

Altyapı Yatırımlarını Savunmak

Ünsal Çetin

Ekonomist

liberal düşünce Yıl 19, Sayı 75, Yaz 2014, s. 123-125

İstanbul'un üçüncü havalimanı inşaatının nihayet başlaması sevindirici bir gelişme. Başbakan'ın temel atma töreninde söylediği gibi, bu havalimanı tamamlandığında gerçekten de bir zafer anıtı olacak. Son on yılın ekonomik kalkınması ülke olarak özgüvenimizde de bir artış ile birlikte gerçekleşiyor. Bu özgüven artışının kötü olduğunu düşünmek için bir neden göremiyorum. Ancak, ikazı gerektiren bir husus olabilir; Bu özgüven artışı, geçtiğimiz günlerde bir iki örneğini gördüğümüz gibi, Gümrük Birliği'nden çıkma ve içe kapanma yönünde çağrılara neden olacak kadar ayakların yerden kesilmesine yol açmamalı. Realite ile bağlantısını koparmış bir böbürlenmeye ihtiyacımız yok. Esasen, dünyanın en gelişmiş ülkesi olsak da buna ihtiyacımız yok.

Ülkemizin son on yılda ulaşım ve iletişim altyapısında gösterdiği ilerleme ekonomik refahımız için çok büyük önem taşıyor. Bu ilerleme, 2003 sonrasının yaklaşık % 5 yıllık ortalama büyüme oranının temelinde yatan reel ve bu yüzden de sağlıklı nedenlerden birisi. Sadece altyapı yatırımlarının varlığına değil, ayrıca ulaşım ve iletişim araçlarındaki baş döndürücü gelişmelere, ve tabii bu araçları çok etkin bir şekilde kullanan beşerî sermayemize de işaret etmemiz lazım. İlâveten, altyapı yatırımlarının bir kalkınma nedeni olduğu fikrinin eksikliğine de değinmemiz gerekli. Aradaki ilişki tek yönlü değildir. Daha tam ve doğru ifade şudur; . Üçüncü havalimanı gibi devasa bir projenin Yap-İşlet-Devret yöntemi ile gerçekleştirilebilir hale gelmesi de bu söylediğimizin bir teyididir.

Altyapı yatırımlarının önemini kendimce tekrar vurgulamakta fayda görüyorum. Bu yatırımlar sayesinde iç piyasalar zaman ve mekân boyutunda bir

birine yaklaşıp. Bu iç piyasalar entegrasyonu piyasaların daha etkin çalışmasını ve verimlilik artışları sayesinde daha çok üretimi mümkün kılar. Üreticinin nakliyat maliyetleri azalır ya da daha kaliteli girdileri kullanma imkânları artar, satış yapabileceği piyasalar genişler. Tüketici ise daha az ulaşım ve iletişim maliyetinin cebinde bıraktığı para bakiyeleri ile, tercih ve ihtiyaçlarına daha yakın yeni ve farklı mal ve hizmetlere erişebilir. Bu sayede, rekabet yoğunlaşır ve artan ticaret hacminin getirdiği genel ekonomik faydalar ülke sathına yayılma eğilimi gösterir. Bölgesel gelişmişlik farkları azalır, gelir eşitsizlikleri üzerinde iyileşme eğilimleri oluşur.

Günümüzün gelişmiş ülkelerindeki büyük şehirlerin tarihsel gelişimi, emek piyasası üzerinden bir örnekle, altyapı yatırımlarının önemini anlatmamıza yardımcı olabilir. Otomobilin kitlesel üretimi sayesinde, emek piyasası kentlerin gelişimine önemli bir katkı yapmaya başlamıştır. Günümüzde otomobili nerdeyse standart bir kolaylık olarak düşündüğümüz için, onun bu rolünü hatırlatmak önem kazanıyor. Kitlesel otomobil üretimi ve kitlesel otomobil kullanımı (diğer modern ulaşım araçları ile birlikte) kent çevresinden kent merkezine ulaşımı önemli ölçüde kolaylaştırmış ve hızlandırmıştır. Bunun emek piyasası üstündeki tesiri hayli olumlu idi. Çalışanlar artık kendileri için daha uygun ve getirisi yüksek iş bulma imkânlarına sahip oldular. Elbette, işverenler de daha verimli çalışan, işe daha uygun çalışanlara erişme imkânlarında bir artışa sahip oldular. Kısacası, ulaşım kolaylıklarındaki artış, işyerlerinin emek ihtiyaçları ile çalışanların yetenekleri arasında çok yüksek seviyede bir uyum artışı kaydedilmesinin yolunu açmıştır. Nitekim, konuyla ilgili empirik incelemeler kent içi ve çevresi arasındaki ulaşım hızı ile emek verimliliği arasında doğrudan ve olumlu bir bağlantı olduğunu bulmuştur. (İşte, yine yaptım bunu. Otomobil karşıtı sosyalist ve bazı eksantriklerin hoşuna gitmeyecek bir şey daha söyledim).

Şehirlerin tarihinde hatırlanmaya değer diğer bir husus daha vardır. Elitlerin genel itibarıyla şehirlerin çevreye doğru genişlemesine duydukları nefret. Bizim de ekonomik kalkınmamızın doğal sonucu olarak, şehirlerimiz çevreye doğru genişlemektedir. Bizim elitlerimiz de, tıpkı Batı'da olduğu gibi, şehirlerin çevreye doğru hareketine bir hayli içerlemektedir. Adeta kendi kullarımlarına münhasır bazı nimetlerin, kente yeni gelen, kentleşme sürecindeki kırsal kesim orijinli nüfus tarafından da kullanılıyor olması onların hoşuna gitmez. "Halk plajlara akın etti, vatandaş denize giremiyor" komedisi bu söylediğimizin yansımalarından birisi olarak görülebilir.

Konut sahipliği ile ilgili birkaç şeye değinmeden geçemeyeceğim. Şehir çevresindeki yeni ve nispeten daha ucuz konutların varlığı hem kent merkezi

hem de kent çevresindeki konutların fiyatlarını nispeten düşük tutar. Şehirlerin genişlemesini engellemek konut sahipliğinin bir zümre için adeta imtiyaz olarak kalması ve orta sınıfların konut sahipliğinin engellenmesi anlamına gelirdi. Kentlerin tarihinin gösterdiği gibi, ancak büyüyen şehirlerin varlığı durumunda, gelir seviyesinde üst basamaklara tırmanmaya başlayan kesimler için konut sahipliği katlanılabilir maliyet seviyelerinde gerçekleşir. Yani kentleri merkezlerine hapsedmenin alternatif maliyeti daha düşük bir konut sahipliği oranıdır. Kentlerimizin çevreye genişlemesine karşı çıkan solcu elitlerimiz, toplumun dar gelirli üyelerinin aleyhine bir durumu savunduklarının farkında bile değil görünüyorlar. Onların adına, ne kadar da yazık.

Altyapı yatırımlarına karşı çıkmak için bahanelerden birisi olan çevre duyarlılığı, ne yazık ki, bir ağaç fetişizmine dönüşmüş durumda. Ağaç varlığı artan ve çok büyük ihtimalle de önümüzdeki on yıllarda bu artışın güç kazanacağı bir ülkede, altyapı yatırımlarına böyle bir gerekçe ile muhalefet edilmesi pek bir anlam taşımıyor. Tartışmanın hatırına ağaç varlığı artmayan bir ülkede olduğumuzu varsaysak dahi, devasa bir bağlantı noktası olarak Türkiye'nin ve İstanbul'un gittikçe acilleşen ulaşım ihtiyaçları gündemdeki altyapı yatırımlarının çevresel maliyetlerini fazlasıyla katlanılabilir kılmaktadır. "Neden bu yatırımları yapıyoruz ki?" asıl soru değildir. Yükseltilmesi gereken asıl soru "Neden bu yatırımları bundan 30-40 yıl önce zaten gerçekleştirmiş olma başarısını gösteremedik" olmalıdır.

İstanbul bağlamında yapılan bir itiraz da geçerli değildir. Neden hep İstanbul'a altyapı yatırımı yapıyoruz sorusunun cevabı gayet basittir. Bölgeler arası daha dengeli bir kalkınma için öncelikle İstanbul'da biriken sermayenin Anadolu'ya hareketinin mümkün olduğunca kolaylaşması gereklidir. Bunun olması için de üçüncü havalimanı ve köprü, İzmit Körfez Geçişi, Hızlı Tren ve yeni otoyollardan başka ulaşım imkânlarına sahip değiliz.

Konut sahipliğinin nüfus tabanına yayılması, çevre koruma, bölgeler arası gelişmişlik farklarının törpülenmesi ve benzeri hassasiyetler kesinlikle kulak verilmesi gereken önemli konulardır. Ancak, ne yazık ki, ülkemizde bu hususta yazan-konuşan insanların büyük çoğunluğu kendi önerilerinin hiçbir alternatif maliyeti yokmuş gibi düşünmektedir. Thomas Sowell'in söylediği gibi; Konu kamu politikası olduğunda "çözümler" yoktur, fiiliyatta var olan şey farklı alternatif fayda ve maliyetler arasında "seçimler" yapma zorunluluğudur.

Bu anlayışın ve elbette ki insanoğlunun ihtiyaçlarının önde geldiği bir tartışma ortamı daha yaşanabilir şehirlere giden yolda hepimize önemli bir destek sağlayacaktır.