üreticilerin birlikte hareket etme ve pazarlık gücünü artırma kabiliyetini sağlayan kooperatifçilik faaliyetlerinin teşvik edilmesi ve yaygınlaştırılmasıdır. Böylece daha büyük tarımsal alanlarda daha büyük miktarlarda üretim yapılması, tarımı geliştirdiği gibi sanayinin ihtiyaç duyduğu tarımsal hammadde teminini de kolaylaştıracaktır.

Sonuç olarak tarım ve sanayi etkileşimi, kendilerinin yanı sıra, ekonominin her aşamasını ve türünü etkilemesi açısından önemlidir. Bu nedenle tarımı sanayiye veya sanayiye tarıma tercih etmek yerine, bu iki ekonomik faaliyetin entegrasyonunu önceleyen bütüncül bir ekonomik yaklaşım benimsenmelidir.

Beş yıllık kalkınma planlarında genel olarak tarıma dayalı sanayilerin sınıflandırılması şöyle yapılmaktadır:

Tarıma Dayalı Sanayiler:

Genellikle Tüketim Malı Üreten Sanayiler:

Gıda Sanayii; - Süt ve Mamülleri Sanayii, Et ve Mamulleri Sanayii, Un ve Unlu Maddeler Sanayii, Sebze ve Meyve Sanayii, Bitkisel Yağ Sanayii, Şeker Sanayii, Çay Sanayii, Yem Sanayii dallarından oluşmaktadır.

Tütün Mamulleri Sanayi.

Dokuma ve Giyim Sanayi: Türkiye'de en gelişmiş sanayi koludur. Pamuklu dokuma; Adana, Antalya, İzmir, Aydın, Nazilli, Manisa, Kayseri, Malatya, İstanbul ve Bursa. Bursa'da ipekli dokuma, Gemlik'te suni ipek fabrikası vardır. Yünlü dokuma; İstanbul, Hereke, Bursa, İzmir, Uşak'ta, Halıcılık; Isparta, Uşak, Gördes, Kayseri, Simav'da yapılmaktadır.

Ara Malı Üreten Sanayiler:  
Orman Ürünleri Sanayii,  
Kağıt Sanayii,  
Deri ve Deri Mamulleri,  
Lastik Sanayii.

Tarıma dayalı sanayilerin üretim ve İhracatını artırabilmek için, her şeyden önce tarımsal üretimin arttırılması gerekmektedir. Başka bir ifade ile tarımsal üretimin arttırılmasında tarıma dayalı sanayilerin meydana getirdikleri talep yeterli olmamaktadır. Bilindiği gibi tarımsal üretim, büyük ölçüde iklim şartlarına ve girdi kullanımına bağlıdır. Tarımsal üretimi etkileyen faktörlerin tamamı insan kontrolünde değildir. Bu bakımdan, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin hemen hemen tümünde devlet, değişik metot ve araçlarla tarım sektörüne müdahale etmektedir. Tarım sektörüne müdahalenin amacı; üretim belirsizliklerini gidermek, üretici gelirlerini arttırmak ve temel insan ihtiyaçlarının karşılanmasında bir istikrarsızlığın ortaya çıkmasını önlemektir. (Doç. Dr. Yusuf TUNA, İÜ. İktisat Fakültesi).

## PLANLI KALKINMA ÇABALARI

Türkiye’de Kalkınma Plan ve Programları denildiğinde hemen ilk akla gelen, ilki 1963 yılında yürürlüğe konulan ve halen onbirincisi uygulanmakta olan Beş Yıllık Kalkınma Planları olmaktadır. Oysa Türkiye’de planlı kalkınma hamlelerinin oluşumunun geçmişi Cumhuriyet’in kuruluş yıllarına dayanmaktadır. Konunun anlaşılması açısından, Cumhuriyet öncesinde, yani Osmanlı Devleti’nin son dönemlerindeki sanayinin durumuna da kısaca bir göz atmakta yarar vardır.

Sanayi faaliyetlerinin planlanmasına yönelik sayılabilecek faaliyetler; 1913 – 1915 yıllarında yapılan “Sanayi Sayımı” ile ülke sanayiini canlandırmak amacıyla 1 Ocak 1913 tarihinde çıkarılan “Teşvik-i Sanayi Kanunu Muvakkati”dir. Bu kanun ile toplam değeri 1000 lirayı aşan sanayi tesisleri için beş dönüme kadar bedelsiz arazi tahsisi, makine teçhizat ile ham ve yardımcı maddelerin gümrük vergi ve harçlarından muafiyeti, fabrikaların kurulması ve işletilmesi ile ilgili vergi, resim ve harçlardan muaf tutulması imkânları sağlanmıştır. Bu tarihlerde ordunun ihtiyaçlarını karşılamak üzere bazı yeni yatırımlara rastlanmaktadır. Ancak, bu kanunun yatırımcılara geniş imkânlar tanınmasına rağmen I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı nedeniyle faydalananların sayısı çok düşük kalmıştır. İstanbul, İzmir, Manisa, Bursa, İzmit, Karamürsel, Bandırma ve Uşak şehirlerinde 10 kişiden fazla işçi çalıştıran işyerlerini kapsayan “Sanayi Sayım” neticeleri 1917 yılında yayınlanmıştır. Bu sayım neticelerine göre; 8 şehirdeki

toplam 282 işyerinin 155'i İstanbul'da, 62'si İzmir'de ve 65'i diğer şehirlerde bulunmaktadır. Bu işletmelerin %81'i gerçek kişilere (özel sektöre), %19'u ise kamu sektörüne aittir. Gerçek kişilere ait işletmelerin %80,4'ü azınlıklara ait olmasına karşılık sadece %19,6'sı Türk-İslam mülkiyetindedir.

Kurtuluş savaşının kazanılmasını ve yeni Türk Devletinin kurulmasını izleyerek, daha doğru bir ifade ile yeni Türk Devleti'nin kuruluş aşamasında yani Cumhuriyet'in ilanından da önce, en öncelikli ve önemli konulardan biri ülkenin zayıf ekonomisini güçlendirmek ve sanayiye geliştirmek olmuştur. Bu amaçla 17 Şubat – 4 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir'de “Birinci İktisat Kongresi” toplanmıştır. Gerçi kongre Lozan görüşmelerine ara verildiği bir zaman diliminde ve biraz da Lozan'a ait görüşlerin alınmasını içeriyor olsa da işin iktisat yönü ağırlıktadır. Kongrede liberal ekonomi benimsenerek tarım, sanayi, ticaret ve el sanatları gibi konularda önemli ve o gün için radikal sayılabilecek kararlar alınmıştır. O günlerde hiçbir önemli sanayisi olmayan ve ekonomisi neredeyse tamamen tarıma dayalı olan ülkenin önce tarımsal gelişmeye ağırlık vererek kırsal kesimin refah seviyesini yükseltmek suretiyle sermayeye ve buradan da sanayiye yönelmesi ana prensip olarak benimsenmiştir. Sanayinin gelişmemiş olmasında sermaye yokluğunun yanında, Osmanlı Devleti'nin dünyadaki sanayi devrimi ile geç tanışmış olmasından dolayı bir sanayi kültürü mirası bırakmamış olması, teknik eğitim ve bilgi eksikliği, ulaşım ve iletişim imkânsızlıkları, toprak mülkiyet düzeni gibi pek çok neden sayılabilir. Burada, özel girişimcilik alışkanlığının olmamasının da çok önemli bir etken olduğunu unutmamak gerekir. Bu dönemde “Misak-ı İktisat” olarak adlandırılan kalkınma hamleleri çerçevesinde sanayinin geliştirilmesi amacıyla, 1913 yılında çıkarılmış

olan “Teşvik-i Sanayi Kanunu Muvakkatı” 1924 yılında günün ihtiyaçlarına göre tadil edilmiş ve 25 yıl süre ile uzatılmıştır. Daha sonra, günün gereksinimlerini karşılamak üzere yeniden tadil edilerek “Teşvik-i Sanayi Kanunu” adıyla 1 Haziran 1927 tarihinde yürürlüğe konulmuştur.

Sanayi Grubunun İktisadi Esasları olarak adlandırılan kararlar;

a-sanayinin teşviki,

b- sanayinin korunması ve

c- sanayinin finansmanı olmak üzere üç ana başlık altında toplanmıştır.

Osmanlı Devleti'nin üzerindeki gümrük boyunduruğundan, Lozan Antlaşmasının ilgili maddeleri hükümlerince kurtularak 1928 yılında yerli sanayiye korumak üzere gümrük duvarları çekilebilmiştir. 1929 yılında gümrük %50 artırılmıştır. “Teşvik-i Sanayi Kanunu”nun yürürlüğe girmesinden kısa bir süre sonra 1929 yılında bütün dünyayı sarsan büyük ekonomik krizin ortaya çıkmasının yanında, sermaye yetersizliği ve gümrük bağımsızlığının hala tamamen sağlanamamış olması nedenleriyle sanayinin gelişmesi ve yatırımları artması konusunda beklenen netice alınamamıştır.

1927 – 1932 yılları arasında, beklenen düzeyde olmasa da, özel sektörde bazı gelişmeler gözlenmektedir. Sanayi Teşvik Kanunu'ndan yararlanan firma sayısı 432'den 1473'e çıkmıştır. Sanayi Teşvik Kanunları ile girişimcilere birtakım teşvik olanakları sağlanmasına karşın, yukarıda belirtilen çeşitli nedenlerle, beklenen gelişmelerin elde edilememesi üzerine, 1932 yılına gelindiğinde hükümet üretime dönük temel yatırımların gerçekleştirilmesini devletin üstlenmesine karar vermiştir. Böylece devlet artık sadece düzenleyici ve teşvik edici olmaktan çıkarak üretici ve yol gösterici olarak özel sektörün yanında yer almıştır. Bu, çok uzun yıllar

sürecek ve zaman zaman çok tartışılacak olan devletçilik döneminin başlangıcı olmuştur. O günlerdeki devletçiliğin temel felsefesini ve gerekçesini Mustafa Kemal Atatürk şu sözlerle anlamlı ve açık olarak ortaya koymaktadır. “Bizim takip ettiğimiz devletçilik, ferdi mesai ve faaliyeti esas almakla beraber, mümkün olduğu kadar az zaman içinde, milleti refaha ve memleketi mamuriyete (kalkınmaya) erdirmek için, milletin umumi ve yüksek menfaatlerinin icap ettirdiği işlerde, bilhassa iktisadi sahada devleti fiilen alakadar etmektedir.”

İşte bu görüş doğrultusunda, ülkenin hangi bölgelerinde hangi tür sanayi tesislerinin kurulmasının teknik ve ekonomik yönden faydalı olabileceğini araştırmak üzere, sanayinin çeşitli alanlarında uzmanlaşmış Sovyet uzmanlar Türkiye’ye davet edilerek Prof. Pavlof başkanlığında bir heyet oluşturulmuştur. Bu heyet Türk uzmanlarla birlikte bütün ülkeyi dolaşarak incelemeler yapmış ve bu incelemelerin sonuçlarını bir rapor haline getirerek İktisat Vekâleti’ne sunmuştur. Bu rapordaki veriler ve önerilerden hareketle, Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk “Birinci Beş Yıllık Sanayi ve Kalkınma Planı” hazırlanarak 1934 yılında uygulamaya konulmuştur. Devletçiliğin ön plana çıktığı Birinci Beş Yıllık Sanayi ve Kalkınma Planı’nda; elektrifikasyon, petrol ve altın arama işlerinin teşkilatlandırılması, diğer madenlerin işletilmesi, petrol ve maden işletmelerinin ihtiyacı olan jeologların yetiştirilmesi ve jeoloji eğitiminin geliştirilmesi, sanayi işletmeleri için mühendis ve teknik eleman yetiştirilmesi ve teknik öğretim gibi konulara yer verilmiştir. Bu programda öncelikle; ithal edilmekte olan bazı hammaddelerin yurtiçinden temini ve bazı sanayi kollarının devletçe veya yabancı sermaye ile kurulması hedeflenmekte ve bu amaçla ilk aşamada yirmi kadar tesisin kurulması teklif edilmektedir.

Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin sanayileşmesindeki kilometre taşlarından bazıları olan Etibank ile Karabük Demir-Çelik Fabrikaları'nın kurulması Birinci Beş Yıllık Sanayi ve Kalkınma Planı döneminde gerçekleştirilmiştir. Maden cevher ve yataklarını işletmek, petrol aramak ve çıkarmak, elektrifikasyon işlerine girişmek ve her türlü bankacılık işleri yapmak üzere 1934 yılında Etibank kurulmuştur. Keza, demir ve kömür madenlerinin incelenmesi amacıyla 1925 yılında başlatılan çalışmalar sonucunda hazırlanan "Demir Sanayiinin Kurulmasına Dair Kanun" 1926 yılında yürürlüğe konulmuştur. Bu kanun çerçevesinde çalışmalar olgunlaştırılarak 1934 yılında Karadeniz Bölgesi'nde bir Demir-Çelik Fabrikası kurulması Birinci Kalkınma Planı'na alınmıştır. Nisan 1937'de temeli atılan Karabük Demir Çelik Fabrikası Eylül 1939'da üretime başlamıştır.

Birinci Beş Yıllık Plan'ın çok başarılı bulunması ve öngörülen hedeflere büyük ölçüde ulaşmış olması nedeniyle İkinci Beş Yıllık Sanayi ve Kalkınma Planı hazırlanmıştır. İkinci Beş Yıllık Sanayi ve Kalkınma Planı, gerek içeriği ve bunu gerçekleştirmek için gerekli olan sermaye büyüklüğü açısından, gerekse öngörülen ekonomik ve sosyal gelişme hedefleri açısından Birinci Beş Yıllık Sanayi ve Kalkınma Planı'ndan çok daha geniş tutulmuştur. Birinci planda yirmi kadar yeni tesis kurulması ön görülmüşken ikinci planda kurulacak tesis sayısı yüze yakındır. Ancak, 1939 yılında II. Dünya Savaşı'nın başlaması ve hüküm süren savaş ortamı nedeniyle bu plan uygulamaya konulamamıştır. Savaşın getirdiği olumsuzluklar, kıtlık ve seferberlik ortamında ekonomik kalkınma ve sanayileşme hamlelerini sürdürmek söz konusu bile olamadığı gibi ülke kaynaklarının çok büyük bir bölümü askeri harcamalara ayrılmıştır. Ülke savaşa girmeden ayakta kalabilmenin mücadelesini vermiştir.

1942 yılında “Teşvik-i Sanayi Kanunu”nun yürürlükten kaldırılması olası tek tük girişimcileri de desteksiz bırakmıştır. İkinci Dünya Savaşı’nın sona ermesinden hemen sonra, 1946 yılında Türk Lirası devalüe edilmiş ve ayrıca çok partili sisteme geçilmesinin getirdiği politik çalkantılar içinde, 1930’lardaki sanayileşme azim ve heyecanı bir daha yakalanamamıştır.

1950’lerin ilk yılları, sanayileşme konusunda İkinci Dünya Savaşı’nın dar çerçeveli politikalarının terk edilerek, çimento, gübre, şeker, tekstil gibi bazı sanayi yatırımlarının kamu tarafından gerçekleştirildiği bir dönemdir. 1947 – 1953 yılları arasındaki dönemde, hemen savaşın bitimini takip eden ilk yıllarda ekonomik kararsızlık yaşanmış olmasına rağmen, GSMH yılda ortalama %11 artmıştır. Ancak bu artış 1954 yılına kadar sürmüş ve bu tarihten itibaren 1961 yılına kadar sürecek kriz dönemine girilmiştir. Krizi aşma çalışmaları çerçevesinde IMF ile yapılan görüşmeler sonunda Ağustos 1958’de bir “İstikrar Programı” üzerinde anlaşmaya varılmış ve Türk Lirası yeniden, bu sefer %300’den fazla bir oranda devalüe edilmiştir.

Bu program analiz edildiğinde altı ana unsurun esas alınmış olduğu ifade edilmektedir. Bunlar;

Devalüasyon,

Dış borç ertelemeesi,

Yeni dış krediler,

Maliye ve para politikalarında kısıtlayıcı tedbirler,

Dış ticaretin serbestleştirilmesi ve

KİT ürünlerinin fiyatlarının serbestleştirilmesi

olmaktadır.

1960’lı yıllara gelindiğinde Türkiye tekrar planlı kalkınma ile istikrar arayışları içine girer ve birbiri ardına “Beş Yıllık Kalkınma Planları” yürürlüğe konular. İlk üç planın aralıksız birbirini takip etmiş olmasına karşın, sonraki



bazı planlar arasında ikişer yıllık plansız dönemler bulunmaktadır. Dokuzuncu plan ise yedi yıllık bir dönemi kapsamakta olup, bu nedenle adı sadece “Dokuzuncu Kalkınma Planı”dır.

Türkiye’de uygulanan kalkınma planlarının her birinin hedef ve stratejileri, uygulamada görülen aksaklıklar, hedeflerden sapmalar gibi konular pek çok ele alınıp ayrıntılı olarak bir sonraki programda izale edilmeye çalışılmıştır.

Pek çok ülkede olduğu gibi başlangıçta Türkiye’de de Kalkınma Plan ve Programları “ithal ikameci sanayileşme stratejisi” esas alınarak hazırlanmıştır. İthal ürünler karşısında rekabet gücü düşük yerli ürünler ithal kotaları ve gümrük duvarları ile korunmuştur. 1980’li yılların ortalarında başlatılan ihracat seferberliği ile birlikte “ihracata yönelik strateji” veya “ihracatı temel alan model” ile dışa açılım dönemi başlamıştır.

Burada özetle söylenmesi gereken önemli nokta, ilk üç plan hedef ve gerçekleşme yönünden, yıllık programlarla destek ve uygulamaları ile ciddi olarak başarılmaya çalışılmıştır. Programlar kamu kesimi için emredici, özel kesim için özendirici nitelikte olmuştur. Teşvik araçları ile yatırımlar desteklenmiştir. Ancak, Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı’ndan itibaren, gerek hedeflerde gerekse uygulamada sorunlar büyümüş, Türkiye planla desteklenen bir sanayi politikasından vazgeçmiştir. Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) işlevsiz hale getirilmiştir. Plan ve programlar rafta kalmıştır.

## (BİR MÜLAKAT)

Bu ülkede sanayileşmenin oluşmasına veya engellenmesine dair düşüncelerin biraz daha görünür olması açısından bir mülakatı takdim ediyorum.

-Konya'ya TÜMOSAN'ı kim kurdu?

“Erbakan Hocam kurdu. TÜMOSAN öyle güzel bir tesis ki; ister helikopter imal edin, ister otobüs, ister tank yapın, ister traktör. Yani bugün Konya'dan sanayi kenti diye bahsediliyorsa; Konyalı bunu TÜMOSAN'a, yani Erbakan Hocamıza borçlu. Bu başarı Erbakan'a mal edilmesin diye bu güzel tesis yıllarca atıl bırakıldı.”

-Erbakan Hoca, bu fabrikayı nasıl kurmuş?

-1975'te Devlet Bakanı ve Başbakan yardımcısıyken kararname çıkarttırmış. Bu kararname ile devlet teşebbüsü olarak Makine ve Kimya Endüstri Kurumu (MKEK), Türkiye Zirai Donatım Kurumu (TZDK), Şekerbank, Türkiye Denizcilik Bankası ve Devlet Sanayi ve İşçi Yatırım Bankası'nın iştirakiyle, 100 milyon TL sermaye ile Türk Motor Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi TÜMOSAN'ı kurdu. TÜMOSAN, sadece Konya'da değil, Türkiye'nin 11 vilayetinde motor, aktarma organları ve araç üretimi yapacak entegre tesisler olacaktı. Konya'da traktör ve traktör motorları, mesela İnegöl'de jip ve jip motorları (askeri araç) Niğde, Nevşehir, Mardin'de TÜMOSAN'ın branşları olacaktı. TÜMOSAN, (Türk Motor Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi, Türkiye'nin ilk dizel motor üreticisidir.

-Yerli uçak fabrikaları nasıl ve kimler tarafından kapatıldı ?

- "...Türkiye'de de görevi Nuri Demirağ'dan devralan THK'nın lisans altında ve yerli dizayn uçak ve motor yapmaya devam ettiği bir süreç yaşanırken; dönem sonunda, Marşal Yardımı denen, bizim için yardım değil felâket olan dalavere sebebiyle faaliyetine son verme zorunda kalınmış; uçak yapımı ile ilgili neyimiz varsa (Etimesgut THK fabrikası vs) dağıtıp, bu işe son vermek kaydı ile ordumuz 2. Dünya Harbi artığı avcı uçakları ile donatılmıştır.

Bu bir katliamdır bence : Yetişmiş-tecrübeli insan birikimi, senelerin ürünü arşiv ve takım-tezgâh bütün fabrika yok edilmiş; ama ordumuz, sözde daha modern uçaklarla takviye edilmiştir.

Sevinelim mi, ağlayalım mı? O günlerde THK Etimesgut uçak fabrikasında çalışan, lisans altında ve yerli dizayn uçak imal eden mühendisler (Zafer Orbay ve Şükrü Er) o devrin Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın huzurunda, kendi tabirleriyle "koskoca herifler" ağlayarak;

- 'Bizi dağıtmayın; bir salon tahsis edin, çayımızı verin; size, gelişmeleri takip ederek, durmadan dizayn yapalım-geliştirelim; birgün oradan tekrar başlarız' diye yalvarmışlar ise de, kulak veren olmamıştır.

Sadece bir general, yarı güler, yarı ağlar durumda, gerçeği şu sözle açıklamış:

- 'Çocuklar, gâvur bedava veriyor; buna can mı dayanır?' "

Bugün paramızla ve üretimine ortak olduğumuz uçakları, yapılan antlaşmalara rağmen alamamaktayız.

'Sanayi öncesi ekonomi' kavramı, sanayi devrimini yaşamamış ekonomi manasına kullanılıyor. Bir ekonominin sanayi ekonomisine geçtiğini belirlemek için en kolay kullanılabilir göstergelerden birisi GSYH içinde sanayinin payıdır. Tabi bu artış oldukça önemlidir ama bir o kadar, belki daha önemli olan; gelirin adil dağılımıdır. Tarım

toplumunda, üretilen ekonomik değerin önemli kısmı tarım ya da genelde birincil sektörlerden elde edildiği için sanayinin payı düşüktür. Yani GSYH içindeki sanayinin payı da sanayileşmenin derecesine işaret eder. Nitekim toplam gelir içindeki sanayinin payı ne kadar yüksek olursa o toplum o oranda sanayileşmiş kabul ediliyor.

Bu göstergeyle bakınca dünyada şu anda sanayi toplumu olmayan ülke pek de fazla değil. En azından 19. ve 20. yüzyıla göre. Tabi Türkiye de bu göstergeyle bakılırsa gelişmiş bir sanayi ülkesi.

Bugün bir ekonominin sanayi ekonomisi olup olmadığını sanayinin GSYH'daki payından yeterince anlayamıyoruz. Dış ticaretinde de sanayi ürünlerinin oranına bakıyoruz. Zira 'ortalamanın üzerindeki' ve tabii kaynak zengini olmayan hemen bütün ekonomilerde ihracatın çok büyük kısmını tabii olarak sanayi ürünleri oluşturuyor.

Dünyada bir ülkenin 'gerçekten' sanayileşmiş bir ekonomi olup olmadığını anlamanın en temel iki yolu var:

Birincisi, sanayi sektörünün 'sofistikasyonu', yani ürettiği mala ne kadar para harcadı, bu ürünlerden ne kadar para kazandı?

İkincisi bunu ne kadar yerli teknolojiyle yaptığı, yani ülkedeki, 'AR-GE yoğunluğu' yani toplam Ar-Ge harcamalarının GSYH'ya oranı. Biraz daha ince bakarsanız buna AR-GE harcamalarının sınai boyutunun miktarını ve bunların ticarileşme performansını da eklemeniz gerekiyor.

## BEŞERİ SERMAYE

Büyüme ve kalkınma, son üç yüz yılın sihirli kelimeleri. Büyüme ve kalkınma kavramları farklı şeyleri ifade ettiğini belirtmemiz gerekiyor.

Büyüme, bir ülkedeki fert başına düşen üretim hacminde, bir yıl içinde meydana gelen artış demektir. Ekonomik büyüme, işin daha çok rakamsal tarafı yani nicelik kısmıdır. Ülke ekonomisinin nasıl bir gelişme gösterdiğini ifade eder. ... Ekonomik büyümeyi etkileyen en önemli iki unsur üretim ve hizmet artışlarıdır.

İktisadi büyüme, bir ülke ekonomisinde zaman içinde mal ve hizmet üretimi miktarında artış olmasıdır ve para miktarında artış olmasına bağlıdır. Büyüme, geleneksel olarak reel GSYİH (gayri safi yurt içi hâsıla) artış oranı yüzdeleriyle ölçülür.

Kalkınma, ülkelerin gelişmesi anlamında kullanılır daha çok. Kavram daha çok az gelişmiş ülkelerle bağlantılıdır. Ekonomik kalkınma, üretimden çok üretimin kalitesi ile ilgilidir. Kalkınma, bulunulan durumdan ya da bir önceki konumdan hareket ederek, değişime girmeyi öneren dinamik bir kavramdır. Kalkınma, üretim ve kişi başına ulusal gelirin artırılmasıyla birlikte, ekonomik ve sosyokültürel yapısının da değiştirilmesi anlamına gelmektedir.

Yirmi birinci yüzyılın büyüme ve kalkınma modeli gördüğünü taklitten daha ziyade analitik olmasıdır. Konumuzla irtibatı açısından; emekle beşeri sermaye arasında ayırım yapıyor olmasıdır. Çünkü beşeri sermaye aynı zamanda araştırma sektörünün temel girdisi durumundadır. Yani araştırma ve geliştirmede kullanılan

beşeri sermaye ile başka yerde kullanılan emek arasında büyük fark vardır. Beşeri sermayenin etkisiyle araştırmacı sayısında artış meydana gelirken büyüme hızı da artmaktadır. Gelişmemiş toplumlarda beşeri sermayenin oluşmamış olduğunu fark etmek çok kolaydır. Beşeri sermayenin bir de eğitilmiş ve zekâsını kullanabilen birey sayısını artırabilen ülkeler kolay kolay açmazlara düşmez, düşerlerse de hemen telafi yollarını bulurlar.

Küresel dünyada gelişmekte olan ülkelerin ekonomik büyüme performansları istikrarsız büyüme trendine girmiştir. Bunun en önemli nedeni ekonomilerin daha çok finansal sektör ağırlıklı büyümesi ve finansal piyasaların kırılganlığı ile bu kırılganlığı kısa vadeli spekülasyon sermaye akımlarının beslemesidir. Gelişmekte olan ekonomilerin öncelikle reel sektör ağırlıklı büyüme politikalarına ağırlık vermeleri ve ekonomiyi kırılgan hale getiren kısa vadeli finansman tercihinden uzaklaşmaları gerekmektedir. Günümüzde gerek gelişen ekonomilerin istikrarsız büyüme trendine oturmuş olmalarından ve gerekse küresel rekabetin doğal bir sonucu olan ücretli kesimin gelirlerinin düşmüş olmasından kaynaklı olarak politika yapıcıların artık ivedilikle gelir dağılımının yeniden iyileştirilmesini öncelikleri arasına almaları gerekmektedir. Öte yandan küresel rekabet ortamının sürüklemesi ile ortaya çıkan ve genellikle de içine gelişmiş ekonomileri alan ve fakir ülkeleri dışlayan kutuplaşma süreci dünyada zengin ve fakir ülkeler arasında da gelir dağılımı uçurumunu artırmıştır.

Küreselleşme sürecinin en önemli sonuçlarından birinin dünyada ücretlerin üzerinde yarattığı baskı ve bunun sendikalar üzerindeki olumsuz sonuçları olduğunu vurgulamıştık.

Küreselleşmenin bilinen ikinci en önemli sonucu ise dünyadaki özellikle 1990'lı yılların başından itibaren hızı

artarak büyüyen likidite genişlemesi ve sermaye hareketleridir. Sermaye hareketlerine baktığımızda küresel evrede ülkelerin bunlara ulaşmasında ciddi bir içerik ve yön değişmesi olduğu gözlenmektedir. Yani özellikle azgelişmiş ülkeler dışarıdan kendilerine çekmiş oldukları sermaye akımları içerisinde kısa vadeli özel kaynaklı sermayenin payının arttığı göze çarpmaktadır. Bu sürecin doğal ekonomik sonucu da istikrarsız büyüyen kırılgan ekonomiler olmaktadır.

Ayrıca aynı gelişmenin bir başka sonucu ise ekonomi, daha çok finans sektörü ağırlıklı büyümekte oluşu bir başka deyimle “sanayisizleşme” denilen olgu ile karşı karşıya kalınmaktadır. Yani gelişmekte olan ekonomiler için erken sayılabilecek bu gelişme aslında toplumda kesimler arası adaletsiz gelir dağılımının da önünü açmaktadır. Yine güncel ve kaçınılmaz bir gelişme ve günümüzde bu süreçlerin sonucu olarak devlet de bu adaletsizliğin aktörü haline dönüşmektedir. Yani önceleri gelirin yeniden dağılımı politika enstrümanı ile gelir dağılımındaki adaletsizliği hafifletmede önemli bir aktör iken devlet şimdi “faiz dışı fazla” uygulamasıyla adaleti olumsuz etkileyen bir aktör haline dönüşmektedir. Yani devlet bütçesindeki ücret ve yatırım harcamalarında çok ölçülü davranmak durumunda olmak zorunda iken faiz ödemelerini bunun dışında tutması ile toplumdaki kesimler arasında sermaye sahipleri lehine bir transfer sonucu yaratmaktadır. Bu kısaca vurgusunu yapmış olduğumuz ve özetlediğimiz yukarıdaki gelişmeler küreselleşme döneminde gelişmekte olan ekonomilerin büyüme ve gelir dağılımına ilişkin yüzleştiği reel olumsuz gelişmelerdir. (Gülen Elmas ARSLAN, Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Yıl 6, Sayı 2, Aralık 2013 (45-52))

Türkiye’deki büyümenin arkasındaki itici güçlere baktığımızda; son yıllarda uluslararası finans koşullarının uygunluğu nedeniyle “sıcak para” adını verdiğimiz kredilerin bol miktarda ülkeye giriş yaptığını ve bu imkânı değerlendiren ekonominin de büyük ölçüde inşaat sektöründeki yatırımları sayesinde yüksek büyüme oranlarını yakaladığını görmekteyiz. Spekülatif kazançlara çok açık olan inşaat sektörünün diğer birçok sektörle karşılaştırıldığında yüksek katma değer yaratmadığı ve sürdürülebilirlik açısından sorunlar taşıdığı bilinmektedir.

20. yüzyıl içinde buluş ve icatlar, ister sanayide olsun ister kamu ve üniversitelerde olsun kişisellikten çıkarak profesyonel araştırma ve geliştirme laboratuvarlarına geçti. Hatta İngiliz sanayi devrimi bu kişisel mucitlerle sağlanmıştı. Diyebiliriz ki binden fazla patente sahip olan Thomas Edison bu başarısını daha çok anlaşmalı çalıştığı araştırma laboratuvarlarında sağlamıştı. Günümüzde Türkiye’deki üniversitelerin kurmuş olduğu “tekno-kentler” de aynı mantığın ortaya çıkardığı araştırma laboratuvarları değil midir?

Yenilik, temelde iki taraflı bir olgu, bir eşleştirmedir. Bir taraftan iktisat mantığı ile yeni bir ürün ve buna uygun piyasanın oluşturulması ise, diğer taraftan da bilgi ve araştırmalar sonucu bu ürünün bulunması çabasıdır. Yalnız araştırmaya odaklanılırsa piyasa ihmal edilmiş olur. Demek ki “bilimin itici gücü ile talebin çekici gücü” işin odak noktasında buluşmalıdır. Bütün bunları optimal düzeyde götürebilmek için de yetişmiş bir beşeri güce ihtiyaç vardır.

Ekonomik büyüme belli unsurların varlığına bağlıdır. Bu unsurların başında;  
Sermaye birikimi,  
Teknolojik gelişme,  
Beşeri sermaye,



İstihdam ve

Sanayi üretiminde meydana gelen artışlar gelmektedir.

Ekonomik büyümeyi belirleyen unsurlar aynı zamanda ekonomik yapının değişmesinde rol oynayan önemli etkenler olabilmektedir.

Bu gün ülke olarak geldiğimiz noktada sermaye birikimi, teknolojik gelişme ve sanayi üretiminde de belli bir seviyeyi tutturduğumuz için beşeri sermayenin önemi biraz daha hissedilmektedir. Peki beşeri sermaye olayına nasıl bir yaklaşım sağlayabiliriz, ona bakalım.

Beşeri sermaye, üretim faktörlerinin daha verimli kullanılmasını sağlayan tecrübe, bilgi, beceri gibi değerlerin toplamı olarak kabul edilebilir.

Beşeri sermaye ile ilgili kimi uzmanlar farklı tanımlamalar da yapmışlardır. Bunlardan bazıları göre; sermayenin görünür unsurları görünmez unsurlarına göre daha keskin bir yetenek gösterir. Yaklaşım tek boyutlu olup sadece üretim düzeni ile ilgilenir diyenler olduğu gibi, sermayeye tek boyutlu yaklaşılmaması gerektiğini savunanlar da vardır. İnsanın birtakım yetenekleri beşeri sermayeyi ortaya çıkarabilir. Önemli olan zor koşullarda çalışan bireylerin, bu koşullarla nasıl başa çıkabildiği meselesidir. Bir başkası da; beşeri sermayenin kapitalist ve hiyerarşik yapıya uyabilme becerisi vardır diyor. Bu bakış açısına göre hayata karşı düzgün ve esaslı yaklaşımı öğretmek eğitimin görevlerinden biridir. Bütün bu tariflerin özünde beşeri sermayenin ne kadar kıymetli olduğu yatar. Çünkü beşeri sermaye şirketlerin kar oranını yükseltir.

Beşeri sermayenin temelde birtakım unsurları vardır.

Bir tanesi doğuştan gelen birtakım özellikleri içerir.

Zeki ve sağlıklı insanlar, çalıştıkları şirkete daha fazla katkı verirler.

Eğitim de aynı oranda bir değişkendir.

Bir konu üzerine uzmanlaşmış, çeşitli araştırmalar yaparak konu ile ilgili bilgisini pekiştirmiş insanlar, hiç şüphesiz diğer bireylerden daha verimli olacaklardır. Ayrıca şirket elemanlarının öğrenim gördüğü okullar da önemlidir. Alanının üst düzey okulunda okumuş bir birey kalite ve verim açısından alaylı personelden daha kıdemli ve değerlidir. Okulun öğrenciye sunduğu akademik ve sosyal imkânlar da bu yolda belirleyici bir rol oynamaktadır.

Ayrıca bireyin yabancı dil imkânı, aldığı sertifikalar, özel bir konudaki teknik beceriler de bireyin verimliliğini artırır. Kişinin yetiştiği aile ve sosyal ortamı, ailesinin eğitim durumu, içerisinde olduğu sosyoekonomik sınıf, yetiştiği ülke bile verimlilik konusunda dikkate alınması gereken hususlardır.

Beşeri sermaye değerini etkileyen faktörler arasına duygusal zekâ, kişilik, yaratıcılık da girebilir. Beşeri sermaye hem şirket hem de çalışan için önemli bir kıstastır. Firmalar eleman alırken veya elemanların ücretlendirilmesi işlemini yaparken beşeri sermayeye riayet ederler. Firmaların bu göstergelere dikkat etmemesi verim açısından olumsuz sonuçlara neden olabilir. Beşeri sermaye konusunda bilinçli olan ve bu konuda atılım yapan insan, sosyal çevresinden bir adım önde olur.

Beşeri sermaye kavramının geçmişi klasik iktisada dayanır ki bu da bize 18. yüzyılın son çeyreğini işaret eder. Meşhur iktisatçı Adam Smith beşeri iktisat konusunda yetenekli insanların ön planda olacağını söylemiş ve bu insanların entelektüel anlamda topluma katabilecekleri daha fazla şeyler olduğunu belirtmiştir. Smith, kalifiye eleman ile kalifiye olmayan elemanın farklı kategori ve ücretlerde değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Bu sayede verimin ve üretkenliğin artacağını söylemiştir.

Beşeri eğitim farklı şekillerde sınıflandırılmıştır. İlki kişisel tarafları önemli kılmaktadır. Bireyin kişisel kapasitesi ve yetkinliği ayırıcı etkindir. İkinci yaklaşım daha çok bireyin aldığı eğitim ve kendi kendine aldığı zihinsel ve fiziksel becerilerin önemini vurgular. Üçüncü bir diğer sınıflandırma daha çok üretim alanı ile ilgilidir. Üretim odaklı bir sistemi vardır. Kimi görüşler beşeri sermayeyi insanın kendisine yatırımı olarak görürken, kimileri de beşeri sermayeyi, sorumluluk alma, deneyim, sosyal beceri gibi faktörlerin ortak sonucu olarak görmektedir. Beşeri sermaye hem üretim alanı ile ilgili bir kavramken hem de öz değıştirici işlevi olan bir kavram olarak tanımlanabilir. Kavramın tanımını yapılırken en çok göze çarpan husus eğitim konusudur. Kavramı en çok şekillendiren konu eğitimidir. Ekonomik büyümeyi açıklarken beşeri sermaye en belirleyici unsur konumundadır. Bir ekonomide üretim eğrisinin yükselmesi için beşeri sermaye faktörüne ciddi bir şekilde dikkat edilmelidir. Beşeri sermaye bireyin üretkenliğini artırma ve üretimi artırma konusunda ekonomik büyümeye çok önemli katkılar sağlamaktadır.

Bir ülkenin en önemli serveti nitelikli insan gücüdür. Nitelikli bir nüfus, ülke kaynaklarının en verimli şekilde kullanılmasında ve iktisadi gelişmenin sağlanmasında belirleyici bir faktördür. Aynı zamanda nüfusun genç ve dinamik olması da birçok açıdan avantajlar sağlamakta, beşeri sermaye yatırımların etkinliğini artırmaktadır. Bu yüzden, nüfusun niteliğini artırmaya yönelik olarak uygulanacak eğitim ve sağlık politikalarının seçiminde, ülkenin beşeri sermaye düzeyinin ve potansiyelinin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Beşeri sermayeyi oluşturan faktörler açısından Türkiye'nin mevcut durumu incelendiğinde, özellikle eğitim konusunda oldukça olumsuz

bir tabloyla karşılaşılmaktadır. (İbrahim Gran YUMUŐAK,  
Yrd. Doç. Dr., Kocaeli Üniversitesi, İ.İ.B.F. İktisat Bölümü)

## TÜRK SANAYİSİNDE DÖRT İSİM

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Nuri Şeker öncülüğünde yapımına başlanan Uşak Şeker Fabrikası, Cumhuriyetin ilk fabrikası ve özel teşebbüsün başarıya ulaşan mutlu örneğidir. Gerçi "ithalâtçılar", cumhuriyetin ilanını takip eden yıllarda, gerek bürokratik gerekse ekonomik çok çeşitli yollarla Nuri Şeker'in üretimini de engellenmek istedilerse de, sabır ve metanetle bu tuzaklar aşılmıştır.

Şeker, 19. Yüzyıl'da Osmanlı ticaretinde en önemli ithal ürünüdür. Parasızlık veya savaş gibi nedenlerle ithal edilemediğinde karaborsaya düşmektedir. Birinci Dünya Savaşı döneminde karaborsaya düşen şekeri bulamayan halk, şeker ihtiyacını, pekmez, bal ve kuru üzümle gidermiştir.

Şeker üretimi Cumhuriyet'in ilanından sonra yerli ve milli girişimci Nuri Şeker'in girişimiyle hayata geçmiştir. Bu öncü girişimi nedeniyle "Şeker" soyadını almıştır. 1850'lerde Uşak'ın Kalfa köyünde doğan Nuri Şeker, Avrupa'dan getirttiği pancar tohumlarını Uşak köylerinde ektirerek pancar yetiştirmiştir.

Nuri Şeker, köylüleri ve Uşak halkını pancardan şeker üretilebileceğine ikna ederek, 1923 yılında 10 bin ortaktan küçük küçük paralar toplar. 600 bin lira sermayeyle Uşak Terakki Ziraat T.A.Ş.'yi kurar. Fabrikanın temeli 6 Kasım 1925'te atılır, yurt dışına makineler ısmarlanır. Ancak bu sermaye, girişimin başarıya ulaşması için yeterli değildir. Bu noktadan sonra da Sümerbank'a dönüşecek olan Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası'nın yüzde 30 katılımıyla girişimini sürdürür.

Nihayet Uşak Şeker Fabrikası'nı 17 Aralık 1927'de işletmeye açar ve şeker üretimini başlatır. Bu fabrikayı aynı yıl Alpullu, 1934'te açılan Eskişehir fabrikaları izler.

Genç Cumhuriyet girişimcisi, Anadolu insanı Nuri Şeker'in çabasıyla temelleri atılan şeker sanayii, Cumhuriyet'in öncü sanayi dalı olur. Bununla kalmaz, dönem itibariyle kendi kendine yeten bir ekonomi meydana getirmenin amacını yansıtır. Önemli bir ithalat kalemi olan şeker ülke içinde üretilir. O günden bugüne gelindiğinde ise pancar üreticisi çiftçiler genelde kendi kaderlerine terk edilirler.

1927 yılında Ford yöneticileriyle yapılan anlaşma sonucu, İstanbul Tophane'de, gümrük depolarının bir bölümünde ilk otomobil ve kamyon fabrikası kurulmuştur. Bu fabrika montaj maksatlı kurulduğu için getirilen bütün parçalar, gümrük vergilerine tâbi tutulmamıştır. Anlaşmada "ihracat şartı" da vardır. Fabrikada 450 işçi çalışacak ve günde 55 otomobil, 15 kamyon üretecektir. Burada üretilen kamyonlar, "Türkiye'de ve Türk işçiliğiyle yapılmış araçlar" olarak lanse edilmişlerdir.

1930 yılında ortaya çıkan gelişmeler, Lozan Anlaşması'yla Türkiye'ye, "1929 yılına kadar koruyucu gümrük politikasına başvurma imkânının verilmemiş olması", mevzuattaki bazı aksaklıklar... gibi sebeplerle üretim uzun süre devam ettirilememiştir. Fabrika, yaklaşık 15.000 adetlik bir üretim sonrası 1934 yılında, İsmet Paşa'nın başbakanlığı döneminde kapatılmış, 1944 yılında cumhurbaşkanlığı döneminde de yıktırılmıştır.

Şimdi sanayi ile ilgisi nedeniyle dört isim üzerinde durulacaktır. Bu dört isim üzerinden bu ülkenin her zaman sanayileşme potansiyelinin olduğu görülebileceği gibi, yine bu dört isim üzerinden sanayileşmenin önünün nasıl kesildiği de ortaya konacaktır. Bu dört isim istenirse daha da

artırılabilir, ancak burada anlatacağımız dört isim toplumun büyük kesimi tarafından en azından “isim bazında” bilinmektedir. Bunların serencamı “sanayileşmede neden geç kaldık” sorusuna önemli karineler sunmaktadır.

- Şakir Zümre,
- Nuri Killigil
- Nuri Demirağ
- Vecihi Hürkuş.

## ŞAKİR ZÜMRE (1885-1966)

Şakir Zümre, Cumhuriyet döneminin ilk sanayicisi, İstiklal Savaşı'nın ilk Türk özel "uçak bombası" fabrikasının kurucusu. Kendisi aynı zamanda hukukçu.

Türk sanayici ve siyaset adamı Şakir Zümre, 1885 yılında Bulgaristan'ın Varna şehrinde doğdu. Varna'da ilkokul ve ortaokul eğitimini tamamladıktan sonra İsviçre'deki Cenevre Lisesi'ne kaydoldu. 1908 yılında Cenevre Hukuk Fakültesi'nden mezun oldu. Mezuniyetinden sonra Varna'ya dönerek avukatlık yaptı, ticaretle uğraştı. Siyasete de atıldı ve Varna mebusu olarak Bulgaristan meclisine girdi.

I. Dünya Savaşı sırasında, Varna Türk milletvekili olarak Bulgar Parlamentosu'na 17 Türk temsilciden biri olarak girdi. Mareşal Fevzi Çakmak'ın yakın akrabasıdır. Aynı yıllarda Sofya'da yarbay rütbesiyle Türk Askeri Ataşeliği görevinde bulunan Mustafa Kemal'le tanıştı ve yakın arkadaşlık kurdu. İstiklal Savaşı'na destek vermek üzere yurt dışından Anadolu'ya silah ve cephane gönderdiği gibi savaş sanayisinde değerlendirilmek üzere Türkiye'ye usta ve teknisyen bulunmasında da yardımcı oldu. Bu üstün hizmetleri nedeniyle beyaz şeritli İstiklal Madalyası aldı.

İstiklal Savaşı'ndan sonra Türkiye'ye dönen Şakir Zümre, Atatürk'ün onayıyla Türkiye'nin savunma sanayisinin ilk özel sektör fabrikasını kurdu. İlk üretimler Bulgaristan'dan getirilen yabancı teknik kadro ile yapılırken zamanla yetiştirilen Türk işçiler 1930'lu yıllarda Bulgar teknisyenlerin yerini aldı.

Türk Hava Kuvvetleri'nin ve Türk Kara Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan ilk silah ve cephaneler, ilk Türk denizaltı su



bombaları, Şakir Zümre Fabrikası tarafından üretildi. 100 kg, 300 kg, 500 kg, ve 1000 kg'lık uçak bombaları ve çeşitli yangın bombaları bu fabrikada seri olarak üretilmiştir. Türk Deniz Kuvvetleri'nin gereksinimi olan çeşitli boylardaki su bombaları ve cephaneler de bu fabrikanın seri üretimleri arasındadır. İlk Türk denizaltı su bombaları da bu fabrikada üretilmiştir.

Şakir Zümre Fabrikası, yalnızca yurt içi ihtiyacı olan üretimle yetinmeyerek, 1937 yılında yurt dışına, mesela Yunanistan'a silah ve cephaneye ihraç etmiştir.

II. Dünya Savaşı'nın sonunda, ABD'nin yaptığı silah yardımı sebebiyle Şakir Zümre Fabrikaları, silah ve cephaneye üretimini terk ederek, Türkiye'de büyük isim yapacak olan "Şakir Zümre" marka sobalarını üretmeye başlamıştır. Sanayicilere tanınan hakların geliştirilmesi amacıyla yapılan ve Türkiye'nin ikinci büyük iktisat kongresi olan "1948 Türkiye İktisat Kongresi"ne katılanlar arasındadır.

Şakir Zümre'nin 1966'da ölümünden sonra faaliyetini ancak dört yıl daha sürdürebilen fabrika, 1970 yılında kapatılmış; böylece de büyük bir sınai potansiyel kaybedilmiştir.

Türk Savunma Sanayii öncülerinden, İstiklal Madalyalı ilk Türk girişimci Şakir Zümre, 1925 yılında İstanbul Haliç'te, tamamı yerli sermaye ile özel sektöre ait ilk silah ve cephaneye fabrikasını kurdu. Türkiye'nin ilk uçak bombalarını, silahlar, cephaneye ve motor üretimine kadar çok çeşitli konular üzerinde çalıştı.

II. Dünya Savaşı'nın yokluklar içindeki yıllarında, güç koşullar altında 2 bin kişinin çalıştığı fabrikasında uzun yıllar üretim yaptı ve birçok ülkeye silah ihracatı gerçekleştirdi.

Marshall yardımları yüzünden silah fabrikası, soba üreten fabrikaya dönüştü ve bir süre sonra kapanmak zorunda kaldı.

I. Dünya Savaşı sonunda imzalanan Mondros Anlaşması'ndan sonra Bulgar hükümeti tarafından Bulgaristan'ı Türkiye lehine savaşa sokmak istediği gerekçesiyle hapsedildi. Yedi aylık hapis hayatından sonra Bulgaristan'da iş başına yeni bir hükümetin gelmesi üzerine özgürlüğüne kavuştu ve Milli Mücadele lehinde çalışmalar yürüttü. Anadolu'ya silah ve cephane taşınması için uğraş verdi. Mütareke sırasında İstanbul'da ticari faaliyetlere girişti. 1920'de İstanbul'da madeni eşya fabrikası kurdu. Mudanya Antlaşması'ndan sonra da faaliyetlerine devam etti. Demir ve bakır gibi bazı ham maddelerin Bulgaristan'a ihracı için çalıştı.

Kurtuluş Savaşı sırasında Türkiye'ye yurt dışından silah ve cephane gönderdiği için TBMM tarafından İstiklal Madalyası ile ödüllendirildi.

Daha o yıllarda İstanbul'da bir silah fabrikası kurma amacındaydı. Bu amacını Erkan-ı Harbiye-i Umumiye'ye (Genel Kurmay Başkanlığı) bildirdi. Fakat o yıllarda böyle bir girişimde bulunmak türlü zorlukları da içinde barındırıyordu. Yine de savunma sanayiine özel bir önem veren Şakir Zümre, daha önce tapa fabrikası olarak hizmet veren bir binanın enkazlarını değerlendirerek Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk özel sektör savunma sanayii fabrikasını kurdu. 1925 yılında Haliç'teki Karaağaç mevkinde hizmete giren, Türk Sanayi-i Harbiye ve Madeniye Fabrikası isimli bu fabrikada silah ve cephane üretimi yapıldı. Fabrika Türk ordusunun silah ve cephane ihtiyacını karşılamak için faaliyet yürüttü.

Türk Hava Kuvvetleri'nin ilk bombardıman uçaklarının kullandığı bombaların büyük bir bölümü bu fabrikada üretildi. 100 kg, 300 kg, 500 kg ve 1000 kg'lık bombaların seri üretimiyle Türk Hava Kuvvetleri'nin önemli bir ihtiyacı karşılandı. Bununla beraber Türk Deniz Kuvvetleri için de su

bombalarının yanı sıra aydınlatma fişekleri, mayın, el bombaları ve beş beygirlik mazotla çalışan motorlar üretti. İlk Türk denizaltı bombaları da Türk Sanayi-i Harbiye ve Medeniye Fabrikasının üretimi olarak tarihe geçti.

Şakir Zümre, ürettiği ürünlerin ihracatını da gerçekleştirdi. Bu fabrikada üretilen bombalar dünyadaki örneklerinden daha fazla tahrip gücüne sahip olduğu için Şakir Zümre, Yunanistan'ın 1937 yılında açtığı ihaleyi kazandı. İhaleyle Yunanistan'a 1.5 milyon liralık ihracat gerçekleştirildi. Fabrika aynı zamanda Bulgaristan, Polonya, Mısır, Ürdün, Suriye ve çeşitli ülkelere de silah ihracatı yaptı.

II. Dünya Savaşı yıllarında da işçi sayısı kimi zaman iki bini bulan Şakir Zümre Türk Sanayi Harbiye ve Medeniye Fabrikası önemli hizmetlerde bulundu. Bu yıllarda fabrikanın en büyük sorunlarından biri, uluslararası ulaşım yollarının kapalı ve abluka altında olması dolayısıyla fabrikanın ham madde, teknik alet ve makine gereksinimlerinin karşılanamamasıydı. Tüm bu zorluklara rağmen ayakta kalmayı ve üretimini devam ettirmeyi başardı.

“Kurtuluş Savaşı sonrası Atatürk, 1925 yılında Sofya'da ateşe olduğu yıllarda tanıdığı Şakir Zümre'yi Türkiye'ye davet etmesi üzerine Türkiye'ye gelir.. “Gel burada silah fabrikası kur” der.. Şakir Zümre kabul eder ve Türkiye'ye gelir.. Kendisine Haliç'te gösterilen alanda Cumhuriyet tarihinin ilk özel sektör fabrikasını kurar. Artık, Türk Ordusu'nun cephanesi millidir. Fabrikada, Türk Hava Kuvvetleri'ne bombalar üretmeye başlanır.. İlk denizaltı bombalar da üretilir. Kara Kuvvetleri için gerekli olan cephane, el bombası, fişekler, mayın gibi birçok mühimmat Türk mühendisleri tarafından bu fabrikada üretilir. Üretilen bu ürünler, Bulgaristan, Polonya ve Mısır gibi ülkelere de ihraç edilir. Yunanistan'a bile bomba ihracı olmuştur. Bu

fabrikada Şakir Zümre, mazotla çalışan beş beygirlik ilk Türk motorunu da yapar.

Bütün bu güzel yerli ve milli üretimler; II. Dünya Savaşı sonrası Amerika ile yapılan Marshall Planı anlaşması ile silah konusundaki oluşmuş şartlar, Şakir Zümre için sonun başlangıcı olur. 1944 yılları. Dönem tek parti dönemidir ve İsmet İnönü Cumhurbaşkanı'dır.

Artık Amerika Marshall anlaşmasına göre, kendi silahını üreten Türkiye'ye, "Biz size silah veririz, siz bunlarla uğraşmayın" diyerek silah sanayimize ve geleceğimize ilk darbeyi vurur. Daha önceden anlaşmış ve sipariş vermiş olan Yunanistan, Polonya ve Mısır gibi ülkeler de Amerika korkusundan Türkiye'den silah almaz olurlar. Türk Ordusu da Amerika'ya uyumlu hale gelir ve Şakir Zümre'den silah alımı durdurulur.. Böylece, Şakir Zümre Silah Fabrikası faaliyet gösteremez duruma düşer. Artık Şakir Zümre bitirilmiştir ve Türkiye her konuda Amerika'ya uyumlu hale gelir."

Yakın dostu Atatürk'ün vefatı ve İkinci Dünya Savaşı sonrası Amerika ile yapılan silah anlaşmaları ve Marshall Planı Şakir Zümre için sonun başlangıcı olur.

Şakir Zümre Türk Sanayi-i Harbiye ve Medeniye Fabrikası, 1944 yılına kadar savunma sanayiine hizmet ettikten sonra ABD'nin yaptığı Marshall "yardımları" neticesinde üretim sahasını değiştirerek döküm, madeni eşya ve ziraat aletleri üretimine başladı. Silah üretimini tamamen bırakmak zorunda kalan ve ağırlıklı olarak soba üretimine geçen fabrika, 1970 yılında kapandı.

Şakir Zümre iyi derecede Bulgarca ve Fransızca biliyordu. Türk Sanayi Birliğinde ikinci başkanlık yapmıştı ve İstanbul Ticaret ve Sanayi odasına üye idi. 16 Haziran 1966 yılında vefat etti.

## FABRİKA NASIL KAPANDI?

Fabrikayı Haliç'te kurar Şakir Zümre...

Daha doğrusu kendisine burası tahsis edilir.

Artık ordumuzun cephanesi millidir.

İki bin kişinin çalıştığı fabrikada kısa sürede Türk Hava Kuvvetleri'nin 100, 300, 500 ve 1.000 kg'lık bombalarını üretmeye başlar.

Bir yandan hava kuvvetlerinin bombalarını üretirken, diğer yandan Türk Deniz Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan cephanelerini de üretmeye başlar. Hatta ilk denizaltı bombaları da burada üretilir.

Yine kara kuvvetleri için cephane, el bombası, işaret ve aydınlatma fişekleri, kara mayınları gibi birçok mühimmat Türk mühendis ve teknisyenleri tarafından bu fabrikada üretilerek ordumuzun ihtiyacı karşılanır.

Hatta fabrika Yunanistan, Bulgaristan, Polonya ve Mısır gibi ülkelere ihracat da yapmaya başlar.

1922'de İzmir'de denize döktüğümüz Yunanistan'a 1.5 milyon liralık bomba ihracatı yapmamız dünyada büyük yankı uyandırır...

“Atatürk'le Bulgaristan'da geçen günler, hayatımın en unutulmaz müstesna günleri olarak hatıralarım arasında yaşayacaktır. Anadolu'yu ikinci bir Ergenekon yapan, bu şanlı Bozkurt'la bazen sabahlara kadar vatanımızın mesut ve ışıklı günlere kavuşması için hazırladığı plânlar üzerinde görüşür, tartışırız” diyen Şakir Zümre, fabrikasında mazotla çalışan beş beygirlik ilk Türk motorunu da yapmayı başarır...

Ancak en yakın dostu Atatürk'ün vefatı ve İkinci Dünya Savaşı sonrası Amerika ile yapılan silah anlaşmaları,

Marshall Planı Şakir Zümre için sonun başlangıcı olur... Amerika, İkinci Dünya Savaşı'nın elde kalan külüstür silahlarını yükleyip götürmek yerine Marshall Planı doğrultusunda "yardım olsun" diye dağıtmaktadır...

Kendi silahını üreten Türkiye'ye, "Biz size silah veririz, siz bunlarla uğraşmayın" denilerek silah sanayimize ve geleceğimize ilk darbeyi vururlar...

Yunanistan, Polonya, Mısır gibi ülkeler de Amerika korkusundan Türkiye'den silah almazlar... Artık dışa bağımlı hale gelinmiştir ve Şakir Zümre'den silah alımını durdurmuştur...

Hal böyle olunca; Şakir Zümre'nin büyük emekle Türkiye'ye kazandırdığı silah fabrikası yavaş yavaş paslanmaya başlamıştır...

Zaman içinde Şakir Zümre bitmiş; ülke savunma sanayii yavaş yavaş Amerika'nın güdümüne girmiştir...

Şakir Zümre için zor günler başlamıştır artık... İşçinin maaşını ödeyemez duruma gelmiştir...

Silah, cephane üretimi tamamen durmuştur... Çaresizlik içinde çırpınan Şakir Zümre, içi kan ağlayarak da olsa koca silah, cephane fabrikasını soba fabrikasına çevirir... Bugün 60'lı yaşların hatırladığı meşhur Şakir Zümre sobalarını üretmeye başlar...

Vatan Caddesi'nde her 30 Ağustos'ta düzenlenen resmigeçitlerde Şakir Zümre'nin ürettiği bombalar, silahlar boy gösterirken, 1950'deki törenlerde içimizi burkan bir olay gerçekleşir...

Şakir Zümre, sobaları yükler bir kamyonete ve Vatan Caddesi'nde gösteriyi izleyen devlet erkânına adeta bir tokat atar; "Bizi Amerika'ya muhtaç ettiniz... Türk ordusunun yerli ve milli silahını elinden alıp Amerika'nın kucağına oturdunuz" diye haykırarak...

Silahı Amerika'dan alan hükümet, güya Şakir Zümre'nin gönlünü almak ister.. İş Bankası'nın meşhur reklam kumbarası Şakir Zümre'nin cephane fabrikasında yaptırılır...

Şakir Zümre 1966'da bu fani hayata veda ederken Türkiye'nin ilk kara, hava ve deniz bombaları üreten fabrikası da 1970'de kapısına kilit vurur...

Temel soru hala cevap bekliyor: "Sanayileşmede neden geç kaldık?"

## NURİ KİLLİGİL (1889-1949)

Nuri Killigil (veya Nuri Paşa), Osmanlı Ordusu komutanı. Cumhuriyet döneminde tüccar, yatırımcı ve sanayici.

Enver Paşa'nın kardeşi olan Nuri Killigil, I. Dünya Savaşı'nın sonlarında Azerbaycan'a hakim olan Rus ve Ermeni birliklerinin Mart Olayları adı ile anılan Müslüman katliamları yapmaları üzerine, Kafkas İslam Ordusu adında Osmanlı, Azeri ve Dağıstan askerlerinden oluşan bir ordu ile Azerbaycan'ı işgalden kurtarma harekâtı başlattı.

Bu ordunun önünü kesmek ve Azerbaycan'ı kontrol eden Rus ve Ermeni birliklerine yardım etmek için İngilizler Bakü'ye küçük bir kuvvet yollamışlardı. Fakat Nuri Paşa'nın komutasındaki Kafkas İslam Ordusu'nun Azerbaycan genelinde büyük destek bulup güçlenmesi üzerine Bakü Muharebesi'nde yenilip buradan çekildiler. 15 Eylül 1918'de Bakü'nün kurtarılmasından sonra ekim ayında bir Osmanlı müfrezesi Dağıstan'a geçerek orayı da Rus işgalinden kurtardı.

Ne var ki, Suriye cephesinde, Liman von Sanders komutasındaki Osmanlı Yıldırım Ordular Grubu'nun, Edmund Allenby komutasındaki İngiliz ordusu karşısında Nablus Hezimetine uğraması sonucu Mondros Mütarekesi yapıldı. Mütarekenin ardından, Enver Paşa ülkeyi terk etti. Türkiye, Moskova Antlaşması ile Azerbaycan'ı Sovyetler Birliği'ne terk etmesi üzerine Kafkas İslâm Ordusu da dağıldı.



Savaştan sonra Almanya'da yaşayan Nuri Killigil, 1938 yılında Türkiye'ye döndü ve Zeytinburnu'nda kok kömürü satan bir şirketi satın alıp burayı bir madeni eşya fabrikasına dönüştürdü. Bu fabrikada tabanca, mantar, demir çubuk, gaz maskesi ve mermi üretmeye başladı.

1941 yılında Nuri Killigil, Ankara'daki Alman büyükelçisi Franz von Papen ile görüşmeye başladı ve Türkiye'de Turancı harekete gizli destek vererek Almanların müttefikliğini kazandı. Nuri Paşa'nın görüşleri, Alman Dışişleri Bakanlığı'nın Türkiye işlerinden sorumlu müsteşarı Ernst Woermann tarafından rapor haline getirilip, Almanya'da Turancılık Masası'nın ve SS Doğu Türkistan Alayı'nın kurulmasına öncülük etti.

Nuri Paşa, Türkiye ile bütünleşecek diğer Türk halklarının ilk olarak Türkiye sınırlarına yakın yaşayan Azerilerle Türkmenler olacağına inanıyor, bunlardan sonra da Tataristan'a kadar uzanan bölgede yaşayan diğer Türk halklarının bütünleşeceğini öngörüyordu. Bu sebeple Türkiye, Almanya ile birlikte Sovyetler Birliği'ne karşı savaşmalı, Almanlar da Türk asıllı Sovyet esirlerinden ordu kurup Türkiye'nin emrine vermeliydi. Almanların bu görüşlere karşı şüphelerini giderebilmek amacıyla, Osmanlı ordusunda bu fikirleri paylaşan subayların çoğunlukta bulunduğunu, hükümetin bu görüşmelerden haberdar olduğunu, halkın ise bu fikirleri çabukça benimseyeceğini öne sürdü.

1944 senesi sonuna doğru savaşın Almanya tarafından kaybedildiği anlaşıldığında İsmet İnönü ve Türkiye Cumhuriyeti hükümeti Almanya'yı destekleyenlere karşı sert tedbirler almaya başladı.

Daha sonra Killigil fabrikasını genişleterek 1946'da Sütlüce'ye taşıdı, yeni motor ve makinelerle havan ve havan mermisi üretimine de başladı. Bir süre sonra fabrikanın

silah üretmeyeceğini beyan etti. Fakat üretim gizlice devam etti.

2 Mart 1949 günü saat 17.10'da fabrikada faili meçhul peş peşe üç büyük patlama meydana geldi. İlk patlama kimyahanede olmuştu. Oradan cephane deposuna sıçrayan ateş, mühimmatın patlamasına yol açmış, ertesi gün bile duman ve patlamalar devam etmişti. Barut kokusu, Galata Köprüsü'nden hissedilmekteydi. Fabrika çevresi, kordon altına alındı. İçişleri Bakanı, Ankara'dan gelerek tahkikatla bizzat ilgilendi.

Aralarında Nuri Killigil'in de bulunduğu 27 kişi bu patlamada hayatlarını kaybetti. Nuri Killigil'in cesedi bulunamadı ve boş tabutla defnedildi. Patlamanın kimler tarafından gerçekleştirildiği ise meçhul kaldı. Olayın siyâsî bir sabotaj olduğu da iddia edildi. 18 Mart'ta olay mecliste görüşülürken, bazı milletvekillerinin "hadise örtbas edilmeye çalışılıyor" diye itiraz etmeleri, bu ihtimalin gözden uzak tutulmadığını gösteriyor. 23 Mart'ta başbakan, mecliste açıklamalarda bulundu. Bu açıklamalar, günümüzde meclis tutanaklarından okunabilmektedir.

## SİLAH SANAYİNİN ÖNCÜLERİNDEN

Kurtuluş Savaşı döneminde Erzurum'da tamirhane ve fabrikalarda çalışıp ele geçirilen silah ve malzemeyi kullanılabilir hale getiren, daha sonra kurduğu fabrikada top, havan, uçaksavar mermi ve tapalarının yanı sıra uçak bombaları imal eden Nuri (Killigil) Paşa, özel sektör olarak yerli harp sanayisinin gelişmesine ve Türk ordusunun ateş gücünün artırılmasına katkı sağlayan ilk girişimcilerden biri olarak biliniyor.

Enver Paşa'nın kardeşi, Kut'ül Amare Zaferi fatihi Halil (Kut) Paşa'nın da yeğeni olan Nuri Paşa, Harp Okulu mezuniyetinin ardından Trablusgarp'ta, Balkan Savaşları'nda bulundu. I. Dünya Savaşı'nda Enver Paşa tarafından yerli halkı teşkilatlandırarak İtalyan ve İngilizlere karşı savaşmak üzere Trablusgarp'a tekrar gönderilen Nuri Paşa, başarılarından dolayı 1918'de 28 yaşındayken yarbay rütbesine terfi ettirildi.

Kafkas İslam Ordusu Komutanlığı'na getirilen Nuri Paşa, Bakü ve Dağıstan'ı Rus işgalinden kurtarmasının ardından Anadolu'ya geçerek Kazım Karabekir Paşa'nın kolordusuna katıldı.

Yazar Caner Akkurt, AA muhabirine yaptığı açıklamada, Nuri Paşa'nın bu dönemde Kars ve Erzurum'da tamirhane ve fabrikalarda çalışıp ele geçirilen silah ve malzemeyi kullanılabilir hale getirdiğini dile getirerek, Nuri Paşa'ya, İstiklal Savaşı'nda Sarıkamış'ın kurtarılmasına iştirak ettiği için 1929'da İstiklal Madalyası verildiğini hatırlattı.

Nuri Paşa'nın çinicilikle uğraştıktan sonra İstanbul'a gelerek Zeytinburnu'nda kurduğu demir eşya fabrikasında

çeşitli metal eşyaların yanı sıra silah, tapa ve mermi ürettiğini anlatan Akkurt, şu bilgileri paylaştı:

"Nuri Paşa, Zeytinburnu fabrikasını Haziran 1946'da kapatarak Söğütözü'ne taşır. Nuri Killigil Paşa, Söğütözü'deki fabrikayı geliştirerek, matara, gaz maskesi, çelik başlık, soba gibi eşyaların yanında tabanca, 81 milimetre havan, mühimmat, tapa, uçak bombası, tahrip kalıpları da üretir. Killigil Tabancası olarak bilinen tabanca İstanbul'da Askeri Müze'de sergilenmektedir. Nuri Paşa, imal ettiği silah ve mühimmatı, Milli Savunma Bakanlığı'na sattığı gibi yurt dışına da ihraç eder. Mısır, Pakistan, Suriye gibi ülkelere de silah, tapa ve mermi satmıştır."

Akkurt, Nuri Paşa'nın, yeni silah, mermi ve tapa üretmenin yanı sıra mevcut mermilerin değiştirilmesi ile ıslah edilmesi işlemlerini yaptığını kaydetti.

Nuri Paşa'nın, top, havan, uçaksavar mermi ve tapalarının yanı sıra uçak bombaları da yaptığını aktaran Akkurt, "Askeri fabrikalardan temin edilemeyen 40 milimetrelik uçaksavar topları için mermi ve tapa yaparak, özel sektör olarak milli harp sanayisinin gelişmesine ve Türk ordusunun ateş gücünün artırılmasına katkı sağlamıştır." dedi.

Caner Akkurt, Nuri Paşa'nın Söğütözü'deki fabrikasında 2 Mart 1949'da yaşanan patlamaya değinerek, Killigil'in yangını kontrol altına almak ve ambarlardaki hazırlanmış mühimmata sirayet etmemesi için içeriye girdiğini, ancak büyük bir patlama sonrası kendisinden haber alınmadığını söyledi.

Nuri Killigil'in dış pazarlara açılmasının küresel rakiplerini rahatsız ettiğini öne süren Akkurt, "Muhasebecisi Fungaris Bey'in söyledikleri, patlamanın sabotaj olduğunu akıllara getiriyor. Fungaris, 2 bin mermiyi Suriye hükümetinin siparişi üzerine yaptıklarını, her an sevk emri beklediklerini, fabrikanın ayrıca Pakistan'dan sipariş aldığı"

belirtmiştir. Kimyahanede yangın çıktıktan sonra dışarı fırladıklarını, Nuri Paşa ambarda kuvvetli infilak maddelerinin bulunduğunu bildiğinden işçilerden buraların süratle tahliyesini istediğini, bazı işçilerin onunla birlikte ambara girdiğini, asıl büyük infilakın da bundan sonra olduğunu anlatmıştır." diye konuştu.

Yazar Caner Akkurt, savcılığın, ihmal ve kaza yönünü araştırırken, kasit ve sabotaj olması ihtimali üzerinde de durduğunu aktararak, kasten veya kaza olarak, triyolit maddesinin bulunduğu yere sigara veya yanar bir madde atılarak infilak meydana gelebileceğine dikkati çekildiğini söyledi.

Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Ana Bilim Dalı Başkanı Prof. Dr. Zekeriya Kurşun, Osmanlı Devleti'nin 2. Abdülhamit döneminden itibaren Alman silah sistemine geçtiğini ve bu silahların Yunan savaşında başarılı neticeler verdiğini ifade etti.

Çanakkale Zaferi'nin kazanılmasına yerli üretim 26 mayının önemli etkisi olduğunu vurgulayan Kurşun, şunları kaydetti:

"Osmanlı çok ağır şartlardan geçmesine rağmen birtakım yerli üretimler yapabilmiş, Ankara yakınlarında bir silah fabrikası kurabilmiştir. Ancak Osmanlı silah konusunda dışa bağımlıydı. Silah sanayii konusuna ilgi duyan Nuri Paşa, Almanya'ya giderek silah fabrikalarını ziyaret edip yerli sanayinin Osmanlı'da da kurulmasını istiyordu. Nuri Paşa, asker ve savunma sanayisini iyi biliyor. El tezgâhlarında çalışmalar başlatmıştı. Sütlüce'de bir fabrikayı devralıp dönüştürerek üretime başlıyor. Tabanca beratı ve kendi adı verilen tabanca icadı var. Silah sanayiine yatırım yapmak istiyordu. Dönemin şartları büyük ölçekte yapmasına imkân vermiyor. Fabrikanın, Türk Silahlı Kuvvetleri ve dışarıdan müşterileri bulunuyor."

Nuri Paşa'nın, İsrail'in kurulmasına karşı tavır geliştirdiğini ve Filistin meselesine sahip çıktığını aktaran Kurşun, sabotaj iddialarıyla ilgili şunları söyledi:

"Arap ülkelerinde manda yönetimi var. Türkiye, NATO'ya girmek istediği için silah satma konusunda iş birliğine sıcak değil. Fabrika havaya uçtuğu için gelen sevkıyat ticaret anlaşmalarını kesin olarak bilemiyoruz. Fransız ve İngilizlere karşı mücadeleler içine girmiş olan Filistin ve Suriye'deki Müslüman unsurların Türkiye'deki silah fabrikası ve tanıdık bir isimle irtibata geçmeleri akla yakın geliyor."

"Polonya Patent Enstitüsü'nden 20'ye yakın beratını aldığı ürünleri var"

Nuri Killigil üzerine kapsamlı bir eseri bulunan yazar Atilla Oral da Milli Mücadele yıllarında, bugün Erzurum Firdevsoğlu Kışlası'nda yer alan askeri fabrikanın kurucusunun Nuri Paşa olduğunu belirterek, "Ermenistan ve Ruslardan elde edilen silah, cephane ve makine parçalarıyla bir atölye kurmuştur. Bu bilgiler ağabeyi Enver Paşa ile yazışmaları, bazı belge ve anılarında geçer." diye konuştu.

Nuri Paşa'nın Almanya'da aldıkları eğitim sonrası kardeşi Ertuğrul ile 1925'te Kütahya'da seramik üzerine bir anonim şirket kurduğunu, girişimlerinin Nuri Conker ve Recep Peker gibi Atatürk'ün yakın arkadaşları tarafından desteklendiğini dile getiren Oral, Killigil'in 1931 yılında kardeşi hayatını kaybedince bu işi bırakarak Sütlüce ile Zeytinburnu'nda silah fabrikası kurduğunu kaydetti.

Oral, Nuri Paşa'nın Sütlüce'deki fabrikayı hükümetin desteği ile bulduğu krediyle alarak silah ve mühimmat üretecek şekilde dönüştürdüğüne dikkati çekerek, şunları kaydetti:

"Nuri Paşa'nın Türkiye'de öncü sayılabileceği konu 9 mm tabanca üretimidir. 1927'de Polonya Patent

Enstitüsü'nden 20'ye yakın beratını aldığı ürünleri var. Daha az parçalı silahlar üretiyor. Bekçi, polis ve silahlı kuvvetler içerisinde de dağıtılmış tabancaların üretimini gerçekleştiriyor. Piyasada Killigil adıyla bilinen tabancalar bugün dahi birçok kişinin belinde durur. Milli hükümet zamanında elinde kullanamadığı birtakım malzemeleri dönüştürüyordu. Mesela top mermilerinden tayyare mermisi yapıyordu. Çeşitli fikir ve önerilerle Nuri Paşa önemli hizmetlerde bulunuyor. Birçok projeyi TSK ile ortak yürütüyor."

"Nuri Paşa İsrail'in kuruluşuna karşıydı"

İsrail'in kuruluşu ve sonrasında Nuri Paşa'nın Filistinlilere ve bölgedeki diğer Arap ülkelerine silah sattığını belirten Oral, "Nuri Paşa, İsrail'in kuruluşuna karşıydı ve 'Devlet üstüne devlet olmaz.' diyordu. Bu dönemde Araplara silah konusunda yardımda bulunuyor. Vefat ettiği dönemde Mısır'da iki fabrika kuruluş aşamasındaydı, Suriye'de ise kurulmuştu. Aynı dönemde bir başka Türk firması Şakir Zümre'nin de fabrikaları vardı. Nuri Paşa'yı da bu yardımları sebebiyle öldürdüklerini düşünüyorum. Bu amaçla yok ettiklerini de ölümünün hemen ardından Londra'da bir araya gelen Araplar da söylemişti." ifadelerini kullandı.

Nuri Paşa'nın da ölümüyle sonuçlanan fabrikadaki patlamayla ilgili kapsamlı itfaiye ve adli tıp raporlarının kayıp olduğunu ifade eden Oral, ayrıca TBMM'de gizli bir oturum gerçekleştirildiğini ancak üzerinden 69 yıl geçmesine rağmen bu oturum tutanaklarının hala açıklanmadığını kaydetti.

Nuri Killigil, Şakir Zümre, Nuri Demirağ, Vecihi Hürkuş idealleri olan insanlar. "Bu isimlerin hepsi birbirini iyi tanırdı. Hatta 15 gün bir fabrikada çalışan personel, 15 gün de diğer fabrikada çalışırdı.".

"Vefat ettiğinde sadece 3 takım elbisesi olduğu ortaya çıkıyor."

Nuri Paşa'nın modern manadaki silah tüccarları gibi olmadığını vurgulayan Oral, "Vefat ettiğinde Tereke Hakimliği mal varlığına bakıyor ve sadece 3 takım elbisesi olduğu ortaya çıkıyor. Mütevazı yaşıyor. Görüştüğüm işçileri paşanın işçilerinin maaşını zamanında ödemek için kredi çektiğini, gerekirse kendisinin a  kaldığını ama gününde ödeme yaptığını söylemişti. Işçilerinin bir kısmı görev yaptığı dönemden kendi askerlerinden oluşuyor." diye konuştu.

Nuri Paşa'yı "inançlı ve idealleri olan bir şahıs" olarak tanımlayan Oral, şunları kaydetti:

"Henüz erken yaşlarda bu işi yapmak istediğini belirtiyor ağabeyine. Nuri Paşa, Kafkas İslam Ordusu Komutanlığı'nda ve görev yaptığı diğer bölgelerde de büyük başarılar elde eden bir asker olsa da gözü hep savunma sanayiinde. Türkiye'nin kendi silahını kendisinin üretmesi gerektiğine inanıyor. Biz tarih boyunca ne zaman kendi silahımızı ürettiyse hep muvaffak olup zaferler kazandık. Ancak başkalarının ürettiği silahlarla hep kaybettik. Bugün Türkiye artık yavaş yavaş kendi silahını, m himmatını üretmeye başladı. Kendi silahını üretmek kötü bir şey değil. Biz silah üretirsek savaş değil barış olur.  nk  biz bugün terör örgütleriyle mücadele ediyoruz ve Orta Doğu silah tüccarlarının arenası. O arenada akan kandan beslenen ve cebini dolduran odaklar var. Yabancı menşeli bir bombaya, silaha ödediğimiz yüksek bedellerle çok daha verimli şeyler üretebiliriz."

Son olarak Türk savunma sanayisi tarihinin askeri okullarda okutulması gerektiğini vurgulayan Oral, sözlerini "Cumhuriyet tarihinden bu yana böyle bir dersi görmeden mezun olan subay ve astsubaylarımız var. Bizim gibi tarihi dünyanın önde gelen ordusunda harp sanayi tarihini



öğrenmeden mezun olması çok acıklıdır." şeklinde tamamladı.

## NEDEN ŞEHİT EDİLDİ?

24 Mart 1949 tarihinde Cumhurbaşkanı İsmet İnönü başkanlığındaki Bakanlar Kurulu Ankara’da alelacele toplanıp İsrail devletinin ‘derhal’ tanınmasını kararlaştırıyordu. Kararda neden ‘derhal’ kelimesinin kullanıldığını bilenler biliyordu elbette. Ya bilmeyenler? Anlatalım...

Belgesi Devlet Arşivleri’nde bulunan karar metni aynen şöyleydi: “İsrail devletinin derhal tanınması; Dışışleri Bakanlığının 24.3.1949 tarihli ve 35970/115 sayılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulunun 24.3.1949 tarihli toplantısında kararlaştırılmıştır.” Altında Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ve Bakanlar Kurulu üyelerinin imzaları bulunan karar metni ertesi gün gazetelerde de neşredilmiş, böylece Türkiye’nin bir süredir tereddütler yaşadığı İsrail politikası da netleşmiştir. Dışışleri Bakanlığı’nın istek yazısı ile kararın Bakanlar Kurulu’ndan çıkması aynı gün, şimşek hızıyla gerçekleşmişti.

Ne kadar gariptir ki, tam da Bakanlar Kurulu kararının imzalandığı gün İsrail’e karşı mücadele etmekte olan Araplara, bu arada Filistinlilere silah sattığı için Nuri Killigil, Haliç’teki silah ve cephane fabrikasıyla beraber havaya uçuruldu. İş adamı Nuri Killigil’in ve 27 işçininin parçalanmış ve kömürleşmiş cesetlerinden ibaret cenazeleri Edirnekapı Őehitliğı’nin bir köşesine sessiz sedasız defnedilmektedir.

Ne var ki Nuri Killigil’in cenaze namazı Diyanet İşleri Başkanlığı’na yukarıdan yapılan siyasi baskılar yüzünden kılınamadı. Başında ünlü alim Ömer Nasuhi Bilmen’in bulunduğı İstanbul Müftülüğü “vücudun büyük bir kısmı

parçalanmış olduğu için cenaze namazının kılınmasının caiz olmadığına” karar vermişti:

“İstanbul Müftülüğü, ceset parçası üzerine cenaze namazı kılınmayacağını bildirdi. Nuri Paşa ailesi, Sütlüce sahilinde bulunan ve Nuri Paşaya ait olduğu iddia edilen ceset parçası için cenaze merasimi yapamayacak” (Yeni Sabah, 23 Mart 1949).

Atilla Oral’ın kitabı Nuri Paşa’nın hayatını anlatırken ölümüyle ilgili cevaplanmamış soruları da ortaya atıyor:

Unutulan bir zafer olan Kut’ül Ammare bu yıl tekrar gündeme geldi. Birçoğumuz tarihin tozlu sayfalarından çıkartılarak geniş katılımlı törenlerle anılan bu zafere sanki yeni gerçekleşmişçesine ilgi ve alaka gösterdik.

Ülkemizde son yıllarda hemen hemen her alanda yerli ve milli vurgusu yapılır oldu. Nice unutulmuş, unutturulmuş kahramanlar ve kahramanlıklar tekrar gün yüzüne çıkmaya başladı. 2 Mart 1949’da Sütlüce’deki fabrikasında meydana gelen patlamayla hayatını kaybeden Nuri Killigil de bu kahramanlardan biri.

Bakü’yü Rus ve Ermenilerden kurtaran Kafkas İslam Ordusu’nun kumandanı olarak görev yaptı. İstiklal Harbi’nde vatan savunmasının ön saflarında yer aldı. Daha sonra gerçekten yerli ve milli duygularla hareket ederek Sütlüce’de silah ve mühimmat fabrikası kurdu. Türkiye savunma sanayiinde eşsiz bir yerde olan fabrika Arap-İsrail savaşı esnasında Arap direnişçilere uygulanan ambargoya rağmen silah satışı yaptı.

Nuri Paşa nice askeri zafer yaşadı, yaşattı. Askerlikten emekli edildiğinde yılmadı, küsmedi. Vatana hizmete devam etti. Gerçek bir tasarımcıydı. Yaptığı tasarımlarla çok sayıda patent aldı. Ağabeyi Enver’le ilgili tartışmalara katılmadı ama bütün aile fertlerine her daim kol kanat gerdi.

Nuri Paşa'nın ölümü hep bir soru işareti olarak kaldı. Patlamada sabotaj şüphesi olmasına rağmen gerekli araştırmalar tam olarak yapılmadı.

2 Mart'taki patlamada Nuri Paşa'yla beraber 28 kişi şehit oldu. Patlamadan 10 gün sonra vücudunun bir parçası bulunan Nuri Killigil cenaze namazı bile kılınmadan defnedildi. Geçtiğimiz günlerde İBB Kütüphaneler ve Müzeler Müdürü Ramazan Minder'in ön ayak olmasıyla paşanın hem kabri restore edildi hem de cenaze namazı kılındı. Umarım yakın zaman içerisinde Nuri Paşa'nın hayatı gündemimize daha fazla gelir.

- Nuri Killigil Fabrikası infilakı konusunda TBMM'de yapılan kapalı oturum tutanakları niçin hâlâ açıklanmıyor?

- Paşa'nın naaşının bulunmasıyla hemen sonra Türkiye'nin İsrail'i tanıması arasında bir bağ var mıdır?

- Fabrikadaki infilak bir kaza değil de dönemin hükümetine verilen bir mesaj mıydı? Türk savunma sanayiinde ilk endüstriyel silah üretimini yapan fabrikanın infilak etmesi üzerine ne Cumhurbaşkanı İnönü ne de Başbakan Şemsettin Günaltay niçin basit bir taziye mesajı bile yayımlamamıştır?

Tekrar cevap bekleyen o soru öne çıkıyor yine:  
“Sanayileşmede neden geç kaldık?”

## NURİ DEMİRAG (1886-1957)

Nuri Demirağ, Mühürzâde Mehmed Nuri Bey, Türk iş adamı, siyasetçi.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları inşaatının ilk müteahhitlerindendir. Türkiye'nin 10.000 kilometrelik demiryolu ağının 1250 km'lik bölümünün inşasını gerçekleştirmiş ve bu nedenle kendisine Mustafa Kemal Atatürk tarafından "Demirağ" soyadı verilmiştir. Cumhuriyet döneminin sayılı zenginleri arasına girmiş ve hayırseverliği ile tanınmış bir iş adamıdır.

Türkiye'de ilk uçak fabrikasının kuruluşu, ilk sigara kâğıdı üretimi, ilk yerli paraşüt üretimi gibi ilkleri gerçekleştiren, İstanbul Boğazı üzerine köprü yapılması, Keban'a büyük bir baraj yapılması düşüncelerini ilk kez gündeme getiren kişidir. Özellikle havacılık sanayinde başarıları ile anılır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk muhalefet partisi olan Millî Kalkınma Partisi'nin kurucusudur.

1886 yılında, Sivas'ın Divriği ilçesinde doğdu. Babası Mühürzâde Ömer Bey, annesi Ayşe Hanım'dır. Üç yaşındayken babasını kaybetti, annesi tarafından büyütüldü.

Ortaöğrenimini Divriği Rüştîye Mektebi'nde tamamladıktan sonra okuldaki başarısı nedeniyle öğretmen yardımcısı olarak bir süre kendi okulunda görev yaptı. 1903'te Ziraat Bankası'nın açtığı memurluk sınavını kazanarak Kangal kazasındaki şubeye, bir yıl sonra ise Koçgiri şubesi'ne atandı. 1906-1909 arasında Erzurum vilayetinde kıtlık yaşanmıştı. Nuri Bey, 1909'da depolarda bırakılan buğday ve tahılları kişisel inisiyatifi kullanarak

halka uygun bedelle sattı. Bu yüzden hakkında soruşturma açıldı, ancak aklandı.

1910'da Maliye Bakanlığı'nın sınavını kazandı ve maliye memuru oldu. Beyoğlu Gelirler Müdürlüğü'nde memur olarak İstanbul'a atandı. Kısa süre sonra Hasköy Mal Müdürü oldu. Maliyenin her kademesinde çalıştı. Bir yandan da Maliye Mekteb-i Âlisi'nde gece derslerine katılarak yüksek öğrenimini yaptı. 1918'de maliye müfettişi oldu. Beyoğlu ve Galata dolaylarında görev yaparken I. Dünya Savaşı'ndan yenik çıkmış bir devletin memuru olarak bazı hakaretlere maruz kaldı. Bu hakaretleri sindiremediği için istifa etti.

Mesude Hanım ile evlenen Mehmet Nuri Bey'in bu evlilikten Galip ve Kayı Alp adlı iki oğlu, Mefkure, Şukufe, Süveyda, Süheyla, Gülbahar ve Turan Melek adlarında kızları oldu. Drexel Üniversitesi biyomedikal mühendisliği bölümü kurucusu Profesör Doktor Banu Onural da onun torunudur.

- İlk Türk sigara kâğıdı:

Maliye müfettişliğini bıraktıktan sonra ticaret yapmanın yollarını arayan Nuri Bey, 1918'de yabancıların tekelinde olan sigara kağıdı işine girdi. Eminönü'de küçük bir dükkânda ilk Türk sigara kâğıdı yapımını başlattı. Ürettiği sigara kağıdına "Türk Zaferi" adını verdi. Türk Zaferi sigara kâğıtları Türk Kurtuluş Savaşı'nı vermekte olan Türk halkı tarafından büyük ilgi gördü. Nuri Bey, bu ilk girişiminden büyük kazanç elde etti.

- Millî Mücadele yılları:

Mehmet Nuri Bey, milli mücadele döneminde İstanbul'da sigara üretimi ve ticaretle uğraşırken bir yandan da Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti'nin Maçka Şubesi'nin yönetti.

- Demiryolu inşaatı:

Kurtuluş Savaşı'ndan bağımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye Cumhuriyeti, ülkenin ulaşım sorununa

demiryolları ile el atmıştı. Amaç, en kısa sürede demiryolu ağını genişletmekti. 1926'da Samsun-Sivas demiryolu yapımını üstlenen Fransız şirketi işi bırakınca ilk etapta yapılacak yedi kilometrelik kısım için açılan ihaleye giren Mehmet Nuri Bey, çok düşük bir fiyat vererek ihaleyi aldı. İşin geri kalan kısmı da denemek üzere kendisine verildi. Tapu dairesinde mühendis olan kardeşi Abdurrahman Naci Bey'i de memuriyetinden istifa ettirip kendisine ortak yapan Mehmet Nuri Bey artık Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk demiryolu müteahhidi olmuştu. Kardeşi ile birlikte çalışarak Samsun-Erzurum, Sivas-Erzurum ve Afyon-Dinar hattını 1012 kilometrelik demiryolunu bir yıl gibi kısa bir sürede tamamladı. Çok dağlık ve kayalık arazide balyozlarla dağları delerek tünel açmak zorunda kalmalarına rağmen işlerini zamanında tamamladılar. Başarılarından ötürü 1934 yılında Atatürk kendisine ve kardeşi Abdurrahman Naci Bey'e Demirağ soyadını verdi.

- İnşaat işleri:

Nuri Bey, demiryolu yapımı sürerken çeşitli büyük inşaat projelerine de başladı. Karabük Demir Çelik, İzmit Selüloz, Sivas Çimento ve Bursa Merinos tesislerini, Eceabat Havalimanı'nı, Haliç kenarında İstanbul Hal Binası'nı inşa etti.

- Boğaz Köprüsü projesi:

1931 yılında İstanbul Boğazı'na köprü inşası projesini başlattı. Yurtdışından uzmanlar getirerek incelemeler yaptırdı; San Francisco'daki Golden Gate Köprüsü ile aynı sistemde bir köprü inşa etmeleri için Golden Gate'i inşa eden firmayla anlaştı. Tüm hazırlıkları bitmiş olan projeyi 1934'te Cumhurbaşkanı Atatürk'e sundu. Cumhurbaşkanı tarafından beğenilse de proje hükümetten onay alamadı ve proje gerçekleşmedi. Bu, Nuri Demirağ'da çok büyük bir hayal kırıklığı yarattı.

- Siyasî yaşamı:

Nuri Demirağ, THK aleyhine açtığı davasını kaybettikten sonra, Türkiye’de adalet kavramının gelişmesi için tek partili yönetim anlayışının değiştirilerek çok-partili demokratik düzenin getirilmesi gerektiğine inanmıştı. Bu düşünceyle siyasete atıldı. 1945 yılında Türkiye’nin ilk muhalefet partisi olan Millî Kalkınma Partisi’ni kurdu. Parti, 1946 ve 1950 seçimlerinde meclise giremedi. 1954 seçimlerinde Demokrat Parti’den adaylığını koydu, Sivas milletvekili oldu. Çölleşme, tarım ve hayvancılıkta gerileme, enerji, barajlar, köprüler, limanlar hakkında çalışmalar yaptı.

Uçak fabrikası ve Gök Okulu Avrupa’dan, Amerika’dan lisanslar alıp uçak yapmak kopyacılıktan ibarettir. Demode tipler için lisans verilmektedir. Yeni icat edilenler ise bir sır gibi, büyük bir kıskançlıkla saklanmaktadır. Binaenaleyh kopyacılıkla devam edilirse, demode şeylerle beyhude yere vakit geçirilecektir. Şu halde Avrupa’dan ve Amerika’nın son sistem tayyarelerine mukabil, yepyeni bir Türk tipi vücuda getirilmelidir.

Devrin en zengin iş adamı olan Demirağ, 1936 yılında uçak fabrikasını kurma girişimine başladı. O yıllarda ordunun uçak ihtiyacı halktan ve zengin işadamlarından toplanan bağışlarla karşılanmaktaydı. Kendisinden uçak satın almak için başlatılan bir bağış kampanyasına katılması istendiğinde “Benden bu millet için bir şey istiyorsanız, en mükemmelini istemelisiniz. Madem ki bir millet tayyaresiz yaşayamaz, öyleyse bu yaşama vasıtasını başkalarının lütfundan beklememeliyiz. Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim” sözleriyle karşılık vermişti.



Fabrikayı memleketi Divriği’de kurmayı planlamıştı. Ancak öncelikle İstanbul’da bir deneme atölyesi kurulacaktı. Bu amaçla Çekoslovak bir şirketle anlaşdı. İstanbul’da Barbaros Hayrettin Paşa İskelesi’nin yanında atölye binası inşa edildi (Deniz Müzesi’nin solunda bulunan büyük sarı bina). Deneme uçuşlarını yapabilmek için Yeşilköy’deki Elmas Paşa Çiftliği’ni satın aldı ve üzerinde büyük bir uçuş sahası, hangarlar ve uçak tamir atölyesini yaptırdı. Uçuş sahası, Avrupa’nın en büyük havalimanı olan Amsterdam Havalimanı büyüklüğünde idi. Bu alan, günümüzde Uluslararası İstanbul Atatürk Havalimanı olarak kullanılmaktadır.

Uçakları kullanacak Türk pilotların yetişmesi için bir havacılık okulu kurmak gerekiyordu. Pistin bulunduğu arazide Gök Okulu kuruldu. Okul, 1943 yılına kadar 290 pilot yetiştirdi. Yeşilköy’deki Gök Okulu’ndan önce Divriği’de de bir Gök Ortaokulu açtı. Sivas’ın hiçbir ilçesinde ortaokul yokken açılmış bu okulda öğrencilerin tüm masrafları karşılanıyor; öğrenciler havacılığa özenmeleri için İstanbul’a getirtilip uçuş dersleri veriliyordu.

Beşiktaş’taki uçak fabrikasında üretilecek uçak ve planörlerin planını Türkiye’nin ilk uçak mühendislerinden Selahattin Reşit Alan çizdi. 1936’da ilk tek motorlu uçak üretildi ve Nu.D-36 adı verildi. 1938’de Nu.D-38 adlı çift motorlu altı kişilik yolcu uçağı yapıldı. NuD-38, 1944 yılında dünya havacılığı yolcu uçakları A sınıfına alındı. İlk uçak siparişini 1938 yılında Türk Hava Kurumu (THK) verdi.

Nuri Demirağ, havacılık alanında çalışmalarına 1939’da Türkiye’nin ilk yerli paraşüt üretimini gerçekleştirerek devam etti. 1941’de tamamen Türk yapımı ilk uçak İstanbul’dan Divriği’ye uçtu. Nuri Demirağ’ın oğlu ve Gök Okulu’nun ilk mezunlarından olan Galip Demirağ, bu uçuşta pilot idi.

THK tarafından sipariş edilen 65 planör kısa sürede teslim edildikten sonra; NuD-36 adlı 24 eğitim uçağı tamamlanmış, deneme uçuşları İstanbul'da gerçekleşmişti.

- Uçak fabrikasının kapanması:

THK'nın siparişi olan ve son olarak İstanbul'dan Eskişehir'e uçan uçakların teslimi için Eskişehir'de bir kez daha test uçuşu yapılması talep edilmiştir. Selahattin Reşit Alan, 1938'de Nu.D-36 uçağıyla iniş yaparken, çevredeki hayvanlar hava alanına girmesin diye pistte açılan hendeğı görmez ve hendeğı düşer. Reşit Alan bu kazada vefat eder. Bu kazadan sonra THK siparişi iptal etti. Nuri Demirağ, mahkemeye verdiği THK ile yıllar süren bir mahkeme sürecine girdi. Mahkeme THK lehine sonuçlandı. Ayrıca uçakların yurt dışına satılamaması için bir de kanun çıkartılır. Bu yüzden sipariş alamayan fabrika 1950'li yıllarda kapanır. Beşiktaş'ta üretilen uçakların uçuş deneme testleri ve Gök Okulu için yapılan pistler, hangarlar, üzerlerindeki bütün yapılı binalar o yıllarda dünyanın en büyük havalimanı Amsterdam Havalimanı büyüklüğündeki bütün kurulu tesisler istimlak edildi. Bu havalimanı günümüzdeki Atatürk Havalimanı'dır.

İspanya, İran ve Irak'tan alınan siparişler engellendi; elde kalan uçaklar hurdacıya satıldı. Nuri Demirağ'ın davayı kaybettikten sonra hükümet üyeleri ve Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye mektuplar yazarak yanlışlığın düzeltilmesi için yaptığı girişimler başarısız oldu; fabrika tekrar açılmadı.

1911 yılında Türk Hava Kuvvetleri kurulur. 15 Mart 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti göreve başlar. Ancak bir el bu çalışmayı küçültür, sadece para işine bakar. Cemiyetin milli hassasiyetlere göre imalat işine girmesi gerekirken, sadece gelir kaynaklarını yönetmiştir. 1925-1935 yıllarının havacılık alanında kayıp yıllar olduğunu söylüyor Hürkuş. Vecihi Hürkuş, ilk Türk tipi uçağını **Vecihi K-6**

tayyaresini inşa etmiştir. Ama Hürkuş hayatı boyunca engellenmiştir. Hürkuş anılarında der ki; bir kişi beni ziyarete gelerek isteğim olup olmadığını sordu. Ben de bir uçağın yapımına katkı istedim. Bir uçak ne kadar dedi ve hemen bir uçak bedeli olan beş bin lirayı takdim etti. Bu takdimi yapan Nuri Demirağ'dır. Nuri Demirağ bundan sonra uçak fabrikası fikrine girer ve 1936-1942 yılları arasında çalışan uçak fabrikasına da yine Vecihi Hürkuş'tan sonra ikinci milli uçak projesinin sahibi olup, uçak projesi devletçe uygun görülmeyen Selahaddin Alan'ı parasız olarak fabrikasına ortak eder. Akabinde de NU. D.36 ve Nu. D.38 uçaklarının proje ve imalatını gerçekleştirmiştir.

Bu kadar malumatı, Türk sanayisinin 1940 yılından itibaren neden ve nasıl kesintiye uğradığını anlatmak için yazdım. Eğer bu engelleme olmasaydı, Türk uçakları Boeing ve diğerleri ile aşık atıyor olacaktı. 1923-1950 arasında yerli uçak üretiminin başlıca alıcısı olan devlet, sanayileşmiş ülkelerin hibelerine evet demiştir. Marshall ve NATO yardımlarının yerli üretimin önündeki en büyük engel olduğu artık görülmelidir.

Yalnız Türkiye değil, gelişmekte olan ülkelere oynanan senaryonun herhangi bir versiyonudur bu.

- 16 Şubat 1939 İnönü'nün not defterinden:

Hükümette tedrici tasfiye...

24 Aralık 1939 Dolmabahçe'de "kırgınlıkları giderme" çay partisi yapılır. Bu toplantının semeresi olarak onbeş yıldır hükümetten ve idareden uzak tutulan birçok insanın milletvekili ve bakan yapılması sağlanır. İçlerinde mandacılar da var.

Bundan sonra uçak fabrikaları başta olmak üzere bomba fabrikaları kapatılacak ve ithalat yoluna gidilecekti. Böylece sanayileşme arzumuzun önüne set çekilmişti.

Artık yerli uzmanların değil, yabancı uzmanların görüşlerine itibar edilecekti. Tıpkı 1. Dünya Harbi öncesinde olduğu gibi.

Vecihi Hürkuş; ilk Türk uçağını 1924 yılında yaptı.

Dünya havacılık endüstrisi henüz yok. Başta Almanya 1925'ten sonra bu endüstriye girdi.

O yıllarda kurulan THK'nun başkanı Şükrü Koçak. O, hem Hürkuş'u engelleyen adam, hem de 1939'dan sonra Nuri Demirağ'ın uçak siparişlerini engelleyen başkan.

İsmet Paşa; siyasi iddialara neden olur diye, halkın elinde ne varsa alacağını, o yıllarda rahatlıkla ifade etmektedir. (Cemil Koçak, Türkiye'de Milli Şef Dönemi (1938-1950), 1986). (Nettv-15.12.2019 Ayşe Böhürler-Cemil Koçak söyleşisinden.)

Tarih, siyaseti anlamak bakımından oldukça önemlidir. Keza ekonomiyi anlamak için de çok önemlidir. Çünkü tarih de, ekonomi de, siyaset de hep tekerrür ediyor. Olaylar iyice anlaşılmazsa, yorumlar da yanlış olur.

Nuri Demirağ'ın uçak fabrikası sanki başka uçak fabrikaları varmış gibi 1942 yılında kapatılmıştır. Hem fabrika kapanmış hem de fabrika ile birlikte büyük bir teknolojik kayıp yaşanarak sanayileşmenin önü biraz daha tıkanmıştır.

Nuri Demirağ 13 Kasım 1957'de İstanbul'da şeker hastalığı nedeniyle hayatını kaybetti. Zincirlikuyu Mezarlığı'na defnedildi.

Yine aynı soru geliyor önümüze: “Sanayileşmede neden geç kaldık?”

## VECİHİ HÜRKUŞ (1896-1969)

Vecihi Hürkuş, Türk pilot, mühendis ve müteşebbis. Türk havacılık tarihinin en önemli isimlerinden biridir, Türkiye'nin ilk uçak tasarımcısı ve üreticisidir, Türkiye'nin ilk yerli uçağını üretmiştir

6 Ocak 1896 tarihinde İstanbul'da doğdu. I. Dünya Savaşı'na katıldı. Yaralanınca İstanbul'a döndü. Yeşilköy'deki Tayyare Mektebi'ne girerek pilot olarak mezun oldu. Birinci Dünya Savaşı sırasında pilot brövesi alarak 7. Tayyare Bölüğü'nde Ruslara karşı harekâta katılan Vecihi Bey, başarılı keşif ve bombardıman uçuşları yapmış ve bu arada girdiği bir hava muharebesinde bir Rus uçağını indirmiştir. Vecihi Hürkuş, uçak düşüren ilk Türk tayyarecisidir. Daha sonra Ruslara esir düşen Vecihi Bey, Hazar Denizi'nin Azerbaycan kısmında bulunan Nargin Adası'ndan yüzerek İran üzerinden kaçmayı başarmış ve yurda dönerek 1918 yılı yaz başında Yeşilköy'de konuşlanmış bulunan 9. Harp Tayyare Bölüğü'nde görev almıştır.

Bu bölümde görevli iken bir av uçağı tasarımı yapan Vecihi Bey'in bu projesi Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanması ile yarım kalmıştır. Türk Kurtuluş Savaşı'na katılan Vecihi Bey, özellikle İnönü ve Sakarya Meydan Muharebesi sırasında çok başarılı keşif ve destek uçuşları yaptığı gibi bir Yunan uçağını da indirmiştir. Kurtuluş Savaşı'nın ilk ve son uçuşunu yapan pilottur. İzmir (Gaziemir - Seydiköy) hava meydanına ilk giren ve işgâlden kurtarmaya çalışan kişi olmuştur.

Vecihî Bey'e kırmızı şeritli İstiklal Madalyası verilmiştir. Ayrıca T.B.M.M. tarafından üç kez takdirname verilen tek kişidir.

Savaşın sonra İzmir'de yeni tayyarecileri eğitmeye başlar. Edirne'ye yanlışlıkla inen bir yolcu uçağını almakla görevlendirilir. Hizmeti karşılığı uçağa "VECİHÎ" adı verilince uçak inşa etmek düşünceleri canlanır. İzmir Seydiköy Hava Mektebi'nde - bugünkü Gaziemir Hava Teknik Okullar Komutanlığı uçak yapımı projesine devam eder. 1923'te ganimet olarak Yunanlılardan ele geçen motorlardan yararlanarak ilk Türk uçağını imal eder. 28 Ocak 1925'te "VECİHÎ K-VI" adını verdiği uçağını uçurur, ancak ödül yerine onu ceza beklemektedir. Vecihî Hürkuş'un ödül beklerken ceza almasının nedeni, havacılıktan anlayan kimsenin bulunmamasıydı. İzin verecek mercî olmadığı için izinsiz havalanmış, bu yüzden de cezalandırılmıştır.

Daha sonra askerî havacılıktan ayrılarak uçak tasarımı ve yapımı çalışmalarına devam etmiştir. Havacılığa gönül veren Tayyareci Vecihî Hürkuş da sadece Türk havacılık tarihinin değil, belki de tüm Türkiye tarihinin en ilginç simalarından birisiydi.

Vecihî Bey (Hürkuş), I. Dünya Savaşı yıllarında Kafkas cephesinde savaşırken bir Rus uçağını düşüren ilk pilotumuzdur. Esir düştüğü Rusların Hazar Denizi'ndeki Nargin adası kampından yüzerek kurtulmuş, İran üzerinden Türk topraklarına/Musul'a geçerek, ülkesine dönmeyi başarmıştır. Millî Mücadele yıllarında kullandığı uçakla, bu defa bir Yunan uçağını düşürerek, ordumuzun çok büyük bir moral bulmasına vesile olmuştur. Vecihî Bey'e kırmızı şeritli İstiklal Madalyası ve üç takdirname verilmiştir. TBMM tarafından üç takdirname verilmiştir.

1923'te, ganimet olarak ele geçen Yunan uçaklarının motorlarından faydalanarak "ilk Türk uçağını" imal etmiştir. 28 ocak 1925'te, VECİHÎ K-VI adını verdiği uçağını uçurmayı başarmış, ödüllendirilmesi gereken Vecihî Bey, "izinsiz havalanmaktan" 10 gün hapis, maaşından kesilen bir para cezasına çarptırılmıştır. Memleket âşığı bu insan mücadelesini, İstanbul Kadıköy'de kiraladığı bir marangozhaneyi uçak imalathanesine dönüştürerek sürdürmüş ve bunda da muvaffak olarak, 16 Eylül 1930'da büyük bir kalabalık ve basın mensuplarının karşısında, uçuşunu başarıyla gerçekleştirmiştir. "Uçabilirlik Sertifikası" için İktisat Bakanlığı'na başvurmuş, bakan Mustafa Şeref Özkan zamanında, 14 Ekim 1930'da "Tayyarenin teknik vasıflarını tespit edecek kimse bulunmadığı" gerekçesiyle, talep ettiği vesika verilmemiştir. Bunun üzerine, uçağını parçalara ayırarak Çekoslovakya'ya götürüp Prag'da montajını yapmış, lisansını alarak, 05 Mayıs 1931'de uçağı ile ülkesine dönmüştür.

Vecihî Bey, Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu) yararına, Ankara'dan kalkıp kuzey-doğu uçuşu ile 10 vilayet, 13 ilçe merkezine, güney-batı ve kuzey batı uçuşlarında da 11 il ve 24 ilçe merkezine başarı ile iniş ve kalkışlar gerçekleştirip, halkımızın büyük muhabbetini kazanmış, sevinç, iftihar ve ümit kaynağı olmuştur.

1932'de ilk Türk Sivil Havacılık Okulu'nu kurarak, biri kız yeğeni Efibe (Efide), diğeri Bedriye (Gökmen) olmak üzere 2 kadın, 12 pilot ve paraşütçü yetiştirmiştir. İlk DENİZ UÇAĞI'nı yapıp, heveslenen çocukları yanına alarak İstanbul semalarında gezdiren de odur. Bütün parasını lisans almak, pilot yetiştirmek için harcaıyıp beş parasız kalınca imdadına, bir başka vatan sevdalısı olan Nuri Demirağ yetiştirmiş, verdiği 5000 lira ile yeni modeller geliştirmiş, 1933'te NURİ BEY adını verdiği Kabin (yolcu) Uçağını yapmıştır.

Türk Hava Kurumu'ndaki başarıları Atatürk'ün dikkatini çekmiş ve 1937 yılında Tayyare Mühendisliği tahsili için Almanya'ya gönderilmiş, ülkesine bir an önce hizmet etmek için, 4 yıllık okulu 2 yılda bitirerek, 1939 yılında Türkiye'ye dönmüştür. Geldiğinde Vecihî Bey'i gönderen Atatürk ölmüş, yeni yöneticiler, bir Türk çocuğunun 4 yıllık okulu 2 yılda bitirmiş olmasını hafsalalarına sığdıramamış olmalı ki, diplomasına inanmamışlar ve denkliğini kabul etmeyip “mühendislik ruhsatı” vermemişlerdir.

1930'da Kadıköy'de bir keresteci dükkânını kiralayarak üç ay içinde ilk Türk sivil uçağını, aslında ikinci uçağı VECİHİ XIV'ü inşa etti. İlk uçuşunu 27 Eylül 1930'da Kadıköy Fikirtepe'de büyük bir kalabalık ve basın topluluğu karşısında yapmıştır. Bu uçuştan sonra VECİHİ XIV ile önce Yeşilköy'e, sonra Ankara'ya uçmuştur. Uçabilirlik Sertifikası için İktisat Bakanlığı'na başvurmuş, 14 Ekim 1930'da “Tayyarenin teknik vasıflarını tespit edecek kimse bulunmadığından gereken vesika verilmemiştir” cevabını almıştır. Hürkuş, bunun üzerine bakanlık nezdinde yapılan girişimler sonucu uçağa istenen belgenin alınması amacıyla uçağı sökerek demiryollarından kiraladığı vagonla Çekoslovakya'ya gönderilmesi için müsaade almıştır. Hürkuş, 6 Aralık 1930'da Prag'a geldiğinde henüz tayyare gelmemiştir. Tayyareye ait statik raporu gibi resmî evrak önce Çek diline çevrilmiş, uçak gelince tekrar monte edilerek uçağın malzemeleri ve her türlü teknik kontrolü yapıldıktan sonra uçuşu istenmiş, her türlü uçuş şekilleri ile uçuşun kontrolü tamamlanmıştır.

Hürkuş, 23 Nisan 1931'de Çekoslovakyalı yetkililer tarafından civardaki bir gazinoda düzenlenen bir törenle başköşesinde “Yaşasın Türk Tayyareciliği” yazılı bir pankartla onurlandırılarak uçuş müsadesini almıştır. 25 Nisan



1931'de Çekoslovakya'dan uçarak Türkiye'ye gelmek için yola çıkarak 5 Mayıs 1931'de Türkiye'ye gelmiştir.

Vecihi Hürkuş, 1931 yılında TTAÇ (Türk Tayyare Cemiyeti) yararına Türkiye turu yaptı.

Birinci Tur:

(02.09.1931): Ankara, Kızılcahamam, Gerede, Bolu, Ereğli, Zonguldak, Cide, Sinop, Samsun, Trabzon, Of, Rize, Gümüşhane, Bayburt, Suşehri, Zara, Hafik, Sivas, Şarkışla, Akdağmadeni, Sorgun, Yozgat, Sungurlu, Kalecik, Ankara.

İkinci Tur:

(09.11.1931): Ankara, Gölbaşı, Bağla, Şereflikoçhisar, Aksaray, Konya, Beyşehir, Seydişehir, Alanya, Manavgat, Antalya, Fethiye, Köyceğiz, Muğla, Göktepe, Kale, Tavas, Karacasu, Babadağ, Denizli, Çal, Çivril, Karahallı, Ulubey, Uşak, Küthya, Eskişehir, Çukurhisar, İnönü, Bozüyük, Karaköy, Söğüt, Geyve, Adapazarı, İzmit, İstanbul.

1932'de Vecihi Hürkuş, 1 Sivil Tayyare Mektebi isimli ilk Türk Sivil Havacılık Okulu'nu açmıştır. Okulda ilk Türk kadın pilotu olan Bedriye Gökmen ile birlikte 12 pilot yetiştirmiştir. İstanbul Kalamış-Kadıköy'de Türkiye'nin ilk sivil uçağı VECİHİ XIV, ilk eğitim ve spor uçağı VECİHİ XV, 160 beygirlik Mercedes uçak motorlu deniz kızağı VECİHİ SK-X üretilmiştir. Nuri Demirağ, bir tayyare yapımı için 5.000 TL vermiş, böylece 1933'te Vecihi Hürkuş tarafından NURİ BEY adı verilen VECİHİ XVI kabin uçağı yapılmıştır. Vecihi Bey, zor koşullarda eğitim yaparken bâzı kurumların, örneğin TEKEL İdaresi'nin ve Türkiye İş Bankası'nın reklâmlarını yapmış, bâzı vatansever yetkili kuruluşların da yardımları olmuştur.

1937 yılında Türk Hava Kurumu, Hürkuş'u mühendislik eğitimi alması için Almanya'daki bir mühendislik okuluna gönderdi. 1939 yılında mezun olarak ülkesine dönen Vecihi

Hürkuş'a iki yılda mühendis olunmasının imkânsızlığı gerekçesiyle uçak mühendisi ruhsatı verilmedi.

1954 yılında ilk sivil havayolu şirketi olan Hürkuş Hava Yolları'nı kurmuş, ancak kazalar, kaçırılmalar ve sabotajlar gibi sebeplerle şirket, uçuştan men edilmiştir.

Türk havacılık tarihinin en üretken ve girişimci kişilerinden olan Vecihi Hürkuş, Ankara'da 16 Temmuz 1969 tarihinde Gülhane Askerî Tıp Akademisi Hastanesi'nde ölmüştür.

Türk Havacılık ve Uzay Sanayii tarafından milli imkânlarla üretilen, özgün olarak geliştirilen ilk uçak konumunda ve ilk Türk sivil imalatı sertifikasına sahip uçağımız Hürkuş ismi ile anlamlı, teknolojisi ve kullanışlılığı ile sınıfına göre üstün özelliklerle sivil ve askeri ihtiyaçları karşılayacak olan uçaktır. Bir fikirden, bir efsaneden doğan ve azimle gökyüzünde buluşan Hürkuş'u inceleyim.

Vecihi Hürkuş, Türk Havacılık tarihinin kahramanlarından biri. Havacılıkta ilklerin insanı olmayı başaran Vecihi Bey Türkiye'nin ilk yerli uçağını üretip uçurdu, ilk uçuş okulunu kurdu, ilk kadın pilotumuz Bedriye Tahir Gökmen'i eğitti. Peki Vecihi Hürkuş tayyareci olmaya nasıl karar verdi?

I. Dünya Savaşı yıllarında Mısır Seferini yapan ve aynı zamanda ilk hava şehitlerimiz olan Fethi, Sadık, Nuri Bey uçak kazası sonrasında hayatlarını kaybetmeleri Vecihi Bey'i derinden yaraladı. Bu sarsıcı kazadan fazlasıyla etkilenen Vecihi Bey tayyareci olmaya karar verdi. Birçok savaşa katıldı.

Kafkas Cephesi'nde bir Rus uçağını düşürdü ve **“düşman uçağını düşüren ilk pilot”** unvanını kazandı. Bu sırada esir düşmesine rağmen kaçmayı başardı ve **“sivil tayyareci olarak”** Kurtuluş Savaşı'na katıldı. Kendi ürettiği

uçağı 1925 yılının ocak ayında Vecihi K-VI uçağı Seydiköy Tayyare Meydanı'ndan havalandı. 15 dakikalık bu uçuşundaki coşkuyu notlarında şöyle ifade ediyordu:

''Belki heyecanım vardı, fakat sevinçten hiçbir şey hissetmeden kuşumun ayaklarının yerden kesildiğini anladım''

Milli uçak üretme yolunda birçok engelle karşılaşan Vecihi Bey hiçbir zaman yılmadı. Bu yoldaki inancını "**Ben muvaffak olmak için buna muhtacım.**" diyerek notlarında anlatıyordu.

İşte böyle azimli bir insanın ismini alan proje Türk Başlangıç ve Temel Eğitim Uçağı **Hürkuş** Türk Havacılık ve Uzay Sanayii maharetiyle ülkemize kazandırılan milli uçağımızdır. Ankara Akıncı Hava Üssü'nden gökyüzüne havalandığında tarihler 29 Ağustos 2013 gösteriyordu. Gelin hep birlikte 88 yıllık milli uçak serüvenimize bir göz atalım.

- Havacılığa Kesin Giriş Yapıyoruz:

Türk Havacılık Uzay Sanayii( TUSAŞ) 1973 yılında ülkesine hizmet etmek amacıyla bu serüvene çıktı. 2005 yılında %100 milli sermaye oldu ve aldığı bu güçle ilk büyük hamlesini yaptı. Milli uçak üretme isteğini güçlü bir iradeyle ortaya koydu. Savunma Sanayi Müsteşarlığı da artık doğru zamanın geldiğine inanıyordu. Hava Kuvvetleri Komutanlığı ihtiyaçları doğrultusunda harekete geçildi ve dünyada kullanılan birçok eğitim uçağı incelendi. O günlerde "vortex" olan uçağın hazırlıkları için ilk çalışmaların TUSAŞ tarafından yapılması istendi. Hava kuvvetlerimizin acil ihtiyacı nedeniyle ertelenen projeden dolayı uçak ihtiyacı Kore Havacılık Endüstrisi (KAI) tasarımı KT-1 modeliyle karşılandı.

Savunma Sanayi Müsteşarlığı aldığı kararla aynı zamanda özgün bir temel eğitim uçağının da Türk Havacılık ve Uzay Sanayi tarafından üretilmesi hedeflenmişti.

Türkiye'nin milli uçağı, KT-1 uçağının performansını karşılamasının yanında yapısal anlamda daha uzun ömürlü olması hedeflendi. "Vortex" adıyla çalışmalarına başlanan bu milli uçağın artık özgün bir isme ihtiyacı vardı. Bu isim ülke insanımızı heyecanlandırmalı, milli uçak semalara yükselirken gururlandırmalıydı. Uçağın adı için emeğı geçen herkese fikirleri soruldu ve cevap **Hürkuş'** da yoğunlaştı.

- **Hürkuş Yeniden Doğuyor:**

Milli uçağa Hürkuş isminin verilmesiyle oluşan heyecan sonucunda uçağın üretim sözleşmesine zorlu bir madde daha eklendi. Milli Uçak, Avrupa Sivil Havacılık Otoritesi, kısaca EASA (European Aviation Safety Agency) tarafından sertifikası verilecekti.

Hava kuvvetlerimizde yer alan eğitim uçaklarını inceleyen mühendisler deneyimli pilotlar ile görüşüp fikir alışverişi yaptı. Öneriler neticesinde dünyada özgün tasarımlardan biri olmasına karar verdiler. Hava kuvvetlerimizin isteğı doğrultusunda milli uçağın 1600 beygirlik motor ve güçlü fırlatma koltuğıyla üretilmesi düşünöldü. Ayrıca 6 dakikada 15 bin feet (4.5 km) yüksekliğe ulaşması kararlaştırıldı. Bunların yanında milli uçağın gece ve gündüz uçabilecek bir kabiliyete sahip olması istendi. 7 Şubat 2007 tarihinde, TUSAŞ, EASA'ya ilk başvurusunu yaptı.

- **Hürkuş Hayat Buluyor:**

Ön Tasarım Değerlendirme Evresi kapsamında uçağın alt sistem mimarisi belirlenerek, motor, aviyonik ve diğere alt sistemlerin özellikleri çıkartıldı ve aerodinamik yüzeylerin tasarımına karar verildi.

Özgün uçak tasarım iradesinin yanında özgün bir kanat profili üretme isteğini de ekleyen TUSAŞ çalışmalara başladı. Tasarlanan özgün kanat profili ATA0201 ile dünyanın standart kanat profillerinin dışına çıktı. Hürkuş

irtifadaki yüksek seyir hızını ve alçak hızlarda iniş yapabilmesi için benzer eğitim uçaklarına göre daha küçük kanat tasarlanmaya karar verildi. Gereksinimleri karşılması için kanat kesitinin de “damla “ şeklinde olmasına karar verildi. Sonuç olarak kanat, uçağın genel gereksinimleri ve performans hesaplamaları göz önüne alınarak hesaplandı. Vecihi Hürkuş’un ölümünün 40. yıl dönümü olan 16 Temmuz 2009 tarihinde Hürkuş’un ilk metal parçası üretildi. Bir taraftan milli uçak için canla başla çalışılırken bir taraftan da Vecihi Hürkuş’un anısını yaşatmak için eşsiz bir vefa örneği gösteriliyordu. Hataları giderme de büyük ilerleme kaydeden Hürkuş artık ilk test için hazırlanmaya başlandı. Hazırlık aşamasında Hürkuş’un katı modeli oluşturuldu ve 1/3 buçuk ölçeğindeki modeli üretilerek İsviçre ve Almanya’da rüzgâr tüneli testine tabi tutuldu. Özgün uçak tasarımı ve uçak gövdesi testlerini başarıyla tamamladı.

Hürkuş tam olarak beş binden fazla parça ile tasarlandı. Her bir parçanın uçak için güvenlik faktörü dikkate alınarak kontroller yapıldıktan sonra parçaların uçağa konumlandırılması yapıldı ve uygun olmayan parçalar tekrardan üretime sokuldu. 27 Haziran 2012 tarihinde Hürkuş için “Roll-Out”, yani hangardan çıkarılma töreni yapıldı. Milli Uçağımızın isim kaynağı Vecihi Hürkuş’un kızı Gönül Hürkuş Şarman ve bir diğer havacılık kahramanımız Nuri Demirağ’ın yakınları töreni ön sıralardan takip ettiler. TUSAŞ çalışanları Hürkuş’un rakiplerinden çok daha iyi bir hale getirmek için bazen bir parçayı defalarca ürettiler. Bu ekip başarısını ispatlamak üzere ülke insanının kendilerine olan inançlarını ve güvenlerini yüreklerinde hissederek yoğun ve uzun çalışmalara rağmen başarı motivasyonlarını kaybetmediler.

## HÜRKUŞ'UN TEKNİK ÖZELLİKLERİ

Pilot konforunu ve yaşamsal aktivitelerini desteklemek üzere uçakta yüksek performanslı iklimlendirme sistemi ve anti-g sistemine yer verildi. Acil durumlar için uçakta iki adet batarya olup, kritik sistemler toplam 60 dakika besleyebiliyor. Hürkuş'un iniş takımları ise askeri eğitim uçaklarına özgü yüksek şok dayanımlı 13 ft/s çökme hızıyla iniş yapabilecek şekilde tasarlandı. Uçağın iniş ve kalkış hızına etkisi bilen deneyimli mühendisler yaptıkları analiz çalışmaları sonunda "Advanced TAI Airfoil" uçak kanadına yer verdiler.

Hürkuş'un Gökyüzüyle İlk Teması:

Tasarım ve üretim aşamaları başarılı bir şekilde geçen Hürkuş, TUSAŞ'ın EASA'dan da Tasarım Organizasyon Onayını alarak güçlü bir şekilde yoluna devam ediyordu. Uçuş testlerinin daha yakından takip edilmesi ve analizlerin yapılması için şirket tesislerinde özel bir test merkezi kurdu. Bu test merkezinde uzman mühendisler test verilerini analiz ederek tüm verileri burada değerlendirecekti. Milli uçağın ilk uçuş testleri için bir test pilotuna ihtiyaç vardı. Hürkuş'un tasarım sürecinde mühendislere deneyimlerini aktararak destek veren Binbaşı Pilot Murat Özpala ilk akla gelen isimdi ve vakit kaybedilmeden bu isimle çalışmaya karar verildi.

Milli bir uçağın yapılacağını duyduğu anda "Bu uçağı kim uçuracak?" sorusunu soran Murat Özpala, şimdi o uçağı kullanacak ilk pilot oluvermişti. TUSAŞ'ta test pilotu olabilmek için Kanada'nın yolunu tuttu. Uzun eğitimler sonunda test pilotu unvanını kazanan Murat Özpala ülkemize döndüğünde Hürkuş'un kokpitine giren ilk isim oldu. Hürkuş

yer testlerini başarılı bir şekilde tamamladı. Yapılan tüm analiz sonuçları test sonuçlarıyla eşleşti. 19 Şubat 2013 tarihinde Hürkuş'un motorunun sesi ilk defa TUSAŞ tesislerinde yankılandı. Milli uçağı göklerde görmek isteyen milletimiz gözünü TUSAŞ'a çevirmişti. TUSAŞ yönetimi uzun yıllardır milletin beklediğı bu anı daha fazla bekletmeden 29 Ağustos 2013 tarihinde yapma kararı aldı. 31 Temmuz 2013 tarihinde verilen tescil sertifikasıyla da Türkiye'nin İlk Temel Eğitim Uçağı Hürkuş, "TC-VCH, 001" seri numarasıyla tarihteki yerini almıştı.

En Önde Ayakta, Ak Saçlı Genç Kadın:

29 Ağustos 2013 günü sabahın erken saatleriyle beraber tüm millet gökyüzüne kilitlenmişti. Murat Özpala turuncu test pilotu tulumuyla Hürkuş'la bir araya geldi. O gün hissettiklerini şu sözlerle anlatıyor: "Herkesin gözü bu tayyarenin üzerinde. Acaba sağ salım indirebilecek miyim? Bunlar aklımdaki ve gönlümdekiler."

Murat Özpala kokpitteki yerini aldığıında nefesler tutulmuştu. Büyük bir heyecan vardı. Havalanmak için koşmaya başlayan Hürkuş havalandı ve 500 feet'de 259 km/sa hıza ulaştı. Tüm bunlar olurken kalabalığın arasında ön saflarda yerini alan Vecihi Bey'in kızı Gönül Hürkuş Şarman'ın ağzından "Mutluyum, çok şükür. Bugünü gördüğüme çok mutluyum." Cümleleri dökülüyordu. 89 yaşında hayata gözlerini yummadan birkaç sene önce babasının hayallerine tanıklık etmenin gururunu ve coşkusunu yaşıyordu.

- Hürkuş Havacılık Tarihindeki Yerini Aldı:

Denetimlerden geçen testlerde kendini kanıtlayan, EASA ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden sertifikaye edilen ilk uçak olan Hürkuş'un sertifikası, 12 Temmuz 2016 tarihinde dünyanın en önemli havacılık organizasyonlarından Farnborough Havacılık Fuarında dönemin TUSAŞ Genel

Müdürü ev sahipliğini üstlendiği bir törende Avrupa Sivil Havacılık Otoritesi EASA Sertifikasyon Direktörü tarafından teslim alındı.

Hürkuş bu sertifikayı alarak aynı zamanda kanopisinin özellikleri ve fırlatma koltuğu sistemlerini aynı uçak içerisinde EASA'ya sertifikaya ettirilen ilk uçak olarak tarihteki yerini aldı. Hürkuş'un tasarımı için toplam 1 milyon saat harcandı.4.800 teknik rapor ve 7.500 teknik resim hazırlandı. 5.221 detay parça üretimine kafa yoruldu. Uçağı ortaya çıkararak ekibin yaş ortalaması 30'un altındaydı.

Türk havacılık tarihinde pek çok ilke imza atan Vecihi Hürkuş, pilot olarak ilk uçuşunu 21 Mayıs 1916 tarihinde henüz 20 yaşındayken yaptı. Hürkuş, tayyarecilik tahsilini bitirir bitirmez atandığı Kafkas Cephesi'nde ilk Rus uçağını düşürdüğünde ise henüz 21 yaşındaydı.

Gök maviye âşıktı. Bu tutkusu vatana aşkıyla perçinlenen Vecihi Hürkuş, tüm ömrünü vatani ve havacılığın gelişimine adadı. İnsanların aya ayak basmak üzere dünyadan ayrıldığı gün olan 16 Temmuz 1969'da hayata gözlerini yumduğunda, geride bir insan ömrüne sığması imkansız gibi görünen başarılar ve havacılık alanında gelecek nesillerin mutlaka izlemesi gereken bir yol haritası bıraktı.

- Baştayyareci'nin kaleminden K6 uçuşu:

Türk havacılık tarihinde 30'dan fazla ilke ismini yazdıran Vecihi Hürkuş, Türkiye'nin ilk yerli uçağını da yaparak bu uçağın ilk ve tek uçuşunu gerçekleştirdi. Baştayyareci Vecihi Hürkuş, 28 Ocak 1925'te İzmir'de gerçekleştirdiği uçuşun öyküsünü, o yıllarda yayımlanan Resimli Ay dergisi'ne anlatmış.

"İlk Türk tayyaresini nasıl yaptım ve nasıl taltif edildim" adlı yazısında küçük yaşlardan itibaren makineyle meşgul olduğunu, bu nedenle uçak yapabileceğine dair



kendisine çok güvendiğini belirten Hürkuş, o günlerde yaşadıklarını şu kelimelerle anlattı:

"Uzun müddet tereddüt devresi geçirdim. Nihayet arkadaşlarımla teşvikiyle bir tecrübe yapmaya karar verdim. Geceli gündüzlü çalışarak elimizde mevcut tayyarelerden tamamen farklı, onlardan daha basit, fakat sürat ve mukavemet itibarıyla onlardan üstün yeni bir proje vücuda getirdim. Bu projeyi hayata geçirmek için Kuvayı Havaiye Müfettişliğinin tasvip etmesi lazımdı. Projemi müfettişliğe verdim ve müsaade ettikleri takdirde bu proje dahilinde yeni sistem bir Türk tayyaresi yapabileceğimi bildirdim. Müfettişlik, projemi, eski bir tayyareci olan fen memuruna tetkik ettirdi. Fen memurluğu projeyi onayladı. Tayyarenin inşasına müsaade edildi. Hayatımda o gün kadar mesut olduğumu hatırlamıyorum. Büsbütün yeni sistem bir tayyare yapacak, memleketime yeni bir şey hediye edecektim. İstikbalde tayyarenin oynayacağı mühim rolü herkesten iyi bildiğim için bu hediyenin ileride kıymeti takdir edileceğine kani idim. İnşaata başlamak için icap eden malzemeyi verdiler, derhal faaliyete geçtim.

Gövdeyi yaptık, ayakları taktık. Kuyruğunu bitirmek üzereydim. Muvaffak olmak ümidiyle gece sevincimden uyku uyuyamıyor, gündüz yorulmak bilmez bir faaliyetle çalışıyordum. Artık 5-10 güne kadar tayyare bitecek, eserim tamam olacaktı. Bu sırada fen memuru istifa ediyordu. Bunun üzerine tayyarenin inşası ertelendi. Bu karar beni ta kalpgahımdan vurdu. O gün beynime bir kurşun sıksalardı bu kadar müteessir olmayacaktım. Bu kadar meşakkatle dayandıktan sonra, bu kadar ümide düştükten sonra birdenbire tamam olmak üzere olan eserimi topraklar üzerinde terk edip çekilmek bana çok acı geldi. Günlerce tayyaremın yanına gittim, eserimin yavaş yavaş ölüşüne şahit oldum. Ölümüne mahkum hasta çocuğu yanında ağlayan bir

baba vaziyetindeydim. Eserimi bitirmeme rağmen müsaade etmiyorlardı."

Vecihi Hürkuş, bütün cesaretini toplayarak müfettişliğe başvurduğunu belirttiği yazısında, bu girişiminin ardından uçağın yapımına devam etmesine izin verildiğini kaydetti.

Bunun üzerine kanatları hazırlayıp motoru taktığını belirten Hürkuş, "Tayyarem tamam olduğu gün dünyanın en büyük kaşifi kadar mesut ve bahtiyardım." ifadelerini kullandı.

Bu süreçte ikinci engelle mücadele etmek zorunda kaldığımı anlatan Hürkuş, yazısına şöyle devam etti:

"Müfettişlik, tayyarenin tecrübesine müsaade etmiyor, bir defa Heyet-i Fenniye tarafından tetkikine lüzum gösteriyordu. Tayyareyi ben yapmıştım, üzerinde ben uçacak, hayatımı ben tehlikeye koyacaktım. Ben ne kadar sabırsızlanıyorsam, onlar o kadar soğukkanlılık gösteriyorlardı. Heyet-i Fenniye tayyareyi tetkik etti. Uçmasına mani bir kusur görmedi fakat tecrübe yapılmasına da müsaade etmedi. Tetkikat bir aydan fazla sürdü. Bir türlü karar verilmiyor, tecrübe yapmama müsaade edilmiyordu. İzdırabımdan çıldırarak hale gelmiştim. Ben tayyaremden emindim. Muvaffakiyetle uçağımdan zerre kadar şüphem yoktu. Bunu Heyet-i Fenniye'ye fenni delillerle ispat etmiştim. O halde neden bu eserimin tecrübe edilmesine müsaade etmiyorlardı. Artık tahammülüm kalmamıştı. Bir gün gizlice tayyaremi meydana çıkardım, motoruna gaz doldurdum, üzerine atladım ve makineleri tahrik ederek havalandım. Yükseldikçe ruhum açılıyor, muvaffakiyetimden ciğerlerim şişiyordu. Eminim ki ilk tayyareyle uçan mucitler bile bu kadar derin bir zevk duymamışlardır. İşte altımdaki makinaları şamdan eden (neşelendiren) gürültülerle ilerliyor, semadan bütün cihana muvaffakiyetimi ilan ediyordu.

Tayyarem yükselir yükselmez karargâhta bulunanlar hemen meydana koşmuşlar, ansızın havaya yükselen bu tayyarenin hangi tayyare olduğunu tetkike koyulmuşlar, nihayet benim uçtuğumu anlayınca merak içinde beni beklemeye başlamışlardı. Ben yere iner inmez arkadaşlarım etrafımı aldılar. Muvaffakiyetimi (başarımı) tebrik ettiler. Fakat biz asker olduğumuzu unutmuştuk. İçimden gelen hisse mukavemet edemeyerek verilen emir hilafına tecrübeye kalkışmış, müfettişliğin emrini dinlememiştim. Müfettişlik derhal bir emri vaki ile on gün hapse ve yarım maaşımın katına karar verdi. Mektep sıralarında iken aldığımız terbiye bize ya mükâfatla ya da cezayla karşılanacağını öğretmişti. Benim muvaffakiyetim cezayla mükâfat görüyordu. Bu icadımdan dolayı bir ikramiye ile taltif edilmem lazım gelirken, 10 gün hapse mahkum olmuşum. Fakat bu ceza artık benim için ehemmiyetini kaybetmişti. Ben tecrübemi yapmış ve tereddütler içinde bulunan Heyet-i Fenniye'ye tayyaremin mükemmeliyetini tasdik ettirmiştim. Benim için en büyük mükafat buydu."

- Uçağın inişinde kurban kesildi.

Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği Başkanı, AA muhabirine yaptığı açıklamada, K6 uçağının Vecihi Hürkuş'un 16 uçak projesinden birisi olduğunu söyledi.

Hürkuş'un bu projelerden bazılarını hayata geçirdiğini, bazılarının ise bugün sadece isminin bilindiğini ellerinde bu projelere ilişkin bilgi bulunmadığını kaydetti.

Yapımına 1923'te başlanan ve 1924'te tamamlanan K6'da, Yunanlıların İzmir'den çekilirken geride bıraktıkları hava gücünün malzemelerinin kullanıldığına işaret eden müze başkanı şöyle konuştu:

"Çok uzun bir süreç oluyor. İşlerden anlayan kimse yok. Marangozlarla çalışıyor. Ahşap ve bezden bir uçak imal ediyorlar. Yapımının uzun sürmesi nedeniyle uçak daha

kullanılmadan eskiyor. Uçağın yapımı tamamlanıyor, bu sefer de karşısına vizyon sahibi olmayan, uzmanlıktan uzak bir heyet çıkıyor. Heyet güvenli olmadığı gerekçesiyle uçuşuna izin vermiyor. Vecihi Bey de 28 Ocak saat 15.00'te uçağına gaz dolduruyor ve tırmanıyor. Yapabildiği tecrübeleri yaptıktan sonra yere iniyor. İlk Türk uçağının uçuşuna tanık olan arkadaşları onu kurban keserek karşılıyorlar. Fakat ne yazık ki bunu yaparak emirlere karşı geliyor ve ceza alıyor."

İlk uçağın yapılmasının tesadüfi olmadığını da ifade eden başkan, "Bilginin, emeğin, düşünmenin, azmin, iradenin ve çok çalışmanın sonucudur. Dolayısıyla bu çok önemli bir girişimdir" dedi.

Müze başkanı, o yıllarda sivil pilot olan Vecihi Hürkuş'un ceza almasından iki gün sonra istifa ettiğini kaydetti.

- K6 İzmir'de çürümeye terk edildi:

Hürkuş'un şubat ayında bugünkü adı Türk Hava Kurumu olan Türk Tayyare Cemiyeti'nde çalışmaya başladığını belirten müze başkanı, sözlerini şöyle tamamladı:

"Vecihi Bey o uçakla pilotlar yetiştirmek istedi, bunun için çok mücadele etti. Önce bireysel olarak başvurdu. Türk Tayyare Cemiyeti Reisi Cevat Abbas'ın uçağın cemiyete teslim edilmesi girişimlerinden de sonuç alınamadı, ona da izin verilmedi. Uçak Gaziemir'de, açık alanda, İzmir'in sıcağında, rüzgârında, soğuşunda perişan oluyordu. Vecihi Bey, dilekçeler vererek uçağın en azından kapalı bir yere alınması için defalarca müracaat etti. Elimizde bir yazının aslı var. O yazıda Vecihi Bey diyor ki 'Bu, Türkiye'de yapılan ilk uçaktır, bunun korunması gerekir. İleride çok daha büyük anlamları olacak, bunu mutlaka korumaya alın.' Hatta yer gösteriyor, 'Falanca bölgede kapalı şöyle bir mekân var,

burada muhafaza edilebilir' diye. Ama bu talepleri uygun bulunmuyor."

Yakamızı bir türlü bırakmayan o soru yine sahnede:  
"sanayileşmede neden geç kaldık?"

## TBMM TUTANAĞI

İstanbul Milletvekili Ali Rıza Arı'nın, Sütlüce'deki Nuri Killioğlu Fabrikasına fülminat ve kapsül imali için müsaade verilip verilmediği hakkındaki sorusuna Millî Savunma Bakanı Hüsnü Çakır ve Başbakan Şemsettin Günaltay'ın sözlü cevapları (6/284)

Yüksek Başkanlığa Sütlüce infilâkı hakkında:

1. — Bu fabrikaya kapsül imal etmek müsaadesi ne zaman ve hangi makam tarafından verilmiştir ?
2. — Fülminat imali müsaadesi verilmiş midir?
3. — Kapsül ve fülminat imalinden evvel nereden temin edilmekte idi?

Başbakanlıkça sözlü olarak cevaplandırılmasına müsaadelerini rica ederim. İstanbul Milletvekili Ali Rıza Arı  
MILLI SAVUNMA BAKANI HÜSNÜ ÇAKIR  
(Samsun) — Bu fabrikanın kapsül yaptığına dair dairesinde bir malûmat yoktur. Kapsül yapması için de tahsisen verilmiş bir müsaade olduğuna dair bir muamele görülmemiştir. Fülminat için de vaziyet aynıdır. Esasen bu fabrika imalâtı için lâzım olan kapsülü mamul olarak Askerî fabrikalardan almaktadır. Daima da öyle yapmıştır.

BAŞKAN — Buyurun.

ALİ RIZA ARI (İstanbul) — Sayın arkadaşlar, bu acı faciaya yine huzurunuzda temas etmekle müteessirim. Bilirsiniz ki, facia bu ayın üçünde vâki olmuştur ve bu facia bize 27 kurbana ve bir o kadar da yaralıya mal olmuştur. Bunların kalan çocukları sigorta teşkilâtının yapmakta olduğu yardımla yaşamaktadır ve yaşayacaktır. Bu facia olmuştur, bu facia karşısında şuurlu ve ateşli Türk işçisi bu facia olmuştur,

diye her hangi bir tehlikeden kaçacak değildir. Onun dikkatli ve enerjili zeki hareketleri, devletin ittihâz edeceği tedbirler hakkındaki ciddiyeti ve vazife alanların vazifelerini tam şümülü ile yapacakları için bu hâdise bir daha tekerrür etmeyecektir. Biz bu facianın kurbanı olan arkadaşların 12 sini 12 mezara gömdük, geri kalan 15'ini de meşhur üç mezara koyduk. Arkadaşlar, bu cenazelerin kaldırılmasında, ailelerinin tesellisinde başta işçi sendikası birliği, Çalışma Bakanlığı İstanbul Belediyesi ve şehitlik teşkilâtına, yaralıların tedavisinde gayret ve şefkat gösteren doktor ve hemşirelere huzurunuzda ve millet huzurunda teşekkür etmeyi bir borç bilirim. Arkadaşlar; hiç şüphe «yok ki, Bu facianın ıstırapları ve esrarı arasında İstanbul'da vazife gören bir savcılık vardır. O hâdiseleri ümit ederim ki en iyi şekilde tebellür ettirecektir. Ama İstanbul'da bu gibi neticeleri bekleyen daha bazı tesisler de vardır. Adliye, adli bakımdan kendi vazifelerini yapadursun, biz de bu gibi akıbetleri karşılayacak ve B. M. Meclisince kabul edilmiş kanunların tatbikatındaki ihmalinden doğan bu gibi neticeler üzerinde biraz durmak mecburiyetindeyiz sanırım. Arkadaşlarım; facianın ertesi günü bazı arkadaşlarla facia yerindeydik. Harabeyi gördük, yaralılarla konuştuk, kalanların da çoğunu ayrı ayrı gördük ve dinledik. Burada yalnız imalâtı harbiye yapmakla mesele kalmış değildir. Size kısaca arz edeceğim. Resmî kayıtlardan aldığım notlara göre bu fabrikanın nasıl teessüs ettiğini ve hangi kanunların ihmal edilerek nasıl derbeder bir tarzda ve anormal bir mesai ile, çalışma mevzuundaki aykırı hareketleriyle nispetsiz bir inkişaf gösterdiğini sizler de göreceksiniz. Müsaadenizle sözü biraz vesikalara bırakalım. Sütlüce Fabrikasının tesis ve inkisarını resmî kayıtlara istinaden kısaca arz etmek isterim: Fabrika 1938'de tesis müsaadesini almıştır. 31. III. 1939 da dâhilî talimatnamesini tasdik için Ekonomi Bakanlığının, Ekonomi

Müdürlüğünün iş dairesine vermiştir. Burada fabrikanın unvanı: Madenî Eşya Fabrikası'dır. Fakat birinci maddesinde fabrikanın harb malzemesi yapabileceği de zikredilmektedir. Fabrika madenî eşya imalâtına başladıktan sonra daha 1939 da kısmen harp malzemesi yapmaya da başlamıştır. Bu fabrikanın yanındaki arsa sahibi olan bir zatla görüştüm, bu fabrika ruhsatı aldıktan bir sene sonra deniz kıyısında montajı yapılmak üzere hazırlanmış olan mayınlar, görmüştür. Oralarda metre karesi 25 - 30 liradan aşağı arsa yoktur, bu zat arsasını 1,5 liraya başkasına devretmiştir. Çünkü arkadaş orayı tehlikeli bulmuş ve orayı fabrika tesisine müsait görmemiştir. Şimdi elindeki müsaade ile işe başlayan, bir taraftan madenî eşya yapan diğer taraftan da mühimmatı harbiye işinde en çok kullanılan font döküm işleriyle de meşgul olmuş ve döktüğünü zımpara taşıyla ıslah ve temizlemeye daha sonra torna ve tesviye etmeye başlamıştır. Fabrika montaj işlerini bir zamanlar bu fabrikanın merkezi mahiyetinde bulunan Zeytinburnu Mühimmat Fabrikasında icra ederken sonradan peyderpey buraya ve tamamıyla nakledilmiştir. Bu suretle burada bir fabrika kurulmuş bulunurken, İstanbul'un bir belediyesi bir vilâyeti olduğu halde bundan haberi olmuyor. Bu fabrikanın 1946'da mühimmatı harbiye imal ettiğini hükümetin Çalışma Bakanlığı'nın bildiğini şimdi okuyacağım. İşçi Sigortaları Genel Müdürlüğü'ne yazılmış bir yazısıyla arz edeceğim. İşçi sigortası primi dolayısıyla bir tenzil isteyen bir müracaat dolayısıyla yazılan bu yazıdan resmen ve sarahaten göreceksiniz. Fabrika 1948 den evvel, Sayın Millî Savunma Bakanının da buyurdıkları gibi, kapsül işini İmalâtı Harbiyeden almakta idi. Fakat o tarihten itibaren son siparişlerini aldığı zaman kapsül dahi yapmaya başlamıştır. Bununla da iktifa etmeyerek genç Kimyager İbrahim fülminat dö merkür (Cıva (II) fulminatveya Hg (CNO)2, bir birincil



patlayıcı. Çok hassastır sürtünme, ısı ve şok ve esas olarak diğer patlayıcılar için tetik olarak kullanılır.) yapmaya, başlamıştır. Fülminat yaptığı yer, altı depo olan ve bir rivayete nazaran 1,5-2 ton barut bulunan bu depodan bir beton taban ve üstünde bir de tahta döşeme ile örtülü bir yerde yapılmakta idi. Bu tahta döşemenin üstünde alelade masalar vardı. Bu bina evvelâ kok, sonra da linyit yakan iki soba ile ısıtılmaktadır. Ben memlekette fülminat yapılmayacak demek istemiyorum. Zaten fülminat (Cıva(II) fülminat veya Hg(CNO)<sub>2</sub> primer patlayıcıdır. Sürtünme ve şoka çok duyarlı olduğundan dolayı özellikle diğer patlayıcıları patlatmak için kullanılan darbeli kapsüller ve patlatma kapsüllerinde bir tetikleyici) yapan genç Türk mütehassıslarımız vardır. Ancak kimyevi ve teknik işlerle uğraşanlar çok iyi bilirlere ki, teknik kaideler ve formüller emir ve iradeleri hiç dinlemezler. Lâubaliliğe hiç gelmezler. En ufak bir ihmâl büyük bir ceza ile karşılaşılır. İşte bu bina içerisinde kapsül de yapılmıştır, fülminat da yapılmıştır. Çok şayanı dikkattir ki; müfettişlerin bu tesisleri teftiş ettiklerine dair benim gördüğüm bir iki rapor vardır. Bu müfettişler teneke dairesine girip teftiş ettikleri halde raporlarında laboratuara ait bir tek kelime yoktur. Bu lâubalilik o kadar çoktur ki havsala almaz. Sütlüce yolu üzerindeki bir binanın içine bin veya iki bin kûsur mermi ve 500 kûsur kadar da el bombası- konmuştur. İnfilâkın ikinci günü gittiğim zaman ve diğer günler buralarını tekrar tekrar gördüm. Şimdi arkadaşlarım; bu gayri fenni tesisat ve mevzuat dışında çalışmak ve anormal inkişaf karşısında harekete geçilmek için sizin koyduğunuz kanun ve nizamnameler acaba ne durumdadır. Biraz da onları görelim. 1930 da çıkmış 1580 sayılı Belediye 'Kanununun 15 nci maddesinin 12, 13, 22 ve 38 numaralı paragrafları sarahaten belediyeye vazifeler yüklemektedir. Bu maddeler belediyeye

orman yangınına karşı, şehrin sağlık ve selâmetini; koruma vazifesine kadar göstermiştir. Kanunları okumakla vaktinizi ihmal etmeyeyim. Kanunun baş tarafında selâmet ve sağlık maddesi mevcuttur; buna rağmen resmî beyanatı dinlediniz, İstanbul'da bu işle meşgul olan belediye makamları benim sorduğum noktalar hakkında rapor verecek durumda değildir. 6 . V . 1944 tarihinde intişar eden 1593 sayılı kanunun 268, 269 ve 270. maddeleri vardır ki, bunlar için de hıfzıssıhha müesseselerimize de vazife verilmektedir. Bu müesseselerle ilgili şahsiyetlerle konuştuğumuz zaman biz sıhate bakarız, derler. Sıhate bakar ama, ölüm olursa ona karışmayız manasını çıkarabilirsiniz. Yetki ve mesuliyeti tam olarak üstüne almış ne bir 'belediye müessesemiz vardır ne de bir hıfzıssıhha müessesemiz, kadrosu tamamdır, muntazam tahsisat ve para almaktadırlar. 1938 de fabrikanın tesisine müsaade etmiş olan bir makam vardır. Fakat maalesef bulamıyoruz, hangi makamdır? 31. III. 1939 da Ekonomi Bakanlığı namına bu fabrikanın dâhilî talimatnamesini kabul etmiş bir iş dairemiz vardır. Dosyası da mevcuttur. Yönetmeliğinin bir maddesinde fabrikanın harp malzemesiyle iştigal edeceği kaydına göre bu müessesenin tesis ve murakabesinde Savunma Bakanlığına yetki tahmil eden 3763 sayılı bir Kanun vardır. Bu kanun, vazife ve salâhiyet, mesuliyet yüklediği bir savunma teşkilâtı vardır. Ve yine bu kanunla ilgili Savunma Bakanlığından maada İçişleri, Ekonomi ve Sağlık Bakanlıklarımız da mevcuttur. Sekiz çalışma mevzuatı, tetkik murakabe memuru ve Çalışma Bakanlığı teşkilâtı vardır. Kanunları okursak arkadaşlar, görürüz ki; limitler gayet iyi tespit edilmiştir. Su götürmeyecek kadar vaziyet sarihtir, katidir, bütün tedbirler düşünülmüş, kanunlar konulmuş, nizamnameler yapılmıştır fakat tatbik edilmemiştir. Reçeteler yazılmış ama eczaneye gitmemiştir, rafta unutulmuştur. Sütlüce Fabrikası hâdisesi

karşısında arz ettiğim yukarıdaki Belediye Kanunu vardır fakat İstanbul'da tam vazife gören bir belediye yoktur. Umumi Hıfzıssıhha Kanunu vardır fakat yine aynı tabirle, kelimeleri değişik olarak arz edeyim, vazifesini bilen ve yapan bir makam yoktur. 3763 sayılı kanun vardır fakat bu kanunla ilgili teşkilât maalesef işlememektedir. İşi kendisine mal etmemiştir. Bu iş ağanın kıymetli atı hikâyesini hatırlatmaktadır ama benzemektedir. Ata bakmak için üç tane seyis tayin etmişler fakat neticede at bakımsızlıktan ölmüştür. Alâkadar makamların vazifesini ve kontrolünü yapıp yapmadıkları hakkında bazı notlarım var, okuyacağım. Bunda bu makamların hangi tarihlerde murakabe yaptıklarına dair raporlarını istedim. Yalnız çalışmadan aldım. Diğer ilgili gördüğümüz makamlar mesuliyeti birbirleri üzerine yüklemekle, atmakla meşguldürler, henüz rapor bulamadılar, aldığım cevapta tetkikatlarında berdevam olduklarını öğrenmiş bulunuyorum. Tabi bunlar arasında arz ettiğim, Hıfzıssıhha müessesemiz, belediyemiz, vilâyetimiz, savunmanın mesul makam ve teşkilâtı vardır. Hatta İstanbul Çalışma Bakanlığı Bölge Müdürlüğünün teftişlerinde dahi bir intizam ve ideal yoktur.

BAŞKAN — Ali Rıza Bey müddetiniz dolmuştur.

İBRAHİM ARVAS (Van) — Söylesinler.

BAŞKAN — Rica ederim, müdahale etmeyin.

ALİ RIZA ARI (Devamla) — İki dakika müsaade buyurunuz.

BAŞKAN — Kısaca fikirlerinizi söyleyip bitiriniz.

ALİ RIZA ARI (Devamla) — Efendim, vaktim kısadır olduğu için kısaca arz edeyim.

İBRAHİM ARVAS (Van) — Hülâsaten.

ALİ RIZA ARI (Devamla) — Üç teftiş 1947 de yapılmış. Bir teftiş de ta 1948 de bir de hâdiseden iki ay evvel. 1947 senesi içinde geçen şayanı dikkat bir iş var.

Kısaca zaptın son kısmını okuyacağım. Fabrikanın, gidilip görüldüğü gibi, fabrika dairelerinin birbirinden ayrı plânlı binalarda bulunduğu ve fabrikasında mavaddı infilâkiye imal etmediği gibi bu namda hiçbir şey mevcut olmadığını ilâveten söylemesi üzerine bu sözleri aynen tutanağa geçirilmiş ve böylece hazırlanan bu zabıt varakası yerinde tanzim edilmiş ve işverene okutulup imza ettirilmiştir. İş müfettişi, İhsan İlhan, İşveren Nuri Killigil. 19. 7. 1947.

Çalışma Bakanlığının İşçi Sigortaları Genel Müdürlüğüne verdiği cevaptan da birkaç satır; «Adı geçen fabrikada 1946 yılı Temmuz ayına kadar infilâk maddeleriyle silâh yapılmakta olduğu ve bugünkü madenî eşya imalâtından başka tekrar bu gibi imalâta geçilmesi ihtimali göz önünde tutularak böyle bir hal vukuunda prim tarifesinin dördüncü maddesi gereğince en yüksek tehlike sınıfı tatbik edilmek üzere iş yerinin muayyen fasıllarla teftiş edilmesi uygun olur. İmza Çalışma Bakanı yerine Fuat Erciyes.

Arkadaşlar, biraz daha okuyacak yerim var, fakat vaktimiz yoktur; kısaca söylemek suretiyle sözlerime son vermek istiyorum. Adliye teşkilâtı bu haberler arasında tetkiklerine devam edecek ve ümit ederiz ki bize hakiki sebepleri gösterebilecek bir netice alacaktır. İstanbul Savcısından bunu bekleriz. Fakat benim kanaatim, bu hâdisede umumi ve hakiki üç sebep görebilmekteyim. 1. Mesul ve ilgili makamların çıkarılan kanun ve nizamlara kıymet ve ehemmiyet vermemesi, 2. Vazife ve mesuliyet korkusu yokluğu, 3. Hatıra ve zülfü yâre kanun fevkinde saygı ve sevgi iptilâsı.

Sayın Başbakan Büyük Mecliste beyanatı sırasında vazife ve mesuliyet duygusunu tesis edeceklerini vaat buyurdular. Bunu ümitle bekliyoruz. Hatıra ve zülfü yâre kanun fevkinde sevgi ve saygı ve sevgi iptilâsına da bir an evvel çare bulmalarını İstanbul'un sağlığı ve selâmeti namına

rica edeceğim. İstanbul'da daha öyle lâubalilikler, öyle hatırlar ve zülfüyârlar vardır ve çoktur ki bunlar artık birçok yurttaşlara kemend olmaktadır. İstanbul bu uzun zülûflerden bizardır. Meclisten ve hükümetten ricam bu zülûfleri keselim. Ve kanunları herkese tanıtalım ve hâkim kılalım. Vatandaşın canını ve sağlığını kazalardan koruyalım. Ben muhtelif makam ve bakanlıkları vazife ve salâhiyet bakımından ilgilendirdiğini sandığım bu hâdise karşısında suiistimal ile mücadele için şu komisyon raporunda gördüğüm şayanı dikkat bir teklifi hatırladım. Teklif sahibi Başbakanlığa bağlı hususi yetki ve mesuliyetlere sahip bir teftiş cihazının kurulmasını istemekte idi. Eğer böyle bir teftiş heyeti bugün olsaydı herhalde keseceği zülûfler ile çözeceği kördüğüm sayısı pek az olmazdı sanırım.

BAŞBAKAN ŞEMSETTİN GÜNALTAY (Sivas) — Arkadaşlar; Sütlüce faciası bütün memleket çocukları gibi, hepimizin de kalplerini parçalayan elim bir vakıadır. Bu vakıanın elimliği nispetinde, vazifedar bir takım insanların, vazifelerini ihmal etmeleri ve kayıtsızlık göstermeleri gibi kötü bir durumu açıklamış olması itibariyle bende ayrıca bir ceriha uyandırmıştır. (Bravo sesleri) Bazı memurların, lâkaydi ve vazife naşinaslığı (göreve bağlılığı olmayan), bir takım hasis menfaat arkasında koşan adamların, hasis menfaatlerini temin etmek için yaptıkları kötü teşvikler, maalesef, seciyesi zayıf birtakım insanları kötü duruma sevk etmiştir. Umumi ve süratli bir teftişin ağır ve ezici mesuliyetinden vareste bırakılan bir kısım memurlar da tamamıyla lâkaydiye sürüklenmişlerdir. Bu hâdiseye el koymuş olan adalet teşkilâtı vazifesini ifa edecek ve faciaya sebep olanları meydana çıkararak şüphesiz cezalarını verecektir. Fakat bunun haricinde bazı dairelerde, kanunların kendilerine tahmil etmiş olduğu vazifeleri hakkiyle ifa etmeyenlerin veya ihmal edenlerin bulunduğu anlaşıldığından

bunlar hakkında bakanlıklarca esaslı ve ciddî tetkikler yapılacaktır. Lâkaydi gösterenlerin, vazifelerini ihmal edenlerin meydana çıkarılmasını arkadaşlarımdan rica ettim. Bu hususta tetkikata başlanmıştır. Şüphesiz bunlar da cezalarını göreceklendir. (Bravo sesleri ve alkışlar) Aynı zamanda bu mahiyette bulunan müesseseler de sıkı bir surette teftiş edilerek gerekli şeraiti haiz olmayanların faaliyetlerine son verilecektir.

BAŞKAN — Bundan sonraki madde kapalı oturumda konuşulacaktır. Dinleyicilerin salonu boşaltmaları için oturuma beş dakika ara veriyorum.

## SANAYİLEŞMEDE NİÇİN GEÇ KALDIK?

Sanayileşme bireyin yalnız başına yapacağı bir iş değildir. Sanayileşmenin olabilmesi için gerekli olan öncü bir girişimci şarttır. Bu girişimci bir buluşu hayata geçirebileceği gibi, yatırım şartlarının uygun olduğu bir sektöre yeni bir tesis kurmak şeklinde de işe başlayabilir. Ancak bu yeterli olmaz. Diğer ticaret aktörlerinin de onu desteklemeleri şarttır. Sonra devlet bu girişimcinin ayakları üstünde durabilmesi için ya ürünlerini satın almak şeklinde, ya ürünlerini ihraç etme pozisyonunda, ya da vergilendirme konularında teşvik ve muafiyetler yoluyla girişimciyi desteklemelidir. Konu ile ilgili bir örnekle olayı daha rahat canlandırmak mümkündür.

James Watt buhar makinesini ekonomik ve kullanışlı bir hale getirmiş, buhar gücüyle çarkları döndürecek hareketi elde etmeyi başarmıştır. Bu makinenin gelişmiş biçimi, makine çağının belki endüstri döneminin gerçek başlangıç noktasını oluşturur. Çünkü buharlı makinenin bulunmasından sonra uzaklık ve hız kavramları değişmiş, bu değişiklik dünyada yeni bir düşünme biçimi ortaya çıkarmıştı.

1807'de Robert Fulton adındaki Amerikalı, buharlı makineyi gemilere uyguladı. Denizler artık eskisi kadar tehlikeli ve bilinmez olmayacaktı.

Buharlı makinenin icadı önemli olmakla birlikte, Stefanson isimindeki tüccarın bu makineyi kendi gemisine uyarlaması toplumsal bir ivme nedeni olmuştur. **Önce bir icat sonra o icadı kullanabilen özel sektör.** Tüccarın bu buluşu kendisine büyük paralar kazandırırken namı da saraya kadar yayılmıştır. Kraliçe onu saraya çağırır. Hakaret için değil, iltifat ve teşvik için: “Benim donanmama yüz adet buharlı makine ile çalışan gemi yapabilir misin?” **Önce icat,**

**sonra özel sektör, ardından devlet desteği.** Devlet yöneticileri bu anlayışta olmalıdırlar. Dr. Ziya Özel bu ülkede yaşamıyor artık. Yeni bir Nuri Demirağ, Nuri Killigil, Vecihi Hürkuş, Şakir Zümre çıkması için kaç yıl beklemek gerekiyor?

İngiltere’de sanayileşme ve sömürgecilik böyle başlamış. Neticede Stefanson da dünyada ilk gemi fabrikatörü olmuş. Böylece sanayi devriminin birinci safhası başlamış. Ardından ham madde, yeterli işçi bulmak için arayışlar vs.

- 1-İcat veya yeni bir girişim,
- 2-Özel sektör,
- 3-Devlet teşviki ve desteği
- 4-Toplumsal organizasyon.

Diyelim ki bu ülkede bir vatandaş önemli bir şey icat etmiş veya ülkenin gelişimine olumlu etkiler yapabilen yeni bir girişimde bulunmuş. Bu icat veya yeni girişim bir müteşebbisin elinde büyük bir tesiste büyük bir firmanın markası olarak üretiliyor. Buradan kar doğuyor, buradan istihdam doğuyor, buradan dünyaya nam salan bir firma doğuyor. Buna girdiler sağlayacak başka işletmeler doğuyor, bunun çıktılarını başka sanayilerde kullanacak diğer işletmeler gelişiyor. Bunun rakipleri doğuyor. Çeşitli saiklerle bunun benzeri başka rakip işletmeler doğuyor ve böylece kendi kendini besleyen bir sanayileşme süreci başlıyor ve bir daha durdurulamıyor.

Türkiye esasında oldukça sanayileşmiş bir ülke. Öyle ki, ihracatının neredeyse tamamı sanayi ürünlerinden oluşuyor. Ama hepimizin bildiği gibi, ithalatı ihracatından daha fazla, sattığı sanayi ürünleri ucuz ve ‘karmaşık’ değil. Sanayi politikası, özel sektöre çeşitli destekler vererek üretim ve ihracat ibresinin ‘istenen’ ürünlere yönlenmesini sağlamalı. Bu da ‘odaklanmış’ sanayi politikalarıyla oluyor.



Sanayileşmenin ilk evrelerinde ‘genel’ sanayi(leşme) politikaları uygulasanız da ilerideki aşamalarda sektör bazlı politikalara geçmeniz gerekiyor. Yani kamu ve özel sektör kaynaklarınız ‘belli’ altsektörlerde yoğunlaştırıp ‘sonuç’ almanız gerekiyor. ‘Sonuçtan’ kasıt o alanlarda dünya devlerini çıkartmanızdır. Bu da teknoloji, markalaşma ve dağıtım ağlarınızı güçlendirmenizle olabilir ancak.

Bilim, Teknoloji ve Yenilikçilik politikalarının (BTY) politikaları sanayileşmenin ilk ve orta devrelerinde değil ileri devrelerinde daha çok uygulanması gerekiyor. Zira, sanayileşme herşeyden önce bir ‘kapasite inşası’ sürecidir. Yani ‘sanayileşme bir uluslararası ölçekte ‘sanayi katmanının’ oluşturulması manasına gelir. Salt ‘fabrikalaşma’ sanayileşmenin göstergesi değildir.

Son yıllarda İHA’lara, RİHA’lara ve SİHA’larla diğer savunma araçlarına yatırım yapıp bunu da başarı ile devam ettiren işletmelerin yaptığı da bu değil midir?

Vecihi Hürkuş uçak fabrikası,

Nuri Killiğil silah ve mühimmat fabrikası,

Nuri Demirağ uçak fabrikası,

Şakir Zümre tesisleri,

Devrim otomobili başlıklarını iyi etüt edebilirsek neden sanayileşemediğimiz daha bir bilinir olacaktır.

**DEVİRİM OTOMOBİLİ:** “Otomotiv endüstrisi söz konusu olduğunda, modern bir ülke kendi ulaşım araçlarını üretmelidir. Günümüz dünyasında ulaşım araçları ekonomide önemli bir yer tutmaktadır. Kendi ulaşım araçlarımızı üretmeliyiz, kendi araçlarımızla taşınmalıyız. İlk olarak, bazı parçaları yapmak zorundayız; sonra, iyileştirme ile bunların% 70-80’ini oluşturmalıyız. Bazı insanlar Türkiye’de otomobil üretmenin imkânsız olduğunu söylüyor. Bu düşünce kara zihinlerin ürünüdür.”

Dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel, 1961 tarihli TÜSİAD toplantısında bu sözleri sarf ettikten sonra bir motor ve otomobil prototipi üretilmesinin talimatını verdi. Devrim Arabaları'nın hikâyesi böyle başladı.

Yirmi Türk mühendis Ankara'ya çağırıldı. Aynı zamanda bir mühendis olan TCDD Genel Müdür Yardımcısı toplantıya başkanlık etti. TCDD'ye 1.400.000 lira ödenek ayrıldı ve projenin teslim tarihi olarak 29 Ekim 1961 olarak belirlendi. Bu, 129 gün gibi bir sürede sıfırdan bir araba üretilmesi anlamına geliyordu.

Bu kadar kısa bir sürede araba üretilmesinin imkânsız olduğunu düşünenler kadar, gerçekleşmesinin mümkün olduğuna inananlar da vardı. Projede bulunan mühendisler, bu 4,5 ayda deyim yerindeyse canla başla çalıştılar. Bazı kaynaklara göre hafta sonları dahil olmak üzere günde 12 saate çıkan çalışma süreleri oluyor, bazı günler fabrikada yatıp kalkıyorlardı.

Yapılması planlanan araba beş kişilik olarak, 1000-1100 kg. ağırlığında belirlendi. Motorun gövde ve başlığı Sivas Demiryolu Fabrikası'nda dökülüp, Ankara Demiryolu Fabrikası'nda işlendi. Piston, segman ve kolları ise Eskişehir'de imal edildi. Motoru Ankara Demiryolu Fabrikasında monte edildi.

Eskişehir Valiliği'nin internet sitesinde yer alan bilgilere göre, Devrim arabasının temel ve teknik özelliklerinin başka bir araca benzememesi için iki farklı prototip oluşturuldu. Arabanın modeli değiştirildi, iki gövde çakıldı. A ve B olmak üzere iki ayrı motor hazırlandı. Şanzımanlar ise Ankara Fabrikası'nda üretildi. Elektrik donanımı ile diferansiyel dişlileri, kadran istavrozları ve motor yatakları ile cam ve lastikleri dışında bütün özellikleri ve mekanik donanımları yerli üretimdi.

Türkiye'nin ilk yerli üretim otomobili, söz verildiği gibi 29 Ekim 1961 sabahı hazırды. Devrim, Ankara'ya trenle taşındı. Buharlı lokomotiflerle çekilen trende bacadan çıkan kıvılcımlardan dolayı araçların alev almaması için başlangıçta yalnızca manevra yapmasına yetecek birkaç litre benzin konuldu. Esas yakıt ikmali Ankara'ya indikten sonra yapılacaktı.

Devrim Arabaları Ankara'ya indikten sonra motosiklet eskortuyla birlikte yola koyuldu. Eskortlar benzin ikmali yapılması gerektiğini bilmediği için, TBMM'nin önüne gelene kadar araçlara benzin doldurulmadı. Beyaz Devrim'e benzin doldurulduğu esnada Cumhurbaşkanı siyah Devrim'e bindi. Ancak araç 100 metre ilerledikten sonra durdu. Gürsel'in "Ne oldu?" sorusuna direksiyonda bulunan Yüksek Mühendis Rıfat Serdaroğlu "Paşam, benzin bitti," diye cevap verdi. Bunun üzerine Cemal Gürsel, tarihe geçen "Garp kafasıyla otomobil yaptık ama şark kafasıyla benzin koymayı unuttuk," sözünü sarf etti. Cemal Gürsel'den diğer araca geçmesi rica edildi ve diğer Devrim ile sorunsuz bir şekilde Anıtkabir'e kadar gidildi.

Ertesi gün tüm gazetelerde "Devrim Yolda Kaldı", "Devrim Yürümedi", "100 Metre Gitti Durdu" gibi manşetler yer aldı ancak diğer Devrim ile herhangi bir sorun yaşanmadan Anıtkabir'e kadar gidildiğinden kimse bahsetmedi. Bütün basın, Devrim Arabaları'na ayrılan ödeneğin heba edildiğini yazdı. Kimin eli kimin cebindeydi acaba?

Sebebi benzin ikmalinin unutulması mı, basının provokasyonu mu yoksa zaten yalnızca prototip olarak planlanmasından mıdır bilinmez ancak imkansız gibi görünen bir sürede birbirinden değerli mühendislerin emeği ile üretilen yerli otomobil Devrim, hiçbir zaman seri üretime geçmedi. Üretilen dört araçtan üçü ve on motor hurdaya

ayrıldı, kalan tek Devrim Eskişehir'deki TÜLOMSAŞ'ta sergileniyor.)

**Türkiye'nin ilk yerli traktörü HSG:** Türkiye'nin ilk milli Traktör'ü HSG, 1963 yılında Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi'nde üretildi. Yapımını üstlenen üç Türk mühendisin isimlerinin baş harfini taşıyan HSG (H- Hamit Demirtaş, S- Süleyman Kadayıfçılar, G-Gazanfer Harzedan) milli traktöründen yalnızca iki adet üretilebildi. Tasarım itibariyle bugünkü yerli traktörlere halen ilham olduğu belirtilen HSG, bugün üretildiği yer olan Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Tarım Makineleri Bölümü'nde sergileniyor.

Devrim otomobiliyle aynı dönemde üretilen Türkiye'nin ilk yerli traktörü HSG de Devrim ile aynı kaderi paylaştı. Dönemin cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'in talimatıyla o dönemki adı Zirai Kuvvet Makineleri Kürsüsü olan Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Tarım Makineleri Bölümü'nde üretilen HSG, yine bizzat Cemal Gürsel tarafından da arazide denenmişti.

Tarımda hızla yaşanan makineleşme ile doğan yerli traktör ihtiyacını karşılamaya aday olan HSG, o dönemin siyasal çalkantılarının kurbanı oldu ve yalnızca 2 adet üretildikten sonra proje rafa kalktı.

**Karakurt ve Bozkurt Buharlı Lokomotif Üretimleri:** Bozkurt, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'na ait o zamanki adı Sivas Demiryolu Fabrikaları olan TÜDEMSAŞ tesisleri tarafından üretilen ilk Türk lokomotifinin adı.

Karakurt: 1958 yılında, Eskişehir'deki atölye artık atölye değil; büyük bir fabrikaya evrilmişti. TÜLOMSAŞ Eskişehir Demiryolu Fabrikası olarak üretime devam edecek olan kuruluşun ilk hedefi de bellidir; ilk yerli lokomotifi üretmek. Yaklaşık 3 yıl süren çalışmanın ardından 1961 yılında, tasarımıdan üretimine tamamen Türk işçi ve

mühendislerinin emeğinin eseri olan Karakurt, yola çıkmaya hazırды. Cumhuriyet'in Karakurt'u 1915 beygir gücünde, 97 ton ağırlığında, 70 km/h hız yapabiliyordu. Bu özellikler dönemin şartlarında oldukça başarılı bir tablo olup umut vericiydi.. O da ya kapatılarak ya bir suikasta kurban giderek, ya da hiç başlamadan son bularak aynı kaderi paylaşmıştır.

Benzer şekilde Şakir Zümre tesisleri, Vecihi Hürkuş uçak fabrikası, Nuri Killiğil Silah ve mühimmat fabrikası, Nuri Demirağ uçak fabrikası, Devrim otomobili, Türkiye'nin ilk yerli traktörü HSG, Karakurt ve Bozkurt buharlı lokomotif üretimleri ya kapatılarak ya bir suikasta kurban giderek, ya da hiç başlamadan son bularak aynı kaderi paylaşmıştır.

Halbuki "Asıl savaş iktisadi savaştır"...

Bu anlatımlardan sonra geldik esas soruya; "Acaba sanayileşmede neden geç kaldık?"

## ÇIKARIMLAR

Türkiye'nin sanayileşme çabaları yaklaşık iki asırdan fazla bir zamandır devam ediyor. Sanayileşme fikri bu topraklarda 18. yy'ın başında ortaya çıkmıştı. 1699 Küçük Kaynarca Antlaşması aslında Osmanlının “Batı’da neler oldu da bizi alt etmeye gücü yetti” dediği yıldan itibaren de konuya ilgi duymaya başladığı tarihtir. Bu ilgi ve elde ettiği bilgiler 1800 yılından itibaren sanayileşme fikrinin de yeşermeye başladığı zaman dilimidir.

Sanayi konusundan çıkarımlar yapılırken, yalnız Türkiye üzerinden değil, İtalya, Çin, Kore, Japonya, ABD ve Almanya gibi ülkeler de konuya dahil edilecektir.

Son iki yüzyılın temel meselesi teknolojik/sanayi merkezli bir dönüşümü nasıl gerçekleştirebilelim ki toplumsal yapımız deforme olmadan hem GSMH artsın hem de geliri tabana yayabilelim.

Türkiye’de tekrar dinamik bir değişime ihtiyaç var. Yaşamakta olduğumuz dönemin korkunç problemleri ve dünyaya dayatılan modernizasyon ve Batılılaşma krizinin ortaya çıkardığı tek tip düşünme hastalığından kurtulmamız gerektiğine inanıyorum. Her toplumu kendi sosyal koşulları içinde izlemek gerekir.

Sanayi bir ülkenin üretim gücünü ve kapasitesini ifade eder. Sanayisi gelişmiş ve güçlü olan bir ülke gitgide zenginleşir ve aynı ölçüde diğer alanlarda da gelişme göstermeye başlar. Sanayinin önemi özellikle de ekonomiye olan olumlu etkisi net bir şekilde anlaşıldığında daha da ortaya çıkar.

Üretim yapabilmek demek, üretilen endüstriyel ürünün baştan sona bütün aşamalarına vakıf olmak ve onu bir katma

değere dönüştürmek anlamına gelmektedir. Bu yüzden sanayi sektörleri ülkeler için bir numaralı kalkınma aracı olmaktadır.

Sanayi yani üretim aşaması, fabrika ve benzeri üretim tesislerinde yapılır. Sonrasındaki süreçte ise üretim anlamında birçok farklı iş koluna ayrılır ve bunların her biri çeşitli mesleki yeterlilikler ve çalışanlar gerektirir. Sanayileşmiş yerlerde nüfus yoğunluğu yaşanmasının sebebi bundan kaynaklanır. Bir üretim sahası olması demek bir o kadar iş imkânı demektir. Bundan dolayı sanayi ve istihdam doğrudan birbirlerini etkileyen kavramlardır. İş bulma sorunu yaşanmayan yerler genelde üretim yapılan sanayi bölgeleridir. Bu bölgelerde çeşitli alanlarda iş imkânları bulunmaktadır. Böylece oldukça yüksek sayıda çalışan buralarda istihdam edilebilmektedir.

Sanayileşme sonucu artan üretimle, bilhassa ihracat yoluyla, uluslararası düzeyde yapılan dış ticarete ülkeye bol miktarda döviz girer ve iç piyasa rahatlar. Tüketime oranla artan bir üretim ekonomik faaliyetlerde pozitif bir etki oluşmasına neden olur. Bu sebeple dış ticaret üzerine uzmanlaşmak ve bu alana yönelmek oldukça önem kazanmaktadır.

Ülke ekonomisini ileri taşıyan ilk şeylerden biri üretimde yaşanan artıştır. Bunun yanı sıra dış tüketimin azalıp, dış satışın yani ihracatın artması da olumlu yönde etki yapan unsurlardan biri olarak yerini almaktadır. Sanayinin ülke ekonomisine katkısı ihracatın artması, ithalatın azalması ile istihdamın doyum noktasına ulaşması şeklinde olmaktadır. Dış ticaret konusunda gelişen ve ürünlerini dışa satabilen ülkeler, ekonomilerinin refah düzeyine ulaşmasına katkıda bulunurlar.

Sanayileşme sürecinde, Osmanlı toplumunun kendine özgü kurumsal ve iktisadi özellikleri nedeniyle geride kalması, Osmanlı Devleti'nin küresel ekonomiye tarımsal

mal ve hammadde ihracatçısı olarak dâhil olmasına neden olmuştur. Çünkü Sanayi Devrimi ile hızla gelişen Avrupa ülkelerinin ürettiği sanayi mallarının satılacağı pazarları bulması ve bu ürünlerin üretilmediği ülkelere satılmasından daha doğal bir olay yoktur.

Bir ülkenin refah seviyesi, zenginliği ve istihdam yolu genellikle sanayileşmeden geçer. Günümüzde gelişmiş ülkelerin tamamı sanayileşmiş ülkeler değil midir?

Sanayi toplumunda ortaya çıkan oldukça geniş iş alanları, olayları yerelin ve bölgeselin dışına taşıyarak evrensel boyutlara ulaştırdı. Dünya nüfusundaki artış, yer altı ve yer üstü kaynaklarından yararlanma, ülkeler arası rekabet ve paylaşımındaki kıyasıya mücadele kendi çağını aşarak bilgi toplumunun da önemli meseleleri haline geldi. Olaylar Doğu ve Batı toplumlarında farklı boyutlarda ilerlerken, “küresel” bir mahiyet kazandı ve birçok olumsuz gelişmeye kapı araladı.

Emek ve sermaye ikilisi son 200 yıllık süreden beri büyük bir çıkar kavgasına girmiştir. Sanayileşmeyle birlikte devletin sosyal niteliğinden ziyade ideolojik tavrı öne çıkmış, zaman ve zemine göre ağırlıklı olarak taraflardan birinden yana ağırlığını koymasıyla toplumsal huzursuzluklar içten içe kaynamaya başlamıştır.

Günümüze geldiğinde ise, artan küreselleşme ve teknolojik yenilik hareketleri ülkeler arasındaki sınırları ortadan kaldırarak, gerek firma ve endüstri, gerekse ülke bazındaki rekabeti hiç olmadığı kadar artırmıştır. Rekabetin bu denli yoğun yaşandığı bir ortamda, geleneksel üretim sistemleri yerini bilgi yoğun, Ar-Ge ve yeniliğe dayalı yeni nesil üretim sistemlerine bırakmıştır. Üretim sistemlerinde yaşanan bu değişim, rekabetin de boyut değiştirmesine neden olmuştur. Artık rekabet avantajının sağlanması için herhangi bir malı veya hizmeti daha düşük maliyetli üretebilmek tek



başına yeterli olmayıp, verimlilik, kalite, hız ve esneklik gibi hususlar da büyük önem kazanmıştır. Dolayısıyla günümüzde rekabet gücü anlayışı bilgi ve teknoloji alanında yaşanmaktadır. Bunun en güzel örneğini Çin-ABD sürtüşmesinde görebiliriz.

Yaşadığımız bu zaman dilimi içerisinde Çin, dünyanın en büyük nüfus ve ekonomisine sahip ülkesidir. Resmi istatistiklere göre ekonomisi ABD'den sonra ikinci sırada ama realitede dünyanın en büyük ekonomisi. Daha önceki Amerikan yönetimlerinin Çin'in dünyanın en büyük ekonomisi haline gelmesi hususunda duyduğu endişeyi, son ABD (Trump) yönetimi açık bir söylem haline getirdi ve Çin'e karşı askeri olmayan bir sıcak ekonomik savaş başlattı.

Amerika Birleşik Devletleri'nin endişesini anlamak zor değil. Güçlü rakibinin sivrilmesini istemiyor. Dünyanın tek olmasa da 'en' hakim ekonomik, askeri ve siyasi gücü olarak, kendinden önceki benzer devlet ve imparatorlukların yok oluş sürecine girmekten korkuyor. Bu süreci tetikleyecek gücün de Çin olduğunu düşünüyor.

Çin ise, 1978 yılında başlayan dışa açılma sürecinde mal ihracatında birinci nesil uluslar arası olma sürecini tamamladı. Şimdi hammadde tedariki, yani yatırımda uluslar arası olma sürecini başlattı. İşte Amerika'da panik yaratan gelişme tam da bu.

Çin ikinci nesil uluslar arası olma sürecinde (OBOR) "Bir Kuşak, Bir Yol" inisiyatifi fikrini ortaya attı. Barışçı bir uluslar arası olma projesi olarak lanse edilen bu hamle Batı pazarları ile Çin arasındaki kara ve deniz yollarının canlandırılması ve geliştirilmesini hedefliyor. Çin ortaya bazı güzergâhlar da attı. Daha önemlisi, bu projeleri uygulayan ülkelere finansman desteği sağlayacağını söyledi.

Ülkeler açısından finansman önemli bir kavram. Herhangi bir (X) ülkesindeki liman ya da demiryolu projesini

Çin'in finanse etmesi en çok o ülkedeki hükümetleri sevindirir. Çünkü ülkenin alt yapı projeleri gerçekleştirilecek ve Çin'e olan borçlanmanın faturasını sonraki hükümetler veya jenerasyonlar ödeyecek. Dolayısıyla, detaylı fayda maliyet analizlerine, fizibilite raporlarına da gerek yok. Finansman hazır.

Aslında hedeflenen şey oldukça farklı. Görünürde OBOR altyapı projelerini finanse eden Çin Hükümeti, bu çalışmalarda çakılacak çiviye kadar, işçilerine kadar neredeyse tüm maliyetleri Çin şirketleri ve çalışanlarına ödüyor. Yani Çin, finansmanı sağladığı projelerin istihdam ve mal tedarikini tamamen kendi ülkesinden yaparak katma değeri ve ekonomik büyümeyi kendi ülkesine kazandırmayı amaçlıyor. Böyle olunca projenin gerçekleştiği ülke bir taraftan Çin'e borçlanırken diğer taraftan projenin yatırım döneminde sınırlı bir katma değer ve ekonomik büyüme elde edebiliyor.

Daha önemlisi, OBOR ve benzeri paketler altında gerçekleştirilen bu tür Çin yatırım projeleri o ülkeye Çin sanayi mallarının akışını hızlandırıyor. Diğer yandan da o ülkeden Çin'in alacağı hammaddeleri daha ucuza elde etmesini sağlıyor.

Çin aslında İngiltere'nin sanayi devriminden sonra dünyada yaptıklarını, dönemin şartlarında tekrarlamaya çalışıyor. 19. yüzyılda İngiltere nasıl 'dünyanın fabrikası' olarak teknolojik katma değer üretmeyi hedeflediyse, şimdi de Çin 21. yüzyılda 'dünyanın fabrikası' olmak istiyor. Hedefi, tüm dünyadan en ucuz şartlarda hammadde temin etmek ve bunları kullanarak ürettiği mamul mallarını da dünyaya satmak. Oyun geçmişte de şimdi de aynı, sadece kullanılan formüller güncelleniyor...

Sanayi kesimi hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde en kritik sektör sayılabilir. Zira uluslararası

rekabete açıklığı, planlama ufuklarının uzunluğu, yeniliklerden en hızlı etkilenen ve verimlilikleri en yüksek olan sektörlerin başında geliyor. Gelişmiş kabul edilen ülkeler ‘sanayisizleşme’ sürecini nasıl atlatacaklarının planlarını yaparken, gelişmekte olan ülkeler ise sanayileşme sürecini nasıl hızlandıracaklarını tartışıyorlar.

Sanayileşme süreci temelde insana dayanıyor; aktörleri, sanayiciler, yöneticiler, çalışanlar, müşteriler ve bürokratlar. Dolayısıyla, sanayileşme sürecini şekillendirebilmek ya da tasarlayabilmek temelinde insana dayanıyor. Sanayileşme sürecinin başarısı eğitimden sağlığa, bürokratik yapıdan düzenlemelerin kalitesine kadar insan eliyle şekillenen altyapılar ve süreçler tarafından belirleniyor. Sanayileşme aynı zamanda bir ‘kültür’ meselesi. “Vasatlıktan Çıkış İçin İnsan ve Kültür” teması bunun için çok önemli. Orta gelir tuzağına yakalanmış ya da yakalanma potansiyeline sahip bir ekonomi bu tuzaktan çıkmak ya da hiç düşmemek için insanı uzun vadede ele almalıdır. İnsan yüzlü kalkınma düşüncesinin önemi de buradan gelmektedir.

Eğer büyük özel şirketlerimizin yönetim, teknolojiye bakış ve risk alma iştahı açısından büyük bir değişim yaşanmazsa hem bu şirketlerimiz hem de Türkiye açısından durağanlık devam edecek demektir. Özel sektörümüzün yeni sektörlere girecek, o riskleri alacak gücü olmazsa orta gelir tuzağını aşamayız. Üniversitelerden yeni mezun gençlerimize yüksek maaşlı istihdam sahaları veya risk sermaye şirketleri yoluyla onların projelerini faizsiz kredi ile finanse edemezsek ülkenin önünü açamayız. Önümüzdeki döneme bu çerçeveden bakmalıyız.

1838 yılında başlayan, 1856 Kırım Harbi nedeniyle artan dış borçlanma süreci, Avrupa finans piyasalarından başlayan borçlanma ile hızla artmış, Osmanlı maliyesi üzerinde de Avrupa’nın denetimini artırmıştır. Ayrıca alınan

bu borçlar sürdürülebilir büyümeye aracılık edecek yatırım harcamaları için değil, hükümetin cari giderlerinde kullanılmıştır. Borçların ödenemeyeceğinin ilan edilmesi, 1881’de Düyun-u Umumiye idaresinin kurulmasına neden olmuş ve bu gelişme ile Avrupa ülkeleri Osmanlı hazinesinin vergi gelirlerinin bir bölümünün alacaklısı konumuna gelmiştir. 1914’e gelindiğinde toplam borç imparatorluğun milli gelirinin yarısından daha fazlasını oluşturuyordu. (Pamuk, 2016; Kepenek 2001).

“Osmanlı’nın çöküşü, kültürel, dini ve siyasi faktörlerden ziyade Osmanlı ekonomisinin kötü gidişatı ile ilgilidir. Tek borçlu olan devletin Türkiye olmadığını, Avrupa devletlerinin de borçlarının olduğunu, ancak borç verenler yerli banka ve sermayedarlardır. Osmanlıda ise, devlete borç verenlerin hemen hemen hepsi dış banka ve ecnebi bankerlerdir. Avrupa, Türkiye’ye borç parayı: faiz almak ve ülkeyi siyaseten kontrol için vermektedir. Osmanlı-Türkiye halkı yeterince üretememekte, yeterli birikim sağlayamayıp, dışarıya sürekli borçlanmaktadır. Yani durum bugün de 100 yıl öncesine benzememelidir.

Türkiye Cumhuriyeti, kuruluşundan bu yana –zorunlu haller hariç- özel sektör ağırlıklı iktisat politikaları izliyor. Bu politikalar, Türkiye’yi düşük gelirden orta gelire yükseltti. Ancak, orta gelir tuzağına en az üç defa düşmesine de engel olamadı. Türkiye şu anda da orta gelir tuzağında. Kişi başına gelir 12 bin dolar seviyesinden 7.500 dolar seviyesine takılmış durumda. Bu rakam 2002 öncesi dönemlere göre çok yüksek bir gelir. Ancak bu rakamlar Türkiye’ye yetmez. Türkiye’nin bu tuzaktan kurtulması için hem ekonomi paradigmasında hem de ekonomi ve demokratlaşma politikalarında önemli değişiklikler yapması gerekebilir.

Cumhuriyetin kurucu kadrolarının önemli bir bölümü, özel sektörün ekonomide lider olmasından yanaydı. 1930

sonrasında devletçiliğe meyiletmesinin sebebi, o dönemde kalkınma için çok önemli olduğunu düşündüğü sanayi yatırımlarını özel sektörde gerçekleştirecek sermaye ve müteşebbis bulamamasıydı. Bu anlayışla yapılan Birinci Sanayi Planı da oldukça başarılı oldu. Devlet eliyle 20'nin üzerinde fabrika kuruldu. O zamanlar için önemli bir rakamdı. Bu başarıyı devam ettirmek için 1939 yılında İkinci Sanayi Planı da hazırlandı. Ancak savaş ortamının etkisiyle ve bazı makamlara getirilen yöneticilerin yetersizliği nedeniyle uygulamaya konulamadı. Amerika Birleşik Devletleri de bu tür sanayileşme programlarına ve Türkiye'nin sanayileşmesine karşıydı. Dolayısıyla Marshall yardımları yoluyla Türkiye'ye yerli üretilecek sanayi ürünleri yerine ABD'den ucuza sanayi ürünleri verildi.

Menderes döneminde devletçilikten liberallığe geçildi. Bu dönemde giderek artan özel sektör yatırımlarıyla birlikte Sümerbank gibi kuruluşların yatırımları artarak devam etti. 1960'lardaki 'Planlı Dönem'de ithal ikamesine dayalı sektörel sanayi yatırımları hem devlet hem de özel sektör tarafından yapılmaya devam etti. 1970'lerde Erbakan döneminde yarı iletkenlerden takım tezgâhlarına ve uçaklara kadar devlet eliyle sanayi yatırımları yapıldı.

Bunlardan TUSAŞ, TEMSAN, TAKSAN, GERKONSAN gibileri bugünlere geldi. Ancak Planlı Dönem'deki yatırımlarda ihracat teşvikleri yeterli değildi. İhracat olmayınca enerji dahil ithal bağımlılığı 1970'lerin sonunda dönemin bir yetkilisinin ifadesi ile Türkiye'yi "70 cente muhtaç hale" getirdi.

1980'ler Türkiye'de liberalizmin ve dışa açılmanın geri dönüşüne şahit oldu. Bu dönemin başlarında 1980 öncesi yatırımların elverişli kur ve ihracat destekleriyle ihracata yönlendirilmesiyle ihracat kısa sürede dört katına çıktı. Devlet altyapıya yönelerek sanayi yatırımlarını durdururken

özel sektör sanayi yatırımları arttı. Ancak dış ticaret dengesi (ve bütçe açığı) kötüleşerek devam etti. 2000’li yıllardan sonra ihracat dört katına yükseldi.

Bu süreçte kişi başına gelir yükseldi ancak orta gelir seviyesinde takılıp kaldık; ihracatta olduğu gibi. Neden?

1. Sanayi sektörü olarak geleneksel sektörlerden daha çok para kazandıran “stratejik” sektörlerle yeteri kadar geçiş yapamadık.

2. Tekstil hazır giyim sektörü gibi geleneksel alanlarda ise markalaşamadık ve uluslararası dağıtım ağlarına yeterince nüfuz edemedik.

Bugün teknoloji yoğun görülen elektronik haberleşme (telekom) ürünleri birincisine güzel bir örnektir. 1980’li yıllara kadar o zamanın temel teknolojisi olan PSTN adı verilen sabit şebeke santral ürünleri ve telefon aparatları Türkiye’de üretilebiliyordu. 1980’li yıllardaki liberasyon döneminde Türk Telekom’un bu ürünleri üreten iştirakleri özelleştirildi. Yabancı ortaklar üretim ve AR-GE faaliyetlerini durdurdular. Böylece teknolojide açılan yeni dönemi Türkiye ancak izlemekle yetindi. Şu anda Telekom alanında üretimimiz yok denecek kadar az. Olan üretim de ithalata bağımlı. Yani Türkiye “öğrenme” süreci yaşamalıyken “unutma” süreci yaşadı liberal dönemde.

Türkiye’nin yapması gereken şey, teknolojilere tekrar giriş yapmak. Kore bu girişi kamu ve özel sektörüyle birlikte yaptı. Özel sektörsüz olmazdı zaten.

Özel sektörümüzün Ar-Ge harcamaları hem resmi hem fiili olarak oldukça düşük. Buna karşılık kamu sektörünün Ar-Ge harcamaları nispeten yüksek. Bu durum, ikisi arasındaki işbirliğini zorunlu hale getiriyor. Örneğin TÜBİTAK’ın Marmara Araştırma Merkezi (MAM) gibi kurumları birçok teknolojiyi çözümlenerek IP haklarını lisans anlaşmasıyla özel sektöre devretmek istiyor. Ancak özel

sektöre sesini duyuramıyor veya özel sektör bu fırsatlarla yeterince ilgilenmiyor. En büyük sorunumuz olan ticarileşmeyi bu gibi örneklerle veya üniversite-sanayi işbirliği aracılığıyla aşmamız mümkün.

Türkiye açısından sanayinin özel bir önemi var. Türkiye sanayi ürünleri ihraç ediyor, ancak dış ticarete ticari açık veriyor. Bunun sebebi, sınırlı yer altı kaynakları ve yeterli ara ve nihai mal üretmemesi / satamaması, sanayi ürünlerini de yüksek fiyata satamaması. Bu durum, Türkiye'nin sanayileşme sürecini olması gereken noktaya getiremediğine işaret ediyor.

Her ülke kendi sanayileşme hikâyesini yazmak zorundadır.

İtalya'da otomotiv ve makine sanayisinin doğuşu, her evde dikiş makinesinin bir parçasını üreten atölyeler ile ortaya çıkmıştı. Buradan yürüyen mekanik bilgi birikimi ile zamanla İtalya Avrupa'nın dikiş makinesi imalatçısı ülkesi haline gelmekle kalmayıp aynı mekanik birikim otomotiv sanayisinde de uygulandı. 1874'te dikiş makinesi üreten Prinetti Stucchi şirketi, daha sonra bisiklet ve otomobil de üretecekti. Bu şekilde insanlar iş imkânı bulurken ülke merkez ülkeler arasına katıldı. Farklı evlerde evin aile bireyleri sadece bir malzemeyi üretiyorlardı. Bu hem atölye üzerindeki yükü azaltıyor hem işyeri sahibine alandan tasarruf sağlarken, kişiler de yaptıkları parça başı maldan para kazanıyordu. İtalya, bu sistemi otomobilde de uygulamaya devam etti. Bu sadece bir tek markadan ibaret değil örnek çok fazla. Hatta neredeyse tüm İtalyan sanayisi bu şekilde işliyordu. İtalyan sanayisi, Alman sanayisinin aksine masif bir alanda yekpare tesisle yürümedi. Ev atölyeleri ile gelişti. İtalya, zamanla otomobil, tank, uçak istediği her şeyi üretecekti. İtalyan sanayisi büyüyünce yüzyılın sonundan itibaren 1900'lerin başlarında Kuzey

İtalya'da dev fabrikalar kurulmaya başlanacaktı. Bir markaya parça üreten biri, sonra kendi Ferrari markasını geliştirebiliyordu.

Türkiye ve Japonya, Batı'nın bu gelişmeci hikâyesini biz de yazabiliriz diye 1860 ve 1867 yılında çalışmalarına başlamıştı. Gerçi Türkiye bu işe 1803 yılında başlamış sayılabilirdi ama 1860 yılına kadar olan gelişmeleri daha çok Batı “bloke” etmişti. Bundan ötürü de teknik donanım yerine genellikle “gardrop donanımı” öne çıkarılmıştı. Japonya 1867 yılında başlayan “Meiji” dönemiyle birlikte 20.yüzyılın ortalarına geldiğinde teknolojide Batı'yı yakalamış hatta yer yer onu aşabilmişti. Türkiye bu gardrop batıcılığını ancak 20. yüzyılın üçüncü çeyreğinden itibaren aşmaya başlayabilmişti. Elbette aradaki bu yıllar boş geçmemiş, 1860 yılından itibaren özellikle eğitim ve öğretim alanında önemli kazanımlar elde edilmişti. Bu dönemde sanayi ve manifaktür anlamında da mesafeler alınmasına rağmen Batı'nın dayatmaları sonucu bu tesislerin/fabrikaların önemli bir bölümü hayatını devam ettirememişti. 1827 yılında başlayan fabrikalaşma, Baltalimanı antlaşmasının (1838) gümrük vergileri üzerine getirdiği hükümlerin olumsuz etkileri nedeniyle bu fabrikalar 1850 yılında kapanmıştır.

Türkiye, Japonya ile aynı dönemde sanayileşme hamlesini başlattığı halde ne oldu? Japonya'nın sanayileşmesi de Avrupa'ya öğrenci göndermekle başlamış ve taklit stratejisine dayanmıştır. Japon otomotiv sanayisinin de gelişiminde birçok evde üretilen bisiklet parçaları ile gelinen ustalık ve birikim, zamanla motorlu bisiklet, motosiklet ve otomobile de uygulandı. Oysa Avrupa bisikletlerini alıp bozulan ve kırılan parçaları yapmakla başlamışlardı. İş büyüdü. Yüzyılın sonlarına doğru uzanan en az yetmiş yıllık bir birikim sonucunda günümüzde bir Japon otomotiv sektöründen söz edebiliyoruz. Üstelik Japonya'nın



Avrupalıların tersine doğru dürüst doğal kaynağı da yoktu. Bu volkanik ülkede demir de kömür de çok fakirdi. Ama ürettiler.

Türkiye'nin 55 yıllık bir Pancar Motor serüveni var.

Gümüş Motor 1956 yılında yeni mezun bir mühendis olan Necmettin Erbakan'ın genel müdürlüğünde, devlet desteğiyle ilk yerli motorun üretilmesi amaçlanarak kuruldu. Yarım asır boyunca tarım ve denizcilik sektörlerine yönelik mamuller üreten Motor, 21'inci yüzyılın yüksek rekabet şartlarına dayanamayarak kapısına kilit vurdu.

Gümüş Motor ismi ile kurulan namı diğer Pancar Motor, 23 Ocak 1956 tarihinde paranın satın alabildiği en iyi teçhizatla donatıldı. İleri teknolojiye sahip global markalarla iş ortaklıkları yapıldı ve takip eden yıllarda tüm Türkiye'yi saran bir bayi ve tedarikçi ağı oluşturuldu.

1964 yılında yapılan özelleştirme ile Gümüş Motor'un sahipliği Pancar Kooperatiflerine ve Şeker Fabrikaları'na geçti, adı da Pancar Motor olarak değişti.

1980'lerin başına kadar Pancar Motor için her şey yolunda gitti, ürün sağlam ve kullanıcı ihtiyaçlarına uygun olduğu için geniş kitleler tarafından tercih edildi. Tarım faaliyetlerinin büyük oranda devlet desteği aldığı bu dönemde çok satıldı. Yavaş yavaş yaşayan bir efsane halini aldı. O kadar ki, ağırlıklı olarak bu motorların tümüne, markasına bakılmaksızın "Pancar Motor" diye hitap edildi. Türkiye dışında başta Afrika ve Ortadoğu olmak birçok ülkeden alıcı buldu.

Dayanıklılık ve kalitesinin ünü tüm ülkeye, hatta ihracat yapılan yakın ülkelere yayıldı. Ancak takip eden yıllarda yavaş yavaş düşen üretim verimi, üretim kapasitesinin artmaması (hatta her yıl düşmesi), yükselen maliyetler ve artan rekabet ile Pancar Motor yavaş yavaş gücünü yitirdi, birçok defa iflas etme noktasına geldi.

İki defa devlet desteği ile iflastan kurtarılan Şirket 1990'lı yılların başından itibaren zarar üreten bir yapı haline geldi. İflas tehlikesi yaŐadıkça varlıklarını satarak yola devam etti. Uzmanlara göre yapısal sorunları çözmeden, zaman kazanarak ayakta kalmaya çalıştı. Şirket yönetimi fabrikanın batmasına karşı çeşitli tedbirler alarak ayakta tutmaya çalıştı.

Ancak fabrikanın üzerinde kurulu bulunduğu arsanın sahibi Kayseri Şeker Fabrikası son dokuz yılda ödenmeyen kira borçları nedeniyle mahkeme kararına dayanarak fabrikanın tahliyesini istedi. Fabrikada motor sesleri 2011 yılında sustu.

## SANAYİ DEVRİMİNİN GETİRDİKLERİ

18. ve 19. yy. da meydana gelen “endüstri devrimi”, etkisi altına aldığı devletlerin aile hayatında, geleneklerinde, inançlarında, eğitimlerinde, üretimlerinde, tüketimlerinde, giyim ve kuşamlarında, siyasi olaylarının yönlendirilmesinde bir “değişime” alan açmıştır. Bu değişme yer yer ilerleme şeklinde görüldüğü gibi, yer yer de olumsuz gelişme/gerileme şeklinde kendini göstermiştir. Bu değişimi başlatan faktörlerin teknolojiden daha çok ideoloji olduğunu ileri sürenler dahi, teknolojinin değişimdeki rolünü kabul ediyorlar. Değişimin özellikle maddi yapıda olduğu alanlar için bu rol daha önemli kabul edilmektedir.

Sanayi Devrimi, sadece ticari ve ekonomik yapıyı değil, insan hayatının her alanını derinden etkileyen ve tamamen değişim meydana getiren sonuçlar doğurmuştur.

Bu sonuçlar;

-Şehirlerde Nüfus Artışı

-İşçi Sınıfının Ortaya Çıkışı

-Sömürgeciliğin Yayılması

-Çevre Sorunları

-Bilimsel ve Teknik Gelişmelerin Hızlanması

-GSMH artarken Genel Refahın Artmaması

-Sağlık Tedbirleri ve

-İnsan Ömrünün Uzaması şeklinde ana başlıklar halinde toplanmaktadır. Bu sonuçların her biri diğeri ile bağlantılıdır.

Bu devrimin yaşanması ile şehirlerde fabrikaların açılması sonucu kırsal bölgelerden kente yoğun göçler yaşanmış, şehir nüfusu hızla artarken, kırsal bölgelerde topraklar terk edilmiştir. Şehirlerde insan sayısı artınca, işçi

sayısı taleplerin üstüne çıkmaya başlamış, çalışma ve yaşam şartları zorlu bir hal almıştır. Çocuk işçiler zorlu işlerde çalıştırılmaya başlamıştır. Bu olumsuz durumların neticesinde ise işçi mücadelesi ortaya çıkmıştır.

Diğer yandan hızla başlayan sanayileşme, özellikle ağır sanayi tarım alanlarının ve ormanların hızla yok olmasına ve hava kirliliğine neden olmuştur.

Sanayileşen ülkelerde yaşanan gelişme ve teknolojik yenilikler, diğer ülkelerle arasındaki gelişmişlik farkı iyice açılmış, devrimin gerçekleşmediği ülkeler, açıktan veya örtülü bir şekilde sömürge haline gelmiştir.

Sanayi Devrimi halkın genel refah seviyesini artırmıştır. Sağlık alanına da olumlu etkisi olan devrim sayesinde sıtma, veba, humma gibi ölümcül hastalıklar ortadan kalkarken, uzun vadede yaşam şartlarının iyileşmesi ile insan ömrü giderek uzamaya başlamıştır.

Sanayi devrimi ile birlikte bilimsel ve teknik gelişmeler artmış, değişimin hızı haftalar seviyesine inmiştir. Ekonomik kalkınma ve zenginleşme bilimsel gelişmelerin hem nedeni hem sonucu haline almıştır. Bu gelişmeler, halkın zenginleşmesini sağladıkça, bilimsel gelişmelerin artışı için daha fazla kaynak ayrılmaya başlanmıştır. 19. yüzyılda bilimsel icatların oldukça fazla olmasının nedeni biraz da bu gelişmelerde aranmalıdır.

Birinci ve ikinci sanayi devrimi, çelik ve tekstil sektörünün ön planda olduğu, kömür ve buhar makinelerinin kullanıldığı, sanayileşmenin ilk aşamasını kapsayan dönemdir.

19. yüzyılda, bu ilk devrimden hemen sonra buharlı makinelerin yerini, elektrik, petrol ve doğalgaz ile çalışan ürünler almıştır. Bu akaryakıt çeşitlerinin keşfedilmesi ile başlayan ikinci dönemde otomobil, uçak gibi araçların icadı gerçekleşmiştir. Bu gelişmeler sayesinde ekonomi ve

sanayinin gelişimi hızlanmış ve ikinci sanayi devrimi dönemi gerçekleşmiştir.

1960'lı yılların başından itibaren, bilgisayarların yavaş yavaş insanların hayatına dahil olmaya başlaması ve teknolojinin hızla gelişmesi üçüncü sanayi devriminin gerçekleşmesine uygun ortamı sağlamıştır.

Dördüncü sanayi devrimi olarak nitelendirilen dönem ise günümüzde yaşanmaktadır. Yapay zekâ, üç boyutlu yazıcılar, robot teknolojisi, internet, sürücüsüz arabalar gibi ilk üç sanayi devriminin yapısını tamamen değiştirecek yeni buluşlar dördüncü sanayi devriminin gerçekleşmesine olanak sunmaktadır. İçinde bulunduğumuz dönem Sanayi 4.0 olarak tanımlanmaktadır.

İnsanlar bilim ve teknoloji ile mesela Ay'a gidiyorlarsa, demek ki insan akli daha acil dünyevi sorunları kolaylıkla çözebilir. İktisadi büyüme hedefine yoğunlaşan ülkeler iki önemli konuyu toplumdan gizlemeye çalıştılar adeta:

Birincisi; hızlı büyüme uzun dönemde, doğal kaynakların ve enerjinin tükenmesi noktasına gelebilir mi sorusu.

İkincisi ise, tüketime bağlı olan ekolojik ve toplumsal kirlenme, insanlığın varlığını tehdit eder bir noktaya gelebilir mi?

Bu noktada önemli ve etkili bir kavram çıkıyor karşımıza; "lobi" ya da "lobicilik". Bu hareket marifetiyle; ülkelerdeki hükümet politikalarını etkilemek ve daha çok da yönlendirmek için "bilgi vermek" şeklinde özel davranış biçimleri sergilenecek dar bir menfaat grubunun çıkarlarının kollanması hedeflenmektedir.

## SONUÇ

Teknolojinin iktisadi büyüme ve kalkınmaya katkısı, günümüzde artık tartışılmıyor. Bunun yerine teknolojinin toplumsal etkisi nedeniyle “insan yüzü” olup olmaması üzerinde durulup, bunun da nasıl başarılabacağına ilişkin görüşler serdediliyor.

Teknolojinin bir sektörde meydana getirdiği yenilik ve değişikliğin, ekonominin hatta sosyolojinin diğer sektörlerinde de değişiklikler meydana getirdiği artık dünyada kabul ediliyor. Mesela bilgisayarın etkileri hemen hemen tüm sektörlerde, ekonomi ve sosyoloji üzerinde, dahası büyüme ve istihdam alanında kendisini görünür bir biçimde hissettirmiştir.

Teknolojik yenilik ve gelişmeler birçok yeni meslek ortaya çıkarmış, mavi yakalıların da renklerini en azından griye çevirmiştir. İlgili bölümde de anlattığımız gibi artık her emek beşeri sermayeden sayılmamaktadır.

Sanayileşme olgusu siyasi yapılar üzerinde de büyük tesirler icra ederek, toplum katmanlarında siyasilerin eski görüşlerine ilgiyi azaltmıştır.

Teknoloji, gerçek veya olası ihtiyaçları karşılayan bir sosyal süreç olarak yürürlüktedir. Önemli tarafı da, bu ihtiyaçları yine teknoloji ve sanayileşme olgusu meydana getirmektedir. Toplum adeta teknolojik değişmelerle biçimlendirilmektedir. Bu biçimlendirmeler iktisadi ve sosyal sistemin içerisinde doğarak ileriye doğru da projeksiyonlar oluşturmaktadır. İşte burada temel bir düşünceye yer açmak gerekir: “Teknolojik değişimler topluma artı değer katıyorsa devlet kendisini ona göre yeniden biçimlendirmelidir.”

Değişime direnmek kadar irticai bir düşüncenin olmayacağını anlamak makulü yakalamaktır.

Elbette sanayi ve teknoloji “gökten düşmüş bir cennet meyvesi” değildir. Toplum ihtiyaç duyuyorsa, arzulanan ve beşeri sermayenin topluma sunduğu değişim ve gelişim faaliyetleri olacaktır.

Eğer bu teknoloji salt dışarıdan getiriliyorsa piyasa başarısızlığı ile karşılaşılıyor ve bu yenilik uzun bir süre yalnızlığa itiliyor. Eğer siyasi bir katılım olmazsa teknolojinin yalnızlığı kaçınılmaz olmaktadır. Demek ki teknolojinin ve sanayileşmenin sosyal bütünleşmesi için hükümet politikalarının bu işi bir kurum olarak benimsemesi şarttır. Aslında bu bile sosyolojinin kabul veya reddi ile ilgidir.

Teknolojinin ve sanayileşmenin değerlendirilmesinde belirsizlikler ve çatışmalar kaçınılmaz hale geliyor. Günümüzde sayıları sınırlı olmakla birlikte etkili olan bazı çevreler de sanayileşmeye karşı çıkmaktadırlar.

Türkiye sanayileşme konusunda bir hayli mesafe almıştır. Son yıllarda Savunma Sanayi Başkanlığı ve ASELSAN hinterlandında piyasaya sürülen ürünlerin dünyada meydana getirdiği yankılardan da bunu anlamak mümkündür.

Birinci Dünya harbinde başlayan özelde Osmanlı devletinin, genelde de Ortadoğu'nun paylaşılması hala devam ediyor. Ancak aynı zamanda Türkiye'nin gönül coğrafyası olan bu bölgenin Türkiye'nin kontrolüne geçmemesi için azami dikkat sarf ediliyor. Son 50-60 yılda bu ülkenin kalkınma ve son 40 yıldaki sanayi hamleleri, Ortadoğu üzerinde oyun tezgâhlayanları oldukça rahatsız etti. Bundan dolayı da “vekâlet savaşları” yoluyla Türkiye'nin önünü kesmek istiyorlar.

ABD’de 2020 yılında yapılan seçimler sonucu 2021 yılında işbaşına gelen Biden yönetiminin Türkiye’ye ambargo uygulama isteğine, kendi doğrultusunda hareket eden Norveç gibi ülkelerdeki bazı köşe yazarlarının, Türkiye’de üretilen SİHA’ların F-35’lerden daha kullanılışlı ve daha ucuz olduğuna ilişkin vurgulamaları dikkat çekmektedir. Özellikle Ermenistan-Azerbaycan savaşında SİHA’ların neler yapabildiklerinin dünya kamuoyunda meydana getirdiği algı, dünyanın dikkatlerini Türkiye’ye çevirmiştir. Mesela İngiltere’nin sipariş ettiği 135 adet F-35 sayısını 65’e indirerek SİHA’lara yönelmesi de önemli bir gelişme olup, ABD için de bir rahatsızlık kaynağıdır.

Savunma Sanayi Başkanlığının şeması ile ASELSAN’ın ürün yelpazesi de Türkiye’nin sanayileşme konusunda aldığı mesafeyi göstermektedir.

Savunma Sanayii Başkanlığı (SSB), Türkiye devletinin ulusal savunma endüstrisini güçlendirme, aynı zamanda da askerî sistem ve teknolojilerin tedarik süreçlerini yönetme amacıyla kurulan sivil bir devlet yapılanmasıdır.

İdari birimlerin dışında kalan ilgili üniteleri:  
AR-GE ve Teknoloji Yönetimi Daire Başkanlığı  
Kalite-Test ve Sertifikasyon Daire Başkanlığı  
Uluslararası İşbirliği Daire Başkanlığı  
Kara Araçları Daire Başkanlığı  
Deniz Araçları Daire Başkanlığı  
Uçak Daire Başkanlığı  
Helikopter Daire Başkanlığı  
Muhabere Elektronik ve Bilgi Sistemleri Daire Başkanlığı  
Uzay Daire Başkanlığı  
Silah Sistemleri Daire Başkanlığı  
Elektronik Harp ve Radar Sistemleri Daire Başkanlığı



İnsansız ve Akıllı Sistemler Daire Başkanlığı.

Askerî Elektronik Sanayi ya da kısaca ASELSAN, Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı tarafından Türk Silahlı Kuvvetleri'nin askerî haberleşme ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla 1975 yılında kurulan Ankara merkezli savunma sanayisi şirkettir.

ASELSAN, profesyonel telsiz, PMR telsiz gibi sivil ürünlerini 2006'da kurduğu AselsanNET Ltd. Şti. aracılığı ile yürütmektedir.

Çeşitli ülkelerde temsilcilikleri bulunan ASELSAN, ilk yurt dışı şirketi olan ASELSAN BAKÜ şirketini, 1998 yılında Azerbaycan'da kurarak faaliyete geçirmiştir. Aselsan Bakü 11 Şubat 1998 tarihinde ASELSAN tarafından Azerbaycan'da kurulmuştur. Şu an Azerbaycan'da sivil ve askeri el telsizleri üretmektedir. Şirketin sermayesi tamamen ASELSAN tarafından konulmuştur. Satış, bakım-onarım ve üretim alanlarında faaliyet gösteren şirket, ASELSAN'ın yurt dışında kurduğu ilk şirket olmuştur.

ASELSAN Ukrayna'da pazarlama ve iş geliştirme faaliyetlerini yürütmek adına Aselsan Ukraine LLC. unvanlı şirketin 1 Eylül itibarıyla tescil edildiğini duyurdu. Aselsan Ukrayna 1 Eylül 2020 tarihinde, ASELSAN tarafından Ukrayna'da kurulmuştur

ASELSAN savunma sanayisi ürün tedariki ve araştırma geliştirme faaliyetleri başta olmak üzere birçok alanda varlık gösterir.

Sağlık Sistemleri.

Elektro Optik Sistemler.

Aviyonik ve Seyrüsefer Sistemler.

Komuta, Kontrol, Haberleşme ve Bilgisayar C4I Sistemleri.

Güvenlik Sistemleri.

Kara ve Silah Sistemleri.  
Mikrodalga Ürünler.  
Askeri GTASMUS Taktik Saha Muhabere Sistemi  
Taşınabilir Radyolink Haberleşme Sistemi  
Hava Platformları ve Kule Haberleşme Sistemi  
Havan Ateş İdare Sistemi  
İleri Gözetleyici  
Mühimmat Transfer Sistemi (MTS)  
Taktik Ateş İdare Sistemi  
Mobil Hava Trafik Kontrol Kulesi  
Entegre Deniz Haberleşme Sistemleri  
PRC V/UHF Yazılım Tabanlı El Telsizleri  
Sahra Telefonu  
GRC-5220 Taktik Geniş Bant ETHERNET Radyo

#### Ailesi

Askeri G.SHDSL Modemler  
AYAC Askeri Yönlendirme ve Anahtarlama Cihazı  
ZAMBAK Başlık Takımı Birimleri  
Biyometrik Kimlik Doğrulama ve Geçiş Kontrol  
Sistemleri (BKDGKS)  
VRC-9661 Araç İçi Uzak Komuta Sistemi  
IP Uzak Komuta Sistemi  
Mobil Almaç-Göndermeç ve Tekrarlayıcı Telsiz  
Ekipmanı - MATE  
El Telsizi Yan Birimleri ve Aksesuarları  
Araç Telsizi Yan Birimleri ve Aksesuarları  
Sabit Merkez Telsizi Yan Birimleri ve Aksesuarları  
Tekrarlayıcı Telsiz ve Mobil Tekrarlayıcı Telsiz  
Aksesuarları  
Haberleşme Çözümlerinin Karşılaştırılması  
ZARGANA - Denizaltılar için Torpido Karşı Tedbir  
Sistemi  
MİLGEM Savaş Sistemi Tedariki Projesi

Çok Maksatlı Amfibi Hücüm Gemisi (LHD)  
Amfibi Gemi Projesi (LST)  
Lojistik Destek Gemileri (LDG)  
SAPAN Programlanabilir Aktif/Reaktif Elektronik  
Karıştırma Sistemi  
TURKUVAZ Sismik Araştırma Gemisi Bilimsel Görev  
Sistemi.

Tablo hem göğüs kabartıcı hem de Türkiye'nin sanayileşme yolculuğunda aldığı mesafeyi göstermesi açısından düşman çatlatacak seviyededir doğrusu.

Türkiye ekonomik büyüme ve sanayileşme açısından son yıllarda büyük bir sıçrama göstermiştir. 1980'li yılların başına kadar bir tarım ülkesi olan ve ihracatı tarım ürünlerine dayanan ülkemiz, ihracatının %90'dan fazlası sanayi ürünleri olan bir ülke haline gelmiştir. Türkiye'de başta gelen ihraç ürünleri; motorlu kara taşıtları, metal, giyim ve dokuma, makine-teçhizat, gıda, kimyasal madde, İHA ve SİHA başta olmak üzere çok değişik savunma ürünleri, dayanıklı tüketim ürünleri ve rafine edilmiş petrol şeklindedir.

Sanayileşme, sosyal yapıda büyük değişmelere sebep olabilmektedir. Sanayileşme, ekonominin tarım ve hizmetler sektörlerinde de meydana gelebilir. Tarım sektöründe ileri teknoloji ve mekanizasyon ile yönetim ve işletmeciliğin ileri seviyelere ulaşması ancak sanayileşme ile mümkün olabilmektedir. Günümüz dünyasında gelişmiş ekonomilerin aynı zamanda sanayileşmiş ülkeler olmaları, ekonomik gelişme ile sanayileşme arasında çok yakın bir ilişkinin olduğunu göstermektedir. Bir ülke gelişmiş ise aynı zamanda da sanayileşmiş demektir. Bunun tersi de doğrudur. Sanayi sektörü; teknolojik gelişmeyi hızlandırıcı, işgücünü eğitici, içsel ve dışsal ölçek ekonomileri yaratıcı, altyapıyı tamamlayıcı, rekabeti artırıcı vb. kalkınmayı doğrudan özendirici etkileri genellikle tarım kesiminden daha

yüksektir. Bu nedenle hemen hemen bütün az gelişmiş ülkelerde sanayileşme, iktisadi veya ekonomik kalkınmanın temel yaklaşımı olarak benimsenmiştir.

-Cumhuriyetin ilk yıllarında uygulanan ekonomik modeller ve tercihler sonucunda; devletin eliyle sermaye birikimi meydana getirilip bu tasarruflar yatırımlara yönlendirilmiştir. 1933-1938 arasında, 1. Sanayi Planı devreye sokularak planda öngörülenden daha fazla altyapı ve sanayi yatırımları ve fabrikalar o dönemde yapılmıştır. Şeker fabrikaları, tekstil fabrikaları yapılarak halka daha ucuz şeker ve basma sağlanmıştır. Kâğıt üretimi ve Devlet Matbaaları ile kâğıt ve kitap üretilip halkın kültürel gelişmesi sağlanmaya çalışılmıştır. Çimento, demir-çelik gibi kalkınmanın stratejik ürünleri üretilmiştir. Ulusal çıkarlarımızı korumak amacıyla yabancı tekeller, madencilik, demir yolu ve limanlar devletleştirilmiştir.

- Türkiye özellikle 1960-1980 döneminde, dış ticareti kısıtlayıcı ithal ikamesine dayalı sanayileşme stratejisini uygulamış ve bunun sonucunda Türk sanayii genelde pahalı ve kalitesiz mallar üretmiştir. 1980'den sonra, Türkiye bu modeli değiştirmiş ve dış ticareti teşvik eden ihracata yönelik sanayileşme stratejisine ağırlık vermiştir. İthal malları ile rekabet, Türk sanayicilerini daha ucuz ve kaliteli mallar üretmeye zorlamıştır.

Cumhuriyet dönemi ilk iktisadi kararlar “Şubat 1923 İzmir İktisat Kongresi”nde alındı. Aslında bu kararlar 1913 tarihli sanayiye teşvik yasasının eklemelerle yapılan yeni şekliydi.

1950 yılına kadar uygulanan “Devletçilik” uygulamaları, kapitalizme de geçit veren bir şekilde uygulandı. 1930 yılına kadarki taahhüt işleri, özellikle demiryolu inşaatları müteahhitlerinde önemli bir sermaye birikimine yol açacak ve daha sonra inşaat piyasasının

yanında sanayileşme gibi konulara da adım atılmıştı. Nuri Demirağ'ın demiryolu müteahhitliğinden para sahibi olduğunu biliyoruz. Nuri Demirağ'ın uçak fabrikası 1936 doğumludur. Unutmayalım Türk demiryolcularının ilk mektebi Hicaz Demiryolu Hattı'dır.

Altyapı yatırımları devletin bu dönemde yatırım yaptığı alanların başında gelmektedir. Özellikle İç Anadolu ile Doğu Anadolu arasındaki erişimin sağlanması için yapılan demiryolları bu çerçevede yapılan önemli yatırımlardandır. "Demir ağlarla ördük ana yurdu dört baştan" mısraı onuncu yıla aittir. Ayrıca yabancıların mülkiyetinde olan demiryolu şirketlerinin hisseleri ve ticari hakları da satın alınmıştır.

19. yüzyılda kurulmuş olan Osmanlı Bankası ve Ziraat Bankası'na ek olarak, ticaret kredisi sağlaması için İş Bankası (1926), sanayi kredisi sağlaması için Sanayi ve Maadin Bankası kurulmuş, finansal yapının iyileştirilmesine çalışılmıştır. 1927 yılında yeni bir Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun çıkarılması ile yeni sanayi şirketlerine vergi teşviki sağlanarak, özel sektörün gelişimi hedeflenmiştir.

Büyük bölümü tarımsal üretim artışından kaynaklanan iktisadi büyüme, 1929 krizi ile ağır bir darbe almıştır. Pek çok ülkenin sanayi üretiminin önemli ölçüde daralmasına, işsizliğin yüksek oranlara ulaşmasına neden olan bu kriz, 1933 yılına kadar etkisini sürdürmüştür. 1929 yılına kadar devam ettirilen liberal politikalar, bu tarihten sonra yerini devletçi politikalara bırakmıştır. Ülkelerin dış ticarete korumacılığa yönelmesinin en büyük nedeni 1929 krizi olmuştur. Krize bağlı olarak dünya ticaretindeki daralma, Türkiye'nin ihracatını da olumsuz etkilemiş, büyük bölümünü tarım ürünlerinin oluşturduğu ihracat gelirleri önemli ölçüde azalmıştır.

Tüm bu gelişmelere rağmen tarım sektörü bu dönemin hâkim sektörüdür ve ülkenin sanayi toplumuna geçişini

mümkün kılacak yapısal bir dönüşümden bahsetmek henüz mümkün değildir.

Müteşebbis ve özel sermayedarın yeterli olmaması nedeniyle hükümet “devletçilik” adı verilen ideolojik bir konum belirlemiş ve 1931 yılındaki parti kongresinde “devletçiliği” yeni ekonomi politikası olarak resmen kabul etmiştir. Sanayileşmenin devlet müdahalesinin en aza indirildiği durumda gerçekleşeceği tezi birçok yönden yanlıştır. Birçok sanayileşme başarısının ardında yoğun devlet müdahaleciği vardır.

Kaldı ki sermaye yetersizliği, düşük verimliliğe ve sonuçta, gelirin ve tasarrufların düşük olmasına yol açmaktadır. Tasarrufların yetersiz olması, yatırım olanaklarını kısıtlamakta, böylece döngü başladığı noktaya ulaşmaktadır.

1930 ve takip eden üç yıl içerisinde TC Merkez Bankası, Sümerbank ve Etibank kurularak dokuma, demir-çelik, bakır, seramik, kâğıt gibi imalat sanayii dallarında devletin doğrudan yatırımları ön plana çıkmıştır. Sümerbank, Etibank bu kuruluşların başında gelmektedir. Sümerbank ve Etibank iki büyük holding şirketi olarak devlete ait ekonomik işletmelerin çoğunu şemsiyesi altında toplamıştır. Bu iki kuruluş, aynı isimlerle bankalaşarak, yapacağı yatırımların finansmanını da halktan toplamıştır. Ayrıca kamu hizmeti veren bütün yabancı şirketler millileştirilmiş ve çeşitli korumacılık önlemleri yaygınlaşmıştır. Büyük buhran, bir yandan dış dünya ile ticari bağlara ciddi zarar verirken, diğer yandan ülke içinde üretim yapısının değişmesine de kaynaklık etmiştir.

1934 yılında Birinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı yürürlüğe girmiştir. Devletin bu dönemde gerçekleştirdiği yatırımların çoğu 1934-1938 Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı çerçevesinde yapılmış ve gayri safi milli hasıla; bu yatırımlar

ve 1930'ların ikinci yarısında dünya ekonomisinde iyileşmenin de etkisi ile ciddi bir iyileşme göstermiştir (Celasun 1989).

Cumhuriyetin ilk 15 yılına baktığımız zaman yapılan belli başlı yatırımların ülke ihtiyaçlarını karşılama açısından önemli olduklarını görüyoruz. Şeker fabrikaları, dokuma fabrikaları, kiremit ve tuğla fabrikaları, mühimmat fabrikaları, elektrik santralleri, çimento fabrikaları, şişe ve cam fabrikası, taş kömürü işletmeleri gibi önemli yatırımların yeni dönemin ürünleri olduğu ve ülke insanının ihtiyacı olan yiyecek, giyecek, barınma ve korunma ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olduğunu tespit edebiliyoruz.

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı başarılı olunca, İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı uygulama çabaları artmış, fakat İkinci Dünya Savaşı ve o günün yönetici elitlerinin olaylara ideolojik yaklaşımları nedeniyle başarısız olmuştur. Ancak devletçilik savaştan sonra da sürdürülmüş, daha elli yıl Türkiye ekonomisine damgasını vuran bir politika olarak önemini korumuştur (Celasun 1989; Pamuk, 2014).

Konuya siyasal bir analiz yaklaşım da yapılabilir elbette. Cumhuriyet döneminde İsmet Paşa, yatırımı değil tasarrufu ve devlet tekeli (koyu devletçiliği) esas alır. Osmanlı'dan gelen bir alışkanlıkla üretime yönelik girişimleri toplumun asli ihtiyaçları kadardır. O dönemde ülkenin önemli problemlerinin daha çok Atatürk tarafından çözüme kavuşturulduğunu ifade etmekte bir mahsur yoktur. Atatürk bundan dolayı Celal Bayar'a İş Bankası'nı kurdurur ve İsmet Paşa'nın muhalefetine rağmen 1932 yılında Bayar'ı İktisat Vekili yapar. Bundan sonradır ki Sümerbank ve Etibank gibi kuruluşlar marifetiyle ülkede KİT'ler kurulmaya başlamıştır. Bu arada İsmet Paşa'yı destekleyen, hatta devletçi ve materyalist bir felsefe ile hareket eden "Kadrocular"ın (Şevket Süreyya ve Yakup Kadri başta olmak üzere) Atatürk

tarafından faaliyetlerine son verilmişti. Daha sonra da 1937’de Celal Bayar Başbakan yapılarak İsmet Paşa gözden çıkarılmıştır.

İsmet Paşa; siyasi iddialara neden olur diye, halkın elinde ne varsa alacağını, o yıllarda rahatlıkla ifade etmektedir. (Cemil Koçak, Türkiye’de Milli Şef Dönemi (1938-1950), (Nettv-15.12.2019 Ayşe Böhürler-Cemil Koçak söyleşisinden) Nitekim Nuri Demirağ’ın uçak fabrikası sanki başka uçak fabrikaları varmış gibi 1942 yılında kapatılmıştır. Hem fabrika kapanmış hem de fabrika ile birlikte büyük bir teknolojik kayıp yaşanarak sanayileşmenin önü tıkanmıştır.

Türk toplumunun temel gıdası olarak nitelendirilebilecek ekmeğin bu dönemde karnelerle dağıtılmış olması bugün bile, savaş şartlarının sebep olduğu bir yokluk durumu olarak değil, CHP hükümetlerinin idare noktasında gösterdiği bir zafiyet olarak yorumlanmaktadır. Milli Korunma Kanununun uygulanmasına yönelik örnekler incelendiğinde, kanun hükümlerini uygulamakla mükellef olan memurların keyfi ve gayri ahlaki tutumlarının da toplumsal tepkiyi artıran bir başka unsur olduğu görülmektedir. Öyle ki, elindeki ürünü tezgâhında sergilemeyi unutan bir esnaf uzun süreli hapis cezası ile karşılaşabilirken, sahte ekme karneleri hazırlayan ve devleti zarara uğratan kişiler herhangi bir ceza almadan serbest kalabilmişlerdir. Bu şartlar, Millî Korunma Kanununun uygulama noktasında toplumun adalet duygusunu inciten bir mahiyet taşıdığını göstermektedir.” (Milli Koruma Kanunu’nun Hayata Geçirilişi, Mehmet Korkud Aydın, F.Ünv. Sosyal bilimler Dergisi, C:29, S:1, 2019)

İş hayatındaki güveni önemli ölçüde zedeleyen varlık vergisi de bu döneme ait politikalardandır (1942). Bu iki kanun aslında 1940’ların durgunluk dönemi olarak



nitelendirilmesine yeterlidir. İlber Ortaylı, “Cumhuriyet’in İlk Yüzyılı” kitabında varlık vergisi için “Muhtelif kademelerde, özellikle alt kademelerde bürokrasinin ırkçı hınzırlıklara giriştiği görülür” diyordu. Dahası, “Uygulamada, yerel komisyonlarda rüşvet mekanizması, kayırmalar ve maliye bürokrasinin bazı mükellefe yönelik şahsi kiniyle trajik boyutlara ulaştı” diyebiliyordu. “Varlık vergisi, siyasal etkileri bakımından da önemli sonuçlar doğurmuştur. (Ahmet Kızılkaya, Ekonomik ve Siyasal Boyutlarıyla Varlık Vergisi, Emek ve Toplum dergisi, C:5, Sayı:12)

Gelişmemiş bir demokrasi kültürü ortamında iktidara gelen Demokrat Parti, içinden çıktığı tek partinin zihniyetini devam ettirmiştir. Başka bir ifadeyle, eleştirdiği tek partiye (CHP’ye) benzemiştir.

Samimiyet nasıl anlaşılabilir? Zihnini ve kalbini okuyarak değil, davranışlarına bakarak.” (Taha Akyol, Kuvvetler Ayrılığı Olmayınca-Otoriter Demokrasi 1946-1960, Doğan kitap, 2021)

1950 yılında Demokrat Parti’nin seçimi kazanması Türkiye’nin ekonomik ve siyasi geleceği açısından bir dönüm noktası olmuştur. Ortaya çıkan politik rekabet, önceleri dışlanan sosyal grupların siyasete aktif katılımını sağlamıştır. Mütegalibe bir kitlenin başaramadığını, “halk yığınları” başarmıştır. Ayrıca bu değişikliklerin etkisi ile devletçi sanayileşme politikasının yerini daha liberal bir gelişme stratejisi almıştır. Bu dönemi “dünya ekonomisi ile tarım öncülüğünde bütünleşme dönemi” olarak adlandırıyor ekonomistler. Bu yeni dönemin ilk yıllarında ABD yardımlarının etkisi olmakla birlikte, takip edilen liberal ağırlıklı politikalar sonucu yüksek oranlı büyüme sağlanmıştır.

Tarımsal kalkınma ile ulaştırma ve haberleşme ağının geliştirilmesi üzerine temellenen yeni gelişme modeli çerçevesinde, hükümetin iki temel eğiliminden bahsedilebilir:

Birincisi, devlet tarafından Toprak Mahsulleri Ofisi (TMO) sayesinde tarım ürünleri fiyatlarının yapay olarak yüksek belirlenmesi ve sürdürülmesi ile kredi arzının artırılması sonucunda çiftçiler için önemli bir teşvik sağlanmıştır.

İkincisi, traktör ithalatındaki artışla, ekilebilir alanların genişletilmesi ve böylelikle üretimin artırılması yoluna gidilmiştir.

Türkiye ekonomisinde 1960 sonrası dönem ithal ikameci sanayileşme dönemi olarak adlandırılır. 1960 darbesini takiben, ithal ikameci sanayileşmeye götüren pek çok etkenden bahsedilebilir. Bunların başında, yeni yükselen sanayiciler, darbe sonrasında oluşturulan bürokratik kurumlar ve yeni anayasa ile örgütlenme hakkı elde eden işçi sınıfının yanı sıra aydınları da kapsayan bir çıkar grubunun bu yöndeki talepleri sayılabilir.

Sayılan bu gruplar devletin hazırladığı planlar doğrultusunda ithal ikameci sanayileşme ihtiyacı konusunda hemfikir olmuşlardır. İthal ikameci sanayileşmeyi zorunlu kılan bir diğer neden, 1950'lerin ikinci yarısından itibaren hem özel sektörde hem de bürokrat kesimde sanayileşmeye olan teveccüh gösterilebilir.

“11 liman, 5 havalimanı, 8 sulama barajı, 5 termik santral, 18 HES'li baraj, 8 bin kilometre enerji nakil hattı, 3 petrol rafinerisi, 13 şeker fabrikası, 19 çimento fabrikası, 82 hububat silosu, 88 büyük ölçekli fabrika, 4 bin 576 kilometre asfalt yol, 30 bin kilometre köy yolu yapıldı. 27 Nisan 1960'da Mersin Limanı, Seyhan, Elmalılı, Sarıyar, Demirköprü ve Hirfanlı baraj ve hidroelektrik santralleri ile Tunçbilek Elektrik Santrali de bu dönemde faaliyete başladı.”

Bütün bunların yanı sıra birçok ilde şeker ve çimento fabrikaları, İzmit'te 3 kâğıt fabrikası, Ereğli Bez Fabrikası, İstanbul Tuzla Jeep Montaj Fabrikası söz konusu yatırımlar arasında yer aldı.

Dört teknik üniversitenin de bu dönemde açıldığını kaydedebiliriz. (ODTÜ, Atatürk Üniversitesi, Ege Üniversitesi ve Karadeniz Teknik Üniversitesi) Bilindiği gibi üniversite, bilginin üretildiği ve aktarıldığı, becerinin ve teknoloji kullanımının öğretildiği bilimsel, rasyonel bir eğitim kurumudur. Üniversitenin amacı, bağımsız ve özgürlükçü düşünceyi, girişilecek sorunlar arasında serbestçe seçim yapılmasını ve evrenin bazı yönlerinin anlaşılmaya çalışılmasını özendirmeğdir. Devletçi anlayışın hâkim olduğu zeminlerde özgür düşünceye fazla tahammül edilmediği dikkate alınırsa, bu dört üniversitenin açılmasını önemsemek gerektiğini düşünüyorum.

Bu dönemin dünya ölçeğindeki gelişmeleri hâkim kalkınma söylemi olarak “ulusal kalkınmacılık” fikri, toplumların hızlı bir biçimde sanayileşmesi için sürekli müdahaleye ve planlama ihtiyacının önemine işaret etmektedir

Bu konuda adımların atılması için Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kurulmuştur. (1960) Böylelikle planlı ve koordineli kalkınmanın ilk adımları atılmıştır. Planlar, ithal ikameci sanayileşmeyi resmi bir kalkınma stratejisi olarak kurumsallaştırdığından önemlidir. Ancak bu kuruluşun günümüzde devre dışı bırakılması beraberinde bir plansızlığı da getirmiştir diyen ekonomistlerin sayısı oldukça fazladır.

İthal ikameci sanayileşme stratejisinin işleyişinin de koşulları olan iki temel niteliğinin vurgulanması gerekir. Birincisi sanayileşme hedefinde etkili kaynakların devlet tarafından tahsisidir. İkincisi ise artan üretim için iç piyasa meydana getirmek ve olası toplumsal çatışmayı engellemek

için gelirin yeniden dağılımını sağlayacak araçları devreye sokmaktır.

İthal ikameci denilen stratejide iç talebi karşılamak için ithal malların yurt içinde üretilmesi esastır. İthal ikamesi, toplam iç talebin hacmi ve bileşimi değişmeden, ithal talebinin azalması ile sonuçlanan sanayileşmedir. İthal ikameci sanayileşme stratejisinde esas amaç döviz tasarrufudur. Fakat sanayileşme ile birlikte, ekonominin döviz talebi de artmaktadır.

Birinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı, 1963-1967 dönemi ve İkinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı 1968- 1972 dönemi için hazırlanmıştır. Kamu sektörü için emredici ve özel sektör için yol gösterici olan planlarda, iç piyasaya yönelik sanayileşme temel amaç olarak benimsenirken, tarım kesimi plan dışında kalmıştır.

1965-1969 dönemine yüksek not vermek gerekir. Kamunun yurtiçi tasarruftaki payı %45-50 olması bu dönemde hükümetin kalkınma programlarındaki önemini yansıtmaktadır.

1960-1972 döneminin iktisadi performansı değerlendirilecek olursa, tüketim mallarının ithal ikamesinin sağlandığı ara ve yatırım mallarının ikamesi ise sağlanamamıştır. Aşırı ithalat bağımlılığı ve ihracattaki görece durgunluğa rağmen yüksek oranlı büyümenin gerçekleştirilmesinde Avrupa'daki Türk işçilerin gönderdikleri dövizler, Avrupa piyasalarından alınan kısa ve uzun vadeli krediler etkili olmuştur.

1973-1974'te ve 1978- 1980'de yaşanan petrol krizlerinin etkisi ile petrol fiyatlarında artış, ülkenin döviz gelirlerinin büyük kısmını çekmiştir. Özellikle 1973 petrol krizinin ardından, 1974 yılındaki "Kıbrıs Barış Harekati" nedeniyle ABD'nin uyguladığı ambargo da durgunluğun ve kaosun nedeni olmuştur.

Hükümet 24 Ocak 1980 tarihinde bir istikrar programı ilan etmiştir. 24 Ocak Kararları olarak bilinen bu istikrar programı ile Türkiye Cumhuriyeti tarihinin en sürekli ve köklü dönüşümüne öncülük edecek bir reform programı başlatılmıştır. Bu program ihracata dayalı kalkınmayı esas alan bir program olarak uygulamaya konulmuştur. Program uyarınca Türkiye ekonomisi, dışa kapalı bir ekonomi yerine dışa açık, küresel ekonomiye uyum sağlayabilen serbest ekonomi modelidir. Sanayi ve ticaret bu dönemde gelişmiş, gelirin tabana yayılması amacıyla Küçük ve Orta Boy İşletmeler (KOBİ) büyük teşviklerle desteklenmiştir.

Sanayileşmede iki önemli strateji veya model uygulanmaktadır. Bunlar; ithal ikameci sanayileşme stratejisi ve ihracata dönük sanayileşme stratejisidir. Az gelişmiş çoğu ülke kalkınmaya ithal ikameci sanayileşme stratejisi ile başlamış, ancak ortaya çıkan darboğazlar sonucunda ihracata dönük sanayileşme stratejisine yönelmişlerdir. Bir ekonomide bu iki temel sanayileşme stratejisi de yerli üretimin yabancı üretimler karşısında özendirilmesi politikalarına dayanır ve sonuçta dış ticaret açıklarının uzun dönemde kapatılmasını amaçlar.

Bir ülke dış ticarete ne kadar ağırlık verirse, yabancı firmaların rekabetine de o derece açık olacak ve yerli firmalar daha ucuz ve daha kaliteli mallar üretmeye zorlanacaktır. İhracata dayalı sanayileşme stratejisinde geliştirilecek sanayilerin iç piyasadan çok dış piyasa için üretimde bulunması amaçlanmaktadır. Bu sanayileşme stratejisi, ithalatın yapısından çok ihracatın yapısını değiştirecek yöndedir.

Yaşanmış ülke deneyimleri serbest piyasaların, otomatik bir biçimde rekabetçi bir ortam yaratamadığını göstermektedir. Aksine, serbest piyasa sisteminde yaygın piyasa yapısının tam değil eksik rekabet olduğu söylenebilir.

Eksik rekabet koşullarında ise kaynak dağılımında serbest piyasa mekanizmasına dayanmak, toplumsal refahı maksimum kılmayabilir. Bu nedenle rekabet (veya antitröst) politikaları, eksik rekabet ortamında meydana gelebilecek toplumsal refah kayıplarını azaltmada etkin olduğuna inanılan politiklardır.

17 Ekim 1999 tarihinde Gölcük, 12 Kasım 1999 tarihinde Düzce depremleri de Türkiye ekonomisini derinden etkilemiştir.

Tekrar 24 Ocak Kararları'na dönersek; bu olay, Türkiye'nin yalnızca kendi iç dinamiklerinin sonucu değildir.

Aynı dönem içerisinde İngiltere'de Thatcher ve ABD'de Reagan öncülüğünde egemen kalkınma söylemi "neoliberalizm" in yükselişe geçtiği dönemdir. IMF ve Dünya Bankası gibi uluslararası kurumların koşullu politika bileşimlerine piyasaların serbestleştirilmesi ve özelleştirme gibi temel neoliberal ilkeleri dâhil etmeleri de tesadüf değildir elbette. Dolayısıyla Türkiye'de yaşanan bu politika dönüşümünde bu yönde değişiklik yapmaya eğilimli yönetim, Türkiye'yi 1980'lerin başında "yeni dünya" düzeninin uyum sürecine giren ilk ülkelerden biri yapmıştır.

1980-2001 Dönemi IMF, Dünya Bankası gibi uluslararası kuruluşların etkisi altında 1980 yılında belirlenen bu yeni strateji temelinde iki hedefe yöneliktir:

-Özel sektörü güçlendirerek, ekonomideki rolünü arttırmak,

-Hem dış ticaret hem de finansal işlemler yoluyla dış ekonomik ilişkilerde serbestleşmeye gitmek.

Sanayi devrimi ile başlayan büyüme ve kalkınma süreci küreselleşmeyle birlikte dünyada dengesiz bir ortamın oluşmasına neden olmuştur. "Üçüncü Dünya" olarak adlandırılan ülkeler bu sanayileşme sürecinden payını alamamış aksine "sanayisizleşme" ve "geri bıraktırma"

olgunluğuyla karşı karşıya kalmışlardır. Ancak; dünya ekonomileri birbirinin tamamlayıcısı olan, sanayileşmiş ve az gelişmiş ülkelerden oluşan heterojen bir bütündür. Birincilerin geleceği ikincilerin durumundan bağımsız değildir.

Az gelişmiş ülkelerin kalkınma süreçlerine yönelik önerilen politikalar sanayileşmiş ülkelerin mevcut durumlarını korumak ya da ilerletmek olarak şekillenmektedir. Dünya konjonktürü çerçevesinde ele alınan bu stratejiler bir bakıma gerçekten uzak öneriler sunmuştur. Esas olarak her ülkenin kendi iç yapısına göre oluşturulması gereken sanayileşme politikaları, ülkelerin iç yapısını dengelemede ve refahı artırmada daha etkili olacaktır.

Ağustos 1989'da 32 sayılı kararname ile Türk lirası konvertibilite özelliği kazanmış, Türkiye'nin sermaye hesabı bütünüyle serbestleştirilmiştir.

Son dönemde başarılan İHA'lar ve SİHA'larla roket yapımı ve ihracatı, hem ihracat kalemlerinin değerini artırmış hem de ülkeye saygınlık kazandırmıştır.

“Bir ülkede ekonomik kalkınmadan söz edilebilmesi için, kişi başına düşen milli gelirin artması yanında, genel olarak üretim faktörlerinin miktarlarının ve etkinliklerinin artması, sanayi kesiminin milli gelir ve ihracat içindeki payının artması, gelir dağılımındaki adaletsizliğin azalması ve istihdam düzeyinin yükselmesi gibi yapısal değişikliklerin olması gerekir” (Kılıç, 2001: 1).

Zamanımızda sanayileşme daha çok teknolojik gelişme merkezli tanımlanmakta, teknolojik gelişme ilerleme ve toplumsal gelişmenin göstergesi sayılmaktadır. Sanayinin bir dalı olan imalat sanayii önemli ve dinamik bir sektör olup, çoğu ülkede istihdam hacmi ve üretim değeri olarak en yüksek orana sahiptir. Türkiye'de sanayide istihdamın % 90'ı

ve üretilen hasılanın % 83'ü imalat sanayine aittir. Türkiye'de sanayi sözünden çoğunlukla imalat sanayii anlaşılır.

Gelişmekte olan ülkeler gelişmiş ülkelere yaptıkları ihracat sonucu döviz kazanıp gelirleri arttıkça, gelişmiş ülkelere kendilerinin üretilmediği veya pahalıya üretildikleri birçok maldan daha fazla talep edecekler ve bu da gelişmiş ülkelerde bilgisayar, uçak ve makine gibi bazı malların üretimini artıracaktır. Sonuçta, gelişmekte olan ülkelerin emek-yoğun mallar üretilip bunları gelişmiş ülkelere ihraç etmesi, gelişmiş ülkelerin de sermaye ve teknoloji yoğun malların üretimine ağırlık verip bunların bir kısmını gelişmekte olan ülkelere ihraç etmesi hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerin yararına olacaktır.

“Kentler, ilk ortaya çıkışlarından sanayi devrimine kadar çoğunlukla bir azınlık deneyimi olarak kalmış, sanayileşmeye kadar işlevsel ve yapı açısından çok az bir dönüşüm geçirmişlerdir. Sanayileşme ise, kentlerin hızla büyümesine ve bir olgu olarak kentleşmenin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Yani çağdaş manada kentleşme, nüfus hareketleri ile birlikte ortaya çıkmıştır” Bu nüfus hareketlerinin temelinde de sanayileşme ile ortaya çıkan yeni üretim faktörleri, bunların etkinliğinin artması ve dolayısı ile işgücüne duyulan ihtiyacın artması yatmaktadır. (M. Fatih Çan, Fırat Kalkınma Ajansı)

Gelişmekte olan ülkeler, sürdürülebilir kalkınmaya ulaşmada gelişmiş ekonomilere göre farklı sorunlarla karşı karşıyadır. Çok daha düşük gelir (GSMH) düzeylerine sahip olduklarından, en önemli sosyo-ekonomik hedef, üretim artışını sağlamaktır. Gelişmekte olan ülkeler, aslında önemli bir avantaja da sahiptirler. Adından da anlaşılacağı gibi bu tür ülkeler henüz gelişmektedirler. Sürdürülebilir kalkınmanın sağlanmasında izleyecekleri stratejileri belirlerken, gelişmiş



ekonomilerin çevreyi dikkate almadan gerçekleştirdikleri kalkınma süreçlerini takip etmeme şansına sahiptirler. İsterseniz buna geç gelenlerin avantajı da diyebilirsiniz.

Gelişmekte olan ülkelerin kalkınma sürecinde karşılaştıkları temel sorunların başında kalkınmanın finansmanı gelmektedir. Bu nedenle tüm dünyada katılım bankacılığına artan bir ilgi bulunmaktadır. Küresel kriz sonrası, katılım bankacılığı alanında faaliyet gösteren bankaların krizin bulaşıcı etkilerinden uzak kalması bu ilgiyi artırmıştır. Ayrıca faizsiz finans veya İslami finans olarak da isimlendirilen katılım bankacılığı, tasarruflarını faizsiz enstrümanlarda değerlendirmek isteyenler için de önemli bir tercih alanıdır. Ülkemizde, iç tasarrufların artırılması ve uluslararası İslami fonların çekilmesi açısından katılım bankacılığının gelişimi oldukça önem arz etmektedir. Özel finans kurumlarının katılım bankası unvanı aldığı 2005 yılından sonraki dönemde katılım bankacılığı yıllık ortalama yüzde 23 oranında büyümüş ve söz konusu dönemde yıllık ortalama yüzde 17 oranında büyüyen bankacılık sektörünün geneline göre daha hızlı bir gelişme kaydetmiştir.

Türkiye’de katılım bankaları henüz risk-paylaşımına dayalı finansman modellerine geçememiştir. Murabaha tarzı sözleşmelerin önemli bir sakıncası, sözleşme fiyatının, sözleşmenin yapısı itibarıyla faiz oranlarıyla yüksek korelasyon gösterebilmesidir. Katılım bankalarının yeni enstrümanlar ortaya koyması ve bu enstrümanların getiri oranlarının piyasa faiz oranlarından farklılaşması, toplumsal algıyı olumlu yönde etkileyerek faizsiz finansa olan talebi belirgin bir biçimde artıracaktır. Örneğin, katılım bankalarınca ortaklaşa kurulacak ve KOBİ finansmanı sağlayacak bir kitle fonlama şirketi ortaklığa dayalı sözleşmeler vasıtasıyla hem reel sektörü destekleyip hem de

yatırımcılara reel sektör getirilerine yakın bir getiri oranı sunabilir.

Türkiye'ye benzer makroekonomik özellikler gösteren ve varlık fonu bulunan ülkelerde bu fonların ekonomik büyüme üzerinde pozitif ve anlamlı etkileri olduğunu açık bir şekilde ortaya koymuştur. G-20 diye adlandırılan gelişmiş ekonomilerin hepsinde de varlık fonları mevcuttur. En son Türkiye bu kervana katılmıştır. Ülkemize benzer makroekonomik özellikler gösteren ülkelerde büyüme üzerine anlamlı katkısı bulunan varlık fonunun ülkemizde de aynı potansiyele sahip olması beklenebilir. Ancak hala kurumsal işlerliğe kavuşmamış olan TVF'nin büyümeye katkı sağlayacak bir yapıya ulaşması için benzer ülkelerdeki gibi profesyonel ve etkin bir yönetim anlayışı ve şeffaflık ilkeleri çerçevesinde hareket etmesi gerçekliği de gözden kaçırılmamalıdır. Türkiye Varlık Fonu kalkınmanın finansmanı kapsamında önemli projelerin gerçekleştirilmesi sürecinde de aktif olarak kullanılabilir.

\*

Teknolojinin hızlı gelişimi ile özdeşleşen gelecekteki tüm yarar ve zararları görmek adına yeni politikalar ve yeni ofisler oluşturulmalıdır. Daha temiz prosesler varken, denenmiş ama sonucu itibariyle topluma önemli kirlilikler getirmiş teknoloji ve metotları tercih etmek, işin doğrusu ne aklidir ne de ahlakidir. Örnek; zehirli gazlar çıkarmayan alternatif motor geliştirmek yerine, içten patlamalı motorların eksozlarından çıkan zehirli gazları azaltmaya çalışmak gibi. Doğru, denenmiş teknolojileri kullanmak, yeni teknoloji yapmaktan daha avantajlıdır ama toplumsal zararların en aza indirilmesi de temel hareket noktası olmalı değil midir? Bu durumun önlenmesi açısından; özellikle küçük firmaların belli bir mali ve teknik yardım almadan daha temiz proses

uygulamaları mümkün olmadığına göre, kamu otoritesi bu konuda üzerine düşen görevi yapmalıdır.

Çevresel olarak sürdürülebilir kalkınmayı destekleyen politikalar tercih edilerek, çevreye yararlı teknolojinin hızla yayılmasını teşvik etmek hükümetlerin en önemli tercihleri olmalıdır.

“Sanayileşmek demek, bir ülkenin kendi insanlarının mesai saatini kıymetlendirmesi demektir. Bundan dolayı, ilerlemek isteyen ülkeler, sanayileşmeye büyük ağırlık vermek mecburiyetindedir. Sanayileşmemiş bir ülke güçlü olamaz. Milletimizin yeniden yeryüzünde güçlü bir ülke olması için, mutlaka sanayileşmiş bir ülke olması mecburiyeti vardır.”

\*

Bilgiyi kontrol etme yeteneği, rekabet hâlindeki devletlerin gücünü belirlemede hayati öneme sahip. Dünyanın ve hayatın nereye evrileceğini veriyi kontrol edenler belirleyecek.

Savaşlar artık yalnızca karada, denizde ve havada değil, dijital dünyada da yaşanıyor. Konvansiyonel savaş teknolojisi şimdi yerini siber silahlara, siber savaşlara ve insansız savaş araçlarına bırakıyor. Dünyada en fazla siber saldırıya uğrayan ülkelerden biri konumundaki Türkiye düzenli bir biçimde hedef alınmaktadır. Siber saldırıların önlenmesi, verinin yurt içinde kalması, yüksek hızlı geniş bandın yaygınlaştırılması, kritik uygulamaların yerli imkânlarla geliştirilmesi için ülkenin iletişim altyapısını güçlendirecek her türlü teşebbüs devlet teşvikleri ile desteklenmelidir.

Bambaşka bir sanayi devriminin yaşandığına dair güncel anlatılar insanın da artık eskisi gibi olamayacağına inanmamızı istiyor. Nano teknoloji, yapay zekâ, bio-genetik

gibi alanlarda yürütülen bilimsel çalışmalar insana ve doğaya dair yeni bir sürecin başladığını haber veriyor. 21. yüzyılda yapay zekânın insan hayatının her alanına nüfuz edeceği öngörülmektedir.

Teknolojinin değişmesiyle eski kuşaklar, meslekler ve anlayışlar kayboluyor, yeni meslekler, yeni kuşaklar, yeni insan nesli ortaya çıkıyor. Yeni teknolojiler, yeni işler, yeni meslekler ortaya çıkaracak, başarılı insanların yeteneklerinin önünü açacak, bu değişim ve dönüşüm bireylere hızla yükselme ve güçlenme sağlayacak, ama beraberinde toplumsal sorunları da getirecek.

Her altmış saniyede Twitter’da 473 bin tweet, Instagram’da 43 bin fotoğraf paylaşılırken Google’da 3 milyonun üzerinde arama yapılıyor diyor ilgili yayınlar. Tüm bu büyük veri akışı mahremiyetin işgali olgusunu gündeme getiriyor.

İnsanlık, yapay zekâ diye adlandırılan ve daha önce hiç karşılaşmadığı çok farklı ve yeni bir tecrübe ile karşı karşıya. Aslında bunların hepsi daha önceden konulmuş yasaların keşfidirler. Şüphesiz bu keşifler önemsiz değildirler ama bir yaratıcı edasına girmenin ve bunlar üzerinden bir hegemoni yürütmenin bir anlamı yoktur. Söz konusu yapay zekâ da sonuçta bu kuralın dışında değildir. Çok daha önemlisi insanın zihni ile duygularının derinliği hesaba gelmeyeceği için taklit edilmesi, kopyalanması, yönetilmesi, post-hüman teorisyenlerinin kalıplarına sığabilmesi, yapay zekâyâ aktarılabilmesi imkânsız görülüyor.

Uzaya gitme hevesi de bu derinliğin arayışa girdiğinin bir göstergesi... Bu yüzden teknoloji ve dijitalin ontolojik bütünlüğe yerleşmesiyle kurulan “insan sonrası” nitelemesi ve yapay zekânın özneleşeceği hayli abartılı. Zira her tür teknik karşısında insan olmanın mümkünlükten çıkacağı öngörüsünün geçerliliği insanın tarihi göz önüne

alındığında çok da gerçekçi değil. İnsan başka bir hâl alır ama eksik ve hatalarından, hastalıklarından, yaşlanmasından, zekâ sorunlarından azade kılınmış post-hüman bir varlık olamaz.

Değerleri yaşatmak ile toplumu dönüştürmeyi karıştırmamak gerekiyor. Herkesin şunu çok iyi anlaması lazım! Dün, teknolojinin yerini tayin edememiş, dolayısıyla kendimizi bir türlü konumlandıramamıştık. Bu gelişim sürecine bağlı olarak bugün de elektronik dünyanın ve mesela dijitalleşmenin ve bir yapay zekânın yerini belirleyemiyoruz. Dolayısıyla yaşatmamız gerektiği söylenegelen değerlerin ne olduğu ve nasıl yaşatılabileceği konusunda bir kanaate sahip değiliz. Bu konuda pek çok Batı dışı toplum gibi doyum noktasına ulaşılması mümkün görünmeyen bir teknoloji açılığımızın bunda rolü olduğu söylenebilir.

Post-hüman'ın biraz da “mutant”larla anılması, insanın mutantlaşma beklentisi, kadim anlatılardaki “ölüme çare bulma” arzusu çağlar aşan yanılığardan biri esasında. Post-hüman'ın ölüme giden değil ölümden kaçan varlığı anlatması, ikili dünya yerine tekli dünyaya eğilim göstermesi, ahiretin varoluşta eksiltile durması çağın genel zihin haritasını sunmakta. Esasında adına post-truth (gerçeklik sonrası) ya da post-hümanizm (hümanizm sonrası) diyelim fark etmez... Tüm bu “yeni” gibi görünen ideolojik söylemler, insanın nebevi gelenekten yüz çevirmesinin sonucu olan kalp/akıl buhranının ve arayışının tezahürleri şeklinde okunabilir. Şayet bu iyi ambalajlı ideolojik icatları referans alarak bugünü daha iyi anlayacağımızı ve yarının tarihini inşa edeceğimizi zannediyorsak, ziyadesiyle yanılığ içindeyizdir. Muhlis ve müteyakkız olmayanlar, ambalajın parlaklığı karşısında büyülediği için, içindeki ürünün mahiyetini fark etmekte güçlük çekiyor.

Modern uygarlığın en önemli özelliklerinden biri de illüzyon değil midir? Günümüzde uygarlığı temsil ettiğine

inanan bir avuç elit, çıkarları ve ideolojik inançları doğrultusunda insanı, canlıları kontrole ve yeniden tasarıma soyunarak ilahlığa özenmektedir. Sanayi sonrası insanı, yeni bir “tür” görülyordu. İnsanın yeni bir aşamaya geçtiği dile getiriliyordu. Görece insan ömrü uzasa, hastalıkların ilaçları ve aşıları bulunsa, hayatımızı kolaylaştıran otomasyon üretim, izafi bolluğu getirse de neticede insanlık niteliklerini aynen devam ettirebildi. Post-hüman dönemde de yapay zekâyâ benzetilmeye çalışılan insan portresi, Habil-Kabil çatışmasını aşamayacağı için yine yeni yıkımlara yol vermesinden korkuluyor.

## **TÜRKİYE'NİN SANAYİ KURULUŞLARINDAN BAZILARI**

TÜPRAŞ-Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş.  
İskenderun Demir ve Çelik A.Ş.  
Ereğli Demir ve Çelik Fabrikaları T.A.Ş.  
PETKİM Petrokimya Holding A.Ş.  
Aselsan Elektronik San. ve Tic. A.Ş.  
TUSAŞ-Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş.  
KARDEMİR Karabük Demir Çelik San. ve Tic. A.Ş.  
Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğü  
EÜAŞ Elektrik Üretim A.Ş. Genel Müdürlüğü  
Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı  
Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş.  
Türkiye Kömür İşletmeleri Kurumu  
İSDEMİR İskenderun Demir Çelik tesisleri  
İstanbul Altın Rafinerisi A.Ş.  
ASELSAN  
TOFAŞ Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.  
Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş.  
Ford Otomotiv Sanayi A.Ş.  
Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye A.Ş.  
Mercedes-Benz Türk A.Ş.  
Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayii A.Ş.  
MAN Türkiye A.Ş.  
Arçelik A.Ş.  
BSH Ev Aletleri San. ve Tic. A.Ş.  
İzmir Demir Çelik Sanayi A.Ş.  
İçdaş Çelik Enerji Tersane ve Ulaşım Sanayii A.Ş.  
Çolakoğlu Metalurji A.Ş.

Vestel Elektronik San. ve Tic. A.Ş.  
Aygaz A.Ş.  
Borçelik Çelik San. Tic. A.Ş.  
Tosçelik Profil ve Sac Endüstrisi A.Ş.  
Vestel Beyaz Eşya San. ve Tic. A.Ş.  
Er-Bakır Elektrolitik Bakır Mamulleri A.Ş.  
Sarkuysan Elektrolitik Bakır San. ve Tic. A.Ş.  
Bosch San. ve Tic. A.Ş.  
Eren Enerji Elektrik Üretim A.Ş.  
Kroman Çelik Sanayi A.Ş.  
Milangaz LPG Dağıtım Tic. ve San. A.Ş.  
Assan Alüminyum San. ve Tic. A.Ş.  
Baştuğ Metalurji Sanayi A.Ş.  
Yücel Boru ve Profil Endüstrisi A.Ş.  
Enerjisa Enerji Üretim A.Ş.  
AKSA Akrilik Kimya Sanayi A.Ş.  
Diler Demir Çelik Endüstri ve Ticaret A.Ş.  
Hayat Kimya Sanayi A.Ş.  
BRİSA Bridgestone Sabancı Lastik San. ve Tic. A.Ş.  
Yolbulan Baştuğ Metalurji Sanayi A.Ş.  
MMK Metalurji San. Tic. ve Liman İşletmeciliği A.Ş.  
HES Hacılar Elektrik San. ve Tic. A.Ş.  
Tezcan Galvanizli Yapı Elemanları San. ve Tic. A.Ş.  
Bosch Termoteknik Isıtma ve Klima San. Tic. A.Ş.  
Çimsa Çimento San. ve Tic. A.Ş.  
Borusan Mannesmann Boru San. ve Tic. A.Ş.  
Noksel Çelik Boru Sanayi A.Ş.  
  
Ülker Çikolata Sanayi A.Ş.  
Eti Gıda San. ve Tic. A.Ş.  
Çay İşletmeleri Genel Müdürlüğü  
Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş.  
Konya Şeker San. ve Tic. A.Ş.



Paşabahçe Cam San. ve Tic. A.Ş.  
Kastamonu Entegre Ağaç San. ve Tic. A.Ş.  
Yıldız Entegre Ağaç San. ve Tic. A.Ş.  
Gülsan Sentetik Dokuma San. ve Tic. A.Ş.

Banvit Bandırma Vitaminli Yem Sanayi A.Ş.  
SÜTAŞ Süt Ürünleri A.Ş.  
Pınar Süt Mamulleri Sanayii A.Ş.  
S.S. Trakya Yağlı Tohumlar Tarım Satış Koop. Bir.  
Tat Gıda Sanayi A.Ş.  
Nuh'un Ankara Makarnası San. ve Tic. A.Ş.  
Kent Gıda Maddeleri San. ve Tic. A.Ş.  
Yayla Agro Gıda Sanayi ve Nakliyat A.Ş.  
Yıldız Entegre Ağaç San. ve Tic. A.Ş.  
Hayat Kimya Sanayii A.Ş.  
Kastamonu Entegre Ağaç San. ve Tic. A.Ş.  
AKSA Akrilik Kimya Sanayii A.Ş.  
Sanko Tekstil İşletmeleri San. ve Tic. A.Ş.

## KAYNAKÇA:

- 1-Tabakoğlu, Ahmet, İslam İktisadına Giriş, Dergah Yayınları, İst.,2013
- 2-Karakoç, Sezai. İslam Toplumunun Ekonomik Strüktürü. Diriliş Y. 5. baskı.1978.
- 3-Tabakoğlu, Ahmet. Türk İktisat Tarihi, Dergâh,1986
- 4-Genç, Mehmet, Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi, Ötüken Yayınevi, İstanbul, 2002
- 5-Sabahattin, Zaim, Prof. Dr. Modern İktisat ve İslam; M.T. T.B. Yayınları,1970.
- 6-Kepenek, Yakup; Yentürk, Nurhan, Türkiye Ekonomisi, Remzi Kitabevi, 10. Baskı, Ocak 2000.
- 7-Baltalimanı Antlaşması,1838
- 8-Pamuk, Şevket, Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 5. bs., 2015,
- 9-Tabakoğlu, Ahmet, Prof. Dr. –Osmanlı Dünyayı Nasıl Yönetti\_ İktisat Sistemi, İz Yayıncılık
- 10-İlber Ortaylı, Cumhuriyet'in İlk Yüzyılı 1923-2023, İsmail Küçükkaya, Kronik Kitap, 2019, İst.
- 11- (1991). Devletin Unsurları ve Kuvvetler Dengesi, İstanbul: İz Yayıncılık
- 12- (1992), “Sosyal Devlet”, Öz Çelik-İŞ Sendikası Seminerler Dizisi – 3, Ankara
- 13-Eski, Hasan (2007). Ekonominin Temel İlkeleri, Ankara: Gazi Kitabevi
- 14- Hamitoğulları, Beşir (1984). İktisadi Sistemlerin Temelleri –Strüktürlerin Diyalektiğinden Sistemlerin

Diyalektiğine, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları: 539,

15-Orman, Sabri (2014). İslami İktisat, Değerler ve Modernleşme Üzerine, İstanbul: İnsan Yayınları

16-Öçal, Tezer; Çolak, Ö. Faruk; Çermikli, A. Hakan ve Togay, Selahattin (1997). İktisat, Ankara: Gazi Büro Kitabevi

17- (karar.com)

18-Derin Tarih Dergisi, Haziran 2020 sayısı, İst.

19-Tabakoğlu, Ahmet (2016). İslam İktisadına Giriş, İstanbul. Dergâh Yayınları

20-Alatlı, Alev, Batı'ya Yön Veren Metinler, Kapadokya MYO, Melisa Matbaacılık, 2010, İstanbul.

21-Chris Freeman, Yenilik İktisadı, Çev; Ergun Türkcan, TÜBİTAK Yay., 2004, Ankara.

22-Tekir, Sabri (1992). “Sosyal Devlet”, Özçelik-İŞ Sendikası Seminerler Dizisi – 3, Ankara Araştırmalar Merkezi,

23- Dünya Gazetesi

24-Ülger, Nevzat, Osmanlının İktisat Mantığı, 2013, Elazığ.

25-Ülger, Nevzat, Faizsiz Kredi ile Yatırımın Finansmanı, Elif Mat., 2021, Elazığ.

26-[https://www.google.com/search?q=yozgat-kabal%C4%B1+k%C3%B6y%C3%BC&rlz=1C1GCEA\\_enTR850TR850&oq=&aqs=chrome.1.69i59i450l8.3648789j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8](https://www.google.com/search?q=yozgat-kabal%C4%B1+k%C3%B6y%C3%BC&rlz=1C1GCEA_enTR850TR850&oq=&aqs=chrome.1.69i59i450l8.3648789j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8)

27-Ülger, Nevzat, Üç İktisadi Model, Elif Mat., 2021, Elazığ.

28-Nadir YURTOĞLU, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, 2017 ; 33 (2) : 96 : 155-204

29<https://youtube.com/watch?v=Azxbh0ByT5w&t=236s>, Erişim: 03.04.2016

Nevzat Ülger'in yayınlanmış eserleri:

- 1-Kalkınma Yolunda Bir Şehir; ELAZIĞ (2000)
- 2-Türkiye'de Siyaset ve İktisat (2003)
- 3-İslam Tarihinde İktisadi Olaylar (2009)
- 4-Osmanlının İktisat Mantığı (2013)
- 5-Doğu'da ve Batı'da Bilim ve Düşünce (2015)
- 6-Elazığ'a Değer Katanlar (I) (2016)
- 7-Bilim ve Düşünce'de Doğu ve Batı (2019)
- 8-Elazığ'a Değer Katanlar II) (2019)
- 9-Elazığ-Türkiye ve Dünya Ekseninde TİCARET ve SANAYİ (2019)
- 10- Toplum-Ekonomi ve Yatırımın Faizsiz Kredi ile Finansmanı (2021)
- 11-Üç İktisadi Model (2021)

