

EK – 20

TÜRKİYE’DE TAŞIMACILIK 1936 – 1965

ÇİMENTO TAŞIMACILIĞI VE ÇİMENTO
FABRİKALARININ ÜLKE SATHINA
YAYILMASI

TABLO

TÜRKİYE’DE TAŞINAN TOPLAM
YÜK VE BİLEŞİMİ 1939 - 1965

EK – 20

TÜRKİYE’DE TAŞIMACILIK 1936-1965 NEREDEN NEREYE GELDİK?

1 – KARAYOLU – DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI (1936)

1936 Yılında İktisat Vekili Celal Bayar doğu illerine yaptığı uzun bir tetkik gezisi sonunda Başvekalet’e (ve tabii Cumhurbaşkanı Atatürk’e) “Şark Raporu” başlığı altında uzun ve ayrıntılı bir rapor sunar. Bu raporda “Nakliyat İşleri” başlığı altında şu bilgilere yer verilmiştir:

NAKLİYAT İŞLERİ

Doğu illerimizin ekonomik bakımından en büyük bir derdinin de, nakliyat meselesi olduğunu arzetmek isterim.

Memleketin kıymetli bir köşesi, denilebilir ki sırf münakalesizlik (ulaştırma yetersizlikleri) yüzünden senenin büyük bir kısmında memleketin diğer parçalarile münasebet (ilişki) tesis edememektedir. Doğu illerimizin bu vaziyeti, memleketin diğer kısımlarile olduğu kadar bizzat kendi bünyesi içinde de vardır. Bir taraftan münakalesizlik, diğer taraftan nüfus azlığı, ekonomik mübadelenin canlanmasına mani olmuştur. Muntazam ve mütemadi mal nakli imkanı olmadıkça, canlı bir ticaret mevzuu olarak mal satmak imkanı da olmaz, ve dolayısıyla istihlal de, inkişaf edemez. Bu mıntıkada, girecek malların ucuz satılması da aynı sebepten dolayı kabil olamaz.

Şüphesiz ki ideal, emin ve fasılasız nakliyatın temini için muntazam şoselere ihtiyaç vardır. Halbuki böyle şoselerin yapılabilmesi uzun zaman ve çok para meselesidir. Bugün için bunun hemen temininin mümkün olduğunu zannetmiyorum. Vaziyet ise, arzettiğim sebepten dolayı, acil bir tedbire muhtaçtır. Bunu ancak mevcut yollar ve güzergahlar üzerinde yapmağa mecburuz. Hakikatı halde bugün için bu güzergahlar üzerinde ideal nakliye servisleri yapmak gayri mümkündür.

Bugünkü vaziyet

Yılın, ancak dar bir kısmında olsun, bugün mevcut nakliyat işlerinin bünyesine gelince: bugünkü serbest nakliyat tam manasile perişan bir haldedir; fiat pahalı, intizamsız ve bilhassa ticari emniyetten mahrumdur. İş adamları, bu havalide yapılan nakliyatın pahalılığından ziyade ticari emniyetsizliğinden acı acı şikayet ettiler; mallarını kime verdiklerini ve kimden, ne vakit alacaklarını bilmek ihtiyacında olduklarını söylediler.

Bundan dolayı, bu havalide mevcut şeraitten azami surette istifade edecek şekilde devlet elile nakliye işinin tesis ve tanzimine kat’i ihtiyaç olduğu kanaatindeyim.

Yapılacak İşler

Bu hususta yapılacak ilk iş, mevcut yolların, münakalatı büsbütün inkitaa (kesintiye) uğratmayacak tarzda tamirleri ve ikmalleridir. Bunun için evvela virajlarda geçitlerin kamyon nakliyatına müsait olacak surette islahı ve genişletilmesi lazımdır. Mesela: Hopa – Artvin ve

Artvin – Ardahan arasındaki yollar, nisbeten muntazam olmakla beraber virajlar bu cins nakliyat için islah muhtaçtır.

Bu mıntikalarda, Valilerle yaptığım temaslarda yolların arzettiğim şekilde, tamir ve islahının kendilerince yapılabileceğini ifade ettiler. Bunlar hakkında icap edenlere yüksek emirlerinizin verilmesini dilerim.

Yollar, bu tarzda tamir edildikten sonra aşağıda arzettiğim dört "kamyon servis hattı" tesisatının mıntika ihtiyacı için çok faydeli neticeler vereceğini düşünüyorum:

Kamyon servis hatları şunlardır:

- 1) Hopa – Ardahan – Kars – Iğdır
- 2) Karaköse – Erciş
- 3) Diyarbakır – Bitlis – Tatvan
- 4) Van şehri ile iskele arası

Esasen Devlet Demiryolu tarafından işletilmesi mukarrer bulunan Trabzon – Erzurum ve Karaköse üzerinden geçen transit yolu, bittabi maruzatım (anlattıklarımın) haricindedir.

Bu servisler, esas itibarile yük nakliyatına münhasır olacaktır.

Hatlardan birincisi ile üçüncüsü ana yolları teşkil etmekte, Karaköse – Erciş ise transit hattının bir kolu, Van – İskele yolu da Van vapur hattının mütemmimi (tamamlayıcısı) bulunmaktadır.

Hopa – Iğdır

Hopa – Iğdır hattı, ilk kısmında Murgul ve Kuvarshan madenlerinin bakırlarını, diğer kısımların da (Artvin ve Ardahan ve Kars) mahsullerini ve nihayet son kısmında Iğdır mahsullerini emniyetle Hopa'ya nakle hizmet edecektir. Deniz yolları ile yapılacak bir kombinezon ile bu servis üzerinde nakil olunan malların tek tarife ile İstanbul'a, hatta ecnebi (yabancı) memleketlerine sevk edilmesi mümkün olacağı gibi bilmukabele (karşılıklı olarak) deniz yolları vasitasile gelecek malların da aynı suretle bu hat üzerindeki herhangi ticaret merkezine gönderilmesi kabil olacaktır.

Diyaribekir – Tatvan

Diyaribekir – Tatvan hattına gelince: Bu hatta yapılacak olan nakliyat da Diyaribekir'den itibaren Bitlis ve Van havalisine kadar olan kısımların nakliyatını temin edecektir. Bu kısımda da Tatvan'dan itibaren Van gölü işletme idaresi ile, İstanbul'dan veya Mersin'den Diyaribekir'e kadar demir yollarıyla yapılacak kombinezonlarla burada da İstanbul veya Mersin'den alınacak bir malın Van'a kadar tek tarife ile sevki imkanı temin olunacaktır.

Karaköse – Erciş

Karaköse – Erciş hattı ise Trabzon tariki ile Van havalisine yapılacak nakliyatı temin edecektir. Bu hattın yukarıda arz olunduğu veçhile Trabzon yoluna bağlı olması dolayısıyla transit yolu kamyon servisi ile beraber iş birliği yapması zaruridir.

Gerek transit yolu üzerinde çalışacak kamyon servisleri ve gerek bununla iş birliği yapacak Karaköse – Erciş hattı üzerinde de Hopa – Iğdır hakkında olduğu gibi Denizyolları idaresiyle yapılacak anlaşmalara tek tarife tatbikatı mümkündür.

Van – İskele

Van – İskele kısmına gelince nisbeten ufak olan bu hattın üzerinde yapılacak nakliyatın hem yük, hem de yolcuya tahsisini faideli gördüm, ve bu işin idaresini Van Gölü İşletme İdaresi'ne verdim. İdare, aldığı kamyonlarla bugün fiilen yük nakliyatına başlamış bulunuyor. Sipariş ettiği yolcu otobüsleri de İstanbul'dan yola çıkarılmıştır. Bunların mahalline varmasıyla beraber yolcu nakliyatı da başlamış olacaktır.

İşletme Şekli

Bu kamyon servislerinin muvaffak olabilmesi için inhisar halinde çalışmasının faideli olacağını düşünüyorum. Böyle olmadığı halde bir çok nakliye işlerinde görüldüğü veçhile gayri tabii rekabet yüzünden bu idarelerin muvaffak olması şüpheye düşer. İnhisar halinde göz önünde tutulacak birinci iş, bugün yapılan münakalat ücretlerinden daha dun (aşağı) bir tarifenin tatbikini temin etmektedir.

Bu servisler için etüd yaptırıyorum. İlkbaharda mahallen de bu etüdlerimi ikmal için Deniz Müsteşarım Sadullah Güney'i bu mıntıkaya göndereceğim. Alacağım netice Zat Devletleri'ne ayrıca arz olunacaktır.

SERMAYE

Bu işlerin kurulması ve işletilmesi, netice itibariyle bir sermayeye ihtiyaç gösterecektir. Şu kadar ki işin esasını teşkil eden kamyonların tedariki için peşin paraya lüzum olmaksızın acentelerle yapılacak itilafla (anlaşma) kamyonların kredi ile tedarikini mümkün görüyorum.

Esas, tasvibi devletlerine iktiran ederse (sizin onayınıza erişirse), bu işletmelerin hangi vekaletle bağlanmaları münasip olacağının da Yüksek takdirlerinize bağlı olduğunu arz ederim.

Bu mıntika dahilinde bir taraftan Diyarıbekir - Tatvan, diğer taraftan Karaköse - Erciş yollarının bağlandığı ve üzerinde Van, Adilcevaz gibi şehir ve kasabaların bulunduğu Van gölündeki Vapur İşletme İdaresi hakkında burada bazı malumat arzını faideli görüyorum.

Vapur İşletme İdaresi

İşletme İdaresi'nin, yüksek tensipleriyle, Vekaletime bağlanması ile beraber Göl münakalatının tanzim edilmesi ve ihtiyaca uygun bir şekilde yapılması için lazımgelen tertibat alınmıştır.

Bu tertibat ile evvelce gayri muntazam ve ancak on beş günde bir yapılabilen seferlere mukabil yaz kış olarak seferler tesis edilmiş ve tarifelerde % 80 kadar bir tenzilat yapılmıştır. Bunun neticesi olarak yolcu adedi % 98, yük miktarı da % 99 nisbetinde artmış ve hasılat da bu fark neticesinde yükselmiştir.

Bu mesaimizle her sene bu idareye verilmekte olan subvention (parasal destek) miktarının tedricen azaltılabileceğine emniyet ediyorum.

Vapur servislerinin bu suretle tezyidi (artırılması) ve muntazam ifası için mevcut vapurlarda esaslı tamirat ve tadilat yapıldığı gibi iskeleler de az çok iyi bir hale konulmuş ve bir ikisine de elektrik tesisatı yapılmıştır. İşletme merkezi de Erciş'den Van'a getirilerek burada bir de güzel bina yapılmıştır.

Kendi bütçesi hududu dahilinde yapılan yukarıki işlerden maada idarenin inkişafı için verilmiş olan para ile de aşağıdaki işlerin yapılmasına teşebbüs edilmiş ve muntazam bir programla işe başlanılmış olduğunu arz ederim.

Van Gölü İşletmesi tesisatı

İhtiyaca uygun elektrik ve kaloriferle mücehhez birinci-ikinci kamaralara malik konforlu iki vapur, Havuz ve Fabrikalar İdaresi'ne sipariş edilmiştir. Bu vapurlar, Van'da monte edilerek işler bir halde teslim alınacaktır. Bundan başka yüksek direktiflerine imtisalen (uyarak) Erciş'teki tamirat fabrikasının Tatvan civarında intihap edilen mahalle nakline teşebbüs etmiş ve burası için tertip edilen umumi bir plan dahilinde inşaata başlamış bulunuyoruz. Tamirat atölye binasının kargir aksamı ikmal edilmiş, İstanbul'dan getirilen demir çatı aksamının da yerine konulması bitirmek üzere bulunmuştur. Bundan başka halen işçi ve memurların iskanı için ve atiyen (gelecekte) otel gibi kullanılacak bir binanın da inşaatı yarılanmıştır. Ayrıca bu sahada başlanan taş iskele inşaatı da oldukça ilerlemiştir.

Fabrikanın muhtaç olduğu yeni makinelerin de mühim bir kısmı, mahalline gönderilmiş bulunmaktadır. İlbaharda bunların monte edilmesile fabrika faaliyete geçecek ve Erciş'teki atölye buraya tamamen nakil edilmiş bulunacaktır. Bu fabrika Van işletmesi vapurlarının bütün tamirlerini yapabileceği gibi bu havali için de eyi bir tamirat yeri olacaktır. Sipariş olunan yeni vapurların montajları bu fabrika tarafından yapılacaktır.

Munzam Tahsisata İhtiyaç

Aldığımız tahsisat ile yeni yapılan işler bunlardan ibarettir. Programımızın ikmali için daha başka binaların inşasına lüzum vardır. Bunlar için de 150.000 lira kadar bir paraya ihtiyacımız bulunmaktadır. Bu para alındığı halde Tatvan'da garaj, depo, işletme binası, memurin evleri yaptırılacak ve üçüncü bir vapur da inşa ettirilecektir.

Van gölünde ehemmiyetli gördüğüm balıkçılık ve soda istihsalı işleri üzerinde de tetkikler yaptırıyorum. Alınacak neticelere göre faaliyete geçilecektir.

Bayar raporun beş numaralı eki olarak çok ilginç bir maliyet tablosu vermiştir:

Ek - 5

1 Ton Çimento'nun Van'daki takribi maliyet fiatı

(Türk Lirası)

1. İstanbul Fabrika Teslimi	20.00
2. İstanbul'da vapura yükleme (mavna kiralamak suretile)	0.35
3. İstanbul'da komisyon ve pul (mübayaalar komisyoncusuz yapılamıyor)	0.15
4. İstanbul – Mersin navlunu (Denizyolları 600 kuruşa naklediyor Hususi Kargo ile 250 – 350 kuruşa naklettirilebiliyor)	
5. Mersin'de boşaltma	1.00
6. Mersin'de iskele resmi	0.50
7. Mersin'de: Mavnadan iskeleye – İskeleden arabaya – Arabadan vagona	1.30
8. Mersin'den Diyarbakır'a tren navlunu	12.48
9. Diyarbakır'dan Van'a kamyon ücreti (Takriben 500 km) 1 km kamyon navlunu 25 kuruş – 1 kamyon 3 ton alır (500 x 0.25)/3 = 40.00 Lira)	40.00
Yekün	78.78

Bu tablodan çıkaracağımız maliyetler:

Mersin – Diyarbakır (712 km) tren nakliyesi 12.48 TL/ton = 1.75 krş/km/ton
Diyarbakır – Van 25 krş/km/3 ton = 8.33 krş/km/ton
Kamyon taşımacılığı, demiryoluna kıyasla 4.76 kat daha pahalı

2 – KARAYOLU TAŞIMACILIĞI – VERİLER ¹ (1953)

*“1949 sonunda ton-kilometresi 29 kuruş olan vasati eşya nakil ücreti
1953 sonunda 12 kuruşa düşmüştür”.*

1936 yılında ton kilometresi 8.33 kuruş olan kamyon taşımacılığı 1949 yılında 29 kuruş, 1953 yılında 12 kuruş olmuştur.

- 2.1 – 1950 yılı TCDD tarafından taşınan eşya: 8.7 milyon ton
1960 yılı TCDD tarafından taşınan eşya: 14.3 milyon ton
1965 yılı TCDD tarafından taşınan eşya: 14.9 milyon ton
- 2.2 – 1950 yılı kamyon taşımacılığı: 11 milyon ton eşya + 7 milyon ton agrega
1960 yılı kamyon taşımacılığı: 36 milyon ton eşya + 25 mily. ton agrega
- 2.3 – 1950 yılı TCDD tarafından taşınan yolcu sayısı: 53 milyon
1960 yılı TCDD tarafından taşınan yolcu sayısı: 97 milyon
1965 yılı TCDD tarafından taşınan yolcu sayısı: 81 milyon

¹ Maliye Vekaleti Tetkik kurulu Yayını No 1954 55/52 Sayfa 65

2.4 – Lokomotif sayıları

1950	900 adet buharlı		
1960	929 adet buharlı	51 adet dizelli	3 adet elektrikli
1965	864 adet buharlı	107 adet dizelli	3 adet elektrikli

10 Yıllık Kalkınma Planı'nda 1967 yılı için öngörülen lokomotif sayıları:
Yeni Alım: Elektrikli: 125 adet Dizelli: 389 adet

2.5 – Yük Vagonları

1950: 15 500	1960: 16 400	1965: 16 000
Plan Hedefi (1967 yılı)	Yeni Alım: 9 800 adet	

2.6 – Yolcu Vagonları:

1950: 1 366	1960: 1 272	1965: 1 180
Plan Hedefi (1967)	Yeni Alım: 850 adet	

YORUM: Bu göstergelere bakarak okuyucu *ihmalin* ne zaman başladığına karar verebilir.

1950 yılına kadar CHP yönetimi ile TCDD olarak şu aşamaya gelinmiş:

Lokomotif adedi: 900 buharlı
Yük Vagonu: 15 500
Yolcu vagonu: 1 366

Taşınan yolcu adedi: 53 milyon
Taşınan Yük: 9 milyon ton

1948 yılında 22 500 kilometrelik karayolu inşaat programı yine CHP iktidarı tarafından başlatılmış.

1950-1960 arasında yük taşımacılığı % 64, yolcu taşımacılığı ise % 83 artmış. Bir önceki dönemdeki artışlar çok daha az.

Dolayısı TCDD işletmeciliği açısından 1950-60 dönemi için bir *ihmal* söz konusu değil.

Barker Raporu TCDD'nin lokomotiflerinin % 68 vagonlarının ise % 92'sinin kullanılabilir durumda olduğuna işaret etmiş²

² Sayfa 123.

TAŞIMACILIKTA ÖNEMLİ BİR SANAYİ ÜRÜNÜ: ÇİMENTO

TÜRKİYE 1930-1965 DÖNEMİNDE SANAYİLEŞİRKEN ÇİMENTOYU NERDE ÜRETİMİŞ, KAÇA NASIL TAŞIMIŞ?

ÇİMENTO FABRİKALARI BU DÖNEMDE ÜLKE SATHINA NASIL YAYILMIŞ?

Önce Bayar'ın yukarıdaki tablosuna bakalım. Çimento İstanbul'da 20 lira, Van'da nerdeyse 80 lira.

T.C. İktisat Vekili Bayar, 1936 yılının aralık ayında kaleme aldığı Şark Raporu'nda bu maliyetlerle doğu illerinde imar faaliyetinin mümkün olamayacağına işaretle devletin bu bölgede tekel olarak (monopol) kamyon taşımacılığına başlamasını önermiştir.

O tarihte Türkiye'de çimento fabrikalarının dağılımı şöyledir:

Zeytinburnu (İstanbul)	130 bin ton/yıl
Kartal (İstanbul)	120 bin ton/yıl
Darıca (İstanbul)	40 bin ton/yıl
Eskihisar ³ (Gebze)	20 bin ton/yıl

Bu durumda bölge dışına sevkiyat yapabilen fabrikaların tümü İstanbul'da. Dolayısı ile çimento tüketildiği yere vardığında yukarıda gösterilen maliyetler oluşuyor.

Doğu illerinde ilk fabrika 1943 yılında üretime geçen Sivas (90 bin ton/yıl). Bu fabrika 4 Senelik 3 Numaralı Plan'da öngörülmüş ve makineleri 1938 yılında Almanya'ya sipariş edildiği için 31 Mart 1939 Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile iptal edilememiş ve Alman şirket savaş esnasında makineleri gönderdiğinden adeta bir emrivaki sonucu kurulmuştur.

1950 yılında yukarıdaki fabrikalardan Eskihisar üretimini durdurmuş buna karşı Sivas 90 bin ton ile devrede.

³ Bir çok yazar bu fabrikayı Eskişehir ile karıştırmıştır

1950-1965 arasında kurulan çimento fabrikalarının dağılımı:

1953 – İzmir (150 bin ton/yıl) – Ege’de ilk, özel sektör

1953 - İstanbul’daki üç fabrikanın tevsii – Toplam kapasite 620 bin ton

1955 – İthalat: 811 bin ton (Olmayan dövizlerle önemli miktar ithalat)

1956 – Ankara (1928’deki 15 bin ton/yıla ilave 100 bin ton/yıl) – Orta Anadolu

1957 – Adana’da (150 bin ton/yıl) - Güney’de ilk fabrika

1957 – Eskişehir (150 bin ton/yıl) – Orta-batı, Özel Sektör

1957 – Afyon (85 bin ton/yıl) – Orta-batı – İç-Ege

1957 – Tarsus (7 500 ton/yıl) Beyaz Çimento

1958 – Çorum (85 bin ton/yıl) – Orta-kuzey

1958 – Pınarhisar (120 bin ton/yıl) – Trakya’da ilk fabrika

1958 – Balıkesir (125 bin ton/yıl) – Kuzey – iç-Ege

1959 – Elazığ (85 bin ton/yıl) – Nihayet! Güneydoğu’ya ilk çimento fabrikası

1961 – Gaziantep (85 bin ton/yıl) Güneydoğu’da ikinci fabrika

1962 – Bartın (250 bin ton/yıl) – Kradeniz’de ilk fabrika

1962 – Söke (85 bin ton/yıl) – Güney – iç-ege

1964 – Niğde (85 bin ton/yıl) – Güney – orta Anadolu

1960 yılında toplam üretim: 2 038 bin ton

1965 yılında toplam üretim: 3 238 bin ton

NOT: 1960 – 1965 arasında üretime geçen 4 fabrikanın (Gaziantep-Bartın-Söke ve Niğde toplam nominal kapasitesi sadece 505 bin ton olduğu halde üretim artışı 1 200 000 ton’dur.

Üretim yapan 18 fabrikadan:

% 100 Kamu: Sivas – Ankara (2 adet)

Kamu artı özel sektör: Adana – Afyon – Balıkesir – Bartın – Çorum- Elazığ – Gaziantep – Pınarhisar ve Söke (9 adet)

% 100 Özel Sektör: Darıca – Kartal – Zeytinburnu – İzmir – Eskişehir ve Tarsus (6 ad)

Nominal Kapasiteler

% 100 kamu: 315 bin ton

Karma: 1 035 bin ton
% 100 Özel: 1 005 bin ton

NOT: Fabrikalar 1965 yılında kapasite üstü üretim yapıyorlar. 1965 üretimi 3 238 bin ton

1965 yılında Türkiye’de üretilen betonun ortalama 250 dozlu olduğu varsayımı ile nakliye açısından agrega (kum-çakıl) miktarının hesabı:

$(3\ 238\ 000 / 0.250) \times 2.5 = 30$ milyon ton

Not: Kum-Çakıl dışında 1965 yılında 27 milyon ton tarım ürünü + 18 600 bin ton maden ve 14 400 bin ton sanayi ve diğer ürün olmak üzere toplam 60 milyon ton “yük” (freight) vardı.

Bu dönemde (1965 sonrası) Türkiye’de damperli kamyon üretimi başlamıştır. Bizim Mersin Leyland kamyon fabrikasında ürettiğimiz her üç kamyonun biri damperli idi.

*

1936 YILINDA İSTANBUL – VAN
ÇİMENTO TAŞIMACILIĞININ ANALİZİ

1 – İSTANBUL – MERSİN	6.30
0.35 + 0.15 + 3.00 + 1.00 + 0.50 + 1.30	
2 – MERSİN – DİYARBAKIR tren	12.48
3 – DİYARBAKIR – VAN kamyon.....	40.00
Toplam taşıma gideri:	58.78
Denizyolu taşıma ücreti (yaklaşık 1000 km).....	% 11
Demiryolu taşıma ücreti (712 km).....	% 21
Kamyon taşımacılığı (500 km).....	% 68

Denizyolu taşıma ücreti: 300 krş + liman masrafları (1000 km) / ton

Demiryolu taşıma ücreti: 1.75 krş/ton/ km

Karayolu taşıma ücreti: 8.33 krş/ton/km

İstanbul-Van taşıma ücreti/Çimentonun İstanbul satış fiyatı: $58.78/20.00 = 2.94$

1936 yılında Çimentonun sınai üretim maliyeti artı kar “bir” ise, Van’a kadar taşıma maliyeti “üç”.