

TÜRKİYE’DE BORÇLAR VE ALTYAPI FETİŞİZMİNİN SONU

Depths and The End for Infrastructure Fetishism in Turkey¹

Ståle Knudsen*

Çeviren: Deniz Yıldırım**

Düzelti: Evren Haspolat Yıldırım***

Giriş

Devasa yeni İstanbul Havalimanı, iki yakayı birleştiren görkemli köprüler, Boğaz’ın altından geçen Marmaray tüneli, İstanbul metro ağının genişletilmesi, enerji projeleri. Bunlar Haziran ayında tekrarlanan İstanbul büyükşehir seçiminin kampanyasında AKP adayı Binali Yıldırım için hazırlanan videoda öne çıkan unsurlardı. Video bir “sosyal medya takipçisi” tarafından hazırlanmıştı ve Yıldırım tarafından beğenilerek Twitter hesabından paylaşılmıştı. Videoya, “Evet, kim yaptı bunu?” sorusu da eklenmişti.



Binali Yıldırım’ı “Yine Biz Yaparız” sloganı eşliğinde yeni İstanbul Havalimanı’yla ve Boğaz’ın altına inşa edilen yeni Avrasya tüneliyle gösteren seçim kampanyası posterini.

* Prof. Dr., Bergen Üniversitesi, Sosyal Antropoloji Bölümü, Stale.Knudsen@uib.no, Orcid Numarası: 0000-0002-4233-1743 Knudsen, son zamanlarda özellikle çevre, enerji, şirketlerin sosyal sorumluluk projeleri gibi konulara odaklanmakta ve 1990’lı yıllardan beri Türkiye üzerine çalışmaktadır.

** Doç. Dr., Ordu Üniversitesi, Ünye İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, denizyildirim@odu.edu.tr, Orcid Numarası: 0000-0003-2576-3170

*** Doç. Dr., Ordu Üniversitesi, Ünye İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, evrenhaspolat@odu.edu.tr, Orcid Numarası: 0000-0003-4999-7457

Geliş Tarihi / Received: 14.11.2020 - Kabul Tarihi / Accepted: 21.11.2020

Altyapı yatırımları AKP rejiminin en fazla öne çıkardığı konulardan birisi, ancak bu kez istediği karşılığı alamadı. Muhalefetin adayı Ekrem İmamoğlu İstanbul seçimlerini kazandı ve Erdoğan'ın 1994'te belediye başkanlığına seçilmesinden beri AKP'nin bu “dünya şehri” üzerinde sahip olduğu kontrolü sarstı. Peki ne oldu? Politika alanındaki önemli dinamiklerin (Türk milliyetçilerinden Kürt partisine kadar uzanan geniş bir yelpazede kurulan koalisyon), muhalefet adayının kişiliği ve stratejisinin yanında, seçmenler altyapı projelerindeki çöküş ve inşaat sektöründeki durgunlukla görünür hale gelen ekonomik krizden endişeliydiler.

Altyapı yatırımları AKP döneminde niye bu kadar merkezi önemdeydi ve şimdi neden burada bir çözüme gerçekleşiyor? Anahtar sözcükler: Kredi ve borç.

Her şeyden önce, altyapı yatırımları ve konut inşaatı ekonomik büyümenin motoru olageldi. Bu politika, doğrudan ya da dolaylı, istihdam yarattı ve AKP'ye bağlı bir seçmen tabanı oluşturacak şekilde, yoksulların birçoğunu orta sınıfa taşımaya katkı sundu. İnşaat, özellikle kırsal bölgelerden gelen birçok genç erkeği de kendine çeken, esnek ve genel olarak vasıfsız işgücünün hüküm sürdüğü bir sektör.

İkincisi, ulaştırma ve enerji alanındaki yoğun altyapı yatırımlarının gelişimi yanında konut inşaatı, insanların yaşam standartlarında önemli maddi iyileşmelere yol açtı. AKP medyasının favori unsurlarından birisi, uçakları o zamana kadar sadece havada görmüş, kendisi için uçmanın hep bir hayal olduğunu heyecanla açıklayan yaşlı bir köylüdür. Şimdi aynı yöne giden otobüslerin fiyatlarıyla neredeyse aynı olan uçaklarla istediği zaman seyahat edebilmektedir. Daha iyi altyapı olanakları ve daha yüksek gelir, nüfusun geniş bir bölümü açısından yeni, görünüşte “modern” bir hayat tarzına – arabayla alışveriş merkezine gitmek gibi- kavuşmanın da kapılarını açtı. 1990lı yıllarda Karadeniz bölgesinde hiç alışveriş merkezi yoktu. Şimdi, her şehirde en az bir tane var.

Önemle belirtmek gerekir ki altyapı projeleri sadece mega projelerden oluşmuyor ve bu projeler sadece ulusal ölçekli de değiller. Altyapı, belediyelerin ve köylerin de temel ilgi alanları arasında. Yıllardır Karadeniz Bölgesi'nde benim de iyi bildiğim bazı küçük ilçelerin belediyelerinin sosyal medya hesaplarını izlerim. Bu belediyeler kendilerini yeni yollar, okullar, köprüler ve diğer kamusal altyapı inşaatlarında çalışan makinelerin fotoğraflarıyla temsil ederler. Seçilmiş bir belediye başkanının seçmenlere

sunduğu “hizmet”in düzeyi çoğunlukla kendisinin ne kadar altyapı yatırımı yapabildiğiyle ölçülür. AKP’li belediye başkanları, AKP’li olmayanlara göre daha uygun koşullarla ve daha çok kredi alabilmektedir. Dahası, belediye başkanları hastane, üniversite kampüsü, liman, devletin fonladığı toplu konut projeleri gibi merkezi devlet yatırımlarını kendi belediyelerine/ilçelerine çekmek için birbirleriyle yarışlar. Karadeniz Bölgesi’ndeki bir Alevi köyü daima muhalefetteki Cumhuriyet Halk Partisi’ne oy vermiştir. Bununla birlikte, bağlı oldukları ilçenin AKP’li belediyesi köylerine yeni bir beton yol inşa ettiğinde, bana oylarını AKP’ye de verebileceklerini ifade etmişlerdir.

Üçüncüsü, altyapı ve inşaat yatırımları, yeni bir sadık kapitalistler ağı oluşturmaya katkı verdiği oranda da AKP elitleri için önemli olmuştur. Limak, Kolin, Cengiz gibi bazı inşaat firmaları son 10-20 yıl arasında, özellikle kamu ihalelerini kazanma başarıları sayesinde kat kat büyümüştür. Türkiye’de bu firmalar “yandaş”, yani iktidarı destekleyen şirketler olarak bilinmektedirler. AKP ve yandaş şirketler arasında simbiyotik bir ilişki vardır; bu ilişkide şirketler geniş altyapı yatırım işlerinde ayrıcalıklı kılınmakta ve karşılığında da iktidara sadık kalmaları beklenmektedir. Yandaş şirketler giderek artan bir ivmeyle Türkiye’de medyayı kontrol altına almakta ve yayın çizgisinin de yandaş hale gelmesini sağlamaya çalışmaktadırlar.

İktidar ile yandaş şirketler arasındaki bu zımni anlaşma bir yandan da, bu şirketlerin, örneğin sendikal etkinliklerce rahatsız edilmemesini sağlayan önlemleri içermektedir. İnşaat işçileri yeni havalimanının inşaatı sürecinde iş güvenliği olmamasını (havalimanının inşaatı sürecinde en az 60 işçi iş kazasında öldü) ve barakalardaki kötü yaşam koşullarını protesto ettiklerinde protestoya öncülük edenler tutuklanmış ve bu kişiler kamu malına zarar vermekle, polise mukavemetle, silah taşımakla, toplantı özgürlüğünü düzenleyen yasaları ihlal etmekle ve de çalışma özgürlüğünü sekteye uğratmakla suçlanmışlardır. Ek olarak iktidar, belirli projeleri çevresel etki değerlendirmesinden muaf kılma kararı alarak inşaat firmaları için hayati daha kolay hale getirmiştir.

Son olarak, altyapı yatırımları - özellikle de mega projeler - AKP’nin görevde olduğu süre boyunca etkin bir biçimde işlediği yeni Osmanlıcı hissiyatla da buluşacak şekilde ulusal gururu besleyen bir işlev de görmektedir. Yeni köprülere Osmanlı padişahlarının adı verilmekte ve hatta kimileri de Peygamber’in boğazın altından geçecek Marmaray Tüneli’ni öngördüğüne inanmaktadır. Aynı şekilde, yeni havalimanı da “Almanya kıskanıyor” şeklinde sunulmuştur. Almanlar her nedense yeni Berlin havalimanını tamamlayamamışken, yeni İstanbul Havalimanı’nın inşası sadece dört yıl

sürmüştür ve iddia odur ki Alman havalimanlarından akan uluslararası hava trafiğini bu yeni havalimanı kıracaktır.

Bu altyapı fetişizmi yazımın giriş paragrafında oldukça iyi resmedilmektedir ve bu fetişizm AKP seçim kampanyalarında da önemli bir yer tutmaktadır. Marmara Denizi'ni Karadeniz'e bağlayan bir Kanal İstanbul inşa etme yönündeki arzu, Brian Larkin'in (2013) altyapının "şiirsel (poetic)" boyutu olarak adlandırdığı olguyu anımsatırcasına Türkiye'de merkezidir. Hedef, Cumhuriyet'in kuruluşunun yüzüncü yılında bir "Yeni Türkiye" yaratmaktır.

Kriz şimdi bu vizyona zarar verme yolunda bir tehdit. Her ne kadar Kanal İstanbul gündemden düşürülme de, plan ve hazırlıklar durdurulmuş görünüyor. Altyapı ve inşaat içe doğru pathiyor. Lira'nın geçen yıl yarı yarıya değersizleşmesi ve enflasyonun yüzde 20'nin üstüne çıkmasıyla birlikte, birçok işletme olumsuz etkilendi ve işsizlik ciddi oranda arttı. İnşaat sektöründeki durgunluğun yanında, yeni konut arzında da ciddi bir fazlalık bulunmakta.

Tüm bunlar krediyle ve özel borçluluğun yaygınlaşıp derinleşmesiyle gerçekleşti. Bu ilk bakışta anlaşılmıyor. Türkiye, oldukça derin 2001 ekonomik krizinden rekor seviyede yüksek dış borçla çıktı. Bu borcun çoğunluğu kamuya aitti ve önemli miktarı IMF'yeydi. IMF'ye olan borç 2013 yılında kapatıldı. Borcun kapatılması, Erdoğan ve destekçileri tarafından sıklıkla Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığını yeniden kazanmasının ve gücünün işareti olarak sunuldu. Ancak bu bakış, Türkiye'nin son 20 yılda toplam dış borcunun üçe katlandığı gerçeğinin görünmesini engelliyor. Her ne kadar kamu borçları (IMF kredileri ve Merkez Bankası'nın dışarıdan aldığı borçlar dahil) 100-120 milyar dolar seviyesinde stabil dursa da, özel sektörün borcu hızla arttı. 2007 yılından bu yana, toplam dış borcun üçte ikisine denk geliyor bu borç (2014'ten beri yüzde 69'u).

Borç/GSYİH oranı şu anda yüzde 54 civarında. Bu borcun önemli miktarının bir yıl içinde ödenmeyi gerektiren "yapısı" da önemli. Bu bir kredi "balonu". Nihai sorumluluğu devlete yükleyen garantilerle, uzun vadeli altyapı yatırımları için kısa vadeli uluslararası krediler alındı. Buna özellikle elektrik üretim tesisleri (fiyat garantisiyle) ve paralı yollar/köprüler (geçiş garantili araç sayısı) de dahil. Bir örnek vermek gerekirse: 2025 yılında Akkuyu Nükleer Enerji Santrali faaliyete başlayınca, santrali inşa eden ve işletecek olan Rus şirketi halihazırdaki elektrik fiyatından üç-dört kat daha fazla bir fiyatla elektrik satma hakkına sahip olacak.

Borçların kamudan özel sektöre doğru kayışı resmi tam olarak yansıtmıyor. Belediyeler, işletmeler ve hanehalkı da bu ağır borç yüküne dahil edildi. Son yerel seçimlerde AKP birçok belediyeyi kaybettikten sonra, bu belediyelerin birçoğunun altyapı projelerini karşılayabilmek için ağır bir borç yükünün altına girdikleri ortaya çıktı. Bu borcun çoğu İller Bankası gibi kamu/devlet kurumlarına.

1990lı yıllarda Türkiye’deki uzun saha çalışması günlerimde, insanlar normalde evlerini inşa etmek için bu denli borçlanmazdı. Daha ziyade evlerini para ayırabildiklerinde tuğla tuğla, kat kat inşa ederlerdi. İyi geçen bir balık sezonunda elde edilen cömert bir pay, evin ikinci katının inşasına başlamak için kullanılırdı. Daha sonra İstanbul’da inşaatta çalışan evin oğlunun biriktirdikleriyle biraz tuğla ya da çimento alırlar; sonunda da iyi bir deniz sezonunun ardından, arkadaşlardan (genelde işverenden, tekne sahibinden) ya da akrabalarından alınan borçla katın inşasını evin oğlunun düğününe kadar tamamlarlar ve böylece yeni ailenin hayatı ebeveynlerin üst katında kurulurdu. Dolayısıyla çoğu ev sürekli inşa halinde ve yarım duvarları, göğe doğru uzanan çelik zırhlarıyla asla tam olarak bitmemiş bir durumda görünürdü.

2000li yılların başlarında ise büyük yapı firmalarından peşin ödemeleri üç yıla kadar uzatan plan dahilinde anahtar teslim ev satın almak oldukça yaygınlaştı. Hanehalkları şirketlere borçlu hale geldi. İnsanlar adım adım yeni bir sözcük öğrendi: Mortgage. Bankalar şimdi 10 yıla, bazen daha uzun vadeye yayılacak şekilde düzenli mortgage/ev kredileri veriyor. Bu oldukça çekici ve ayrıca inşaat patlamasına da büyük bir katkı sunuyor. 2000’lerin başlarında hanehalkı borçları içinde bu tür resmi kredilerin oranı ciddiye alınmayacak ölçüde düşüken, 2004’ten itibaren katlanarak arttı ve 2014’te 170 milyar dolara ulaştı.

2000-2003 krizi sırasında hanehalkları sürpriz şekilde dayanıklıydı. İşverenler müşterilere, akrabalar birbirlerine yardım etti; arkadaşlar küçük işletmelere yardım eli uzattı (Knudsen 2008). Krediler hala yerel, şahsi sosyal ilişki ağları içinde dönmekteydi. Şimdiyse krediler artan oranda küresel kredi piyasasından kaynaklanıyor (bkz Hann ve Kalb, yakında). Bunun hanehalkı borçlarının esnekliği üstündeki etkisi ne olabilir? Ev kredisini aldığınız banka, uluslararası kreditorler borçlarını geri çağırırken, 2000 yılındaki akrabalarınız kadar destekleyici ve esnek olabilecek mi?

Türk hükümeti şu anda likidite akışını sürdürmek ve motoru çalışır halde tutabilmek için her ekonomik aracı kullanmaya uğraşıyor. Ancak kriz artık gizlenemiyor. Sonuçta toplam ev satışları 2018 yılında yüzde 27 düştü.

Tüm bunlardaki ironi şu: AKP’ye en fazla destek veren toplumsal kesimler – kırsal, tarımsal nüfus- bu altyapı yatırımlarından daha az kazançlı çıktı. Onlar daha çok kimlik politikası aracılığıyla iktidarın arkasında seferber edildiler (örneğin başörtüsü konusu ve mega altyapı projeleri aracılığıyla inşa edilen “Büyük Türkiye” anlatısı etrafında). Ordu’da AKP oyların neredeyse yüzde 70’ini aldı. Ancak Ordu’nun ana ürünü fındığın fiyatı yıldan yıla düştü. Üreticiler bu durumu protesto etmek istediklerinde şöyle bir Facebook yorumuyla karşılaştılar: “Bırakın fındık üreticileri protestolarını AKP’nin duble yollarında yapsınlar!”. Giderek daha fazla görülüyor ki, altyapı yatırımları bir bedelle geldi. Ve borçla.

DİPNOT

- 1 <https://www.focaalblog.com/2019/08/05/stale-knudsen-debts-and-the-end-for-infrastructure-fetishism-in-turkey/>Erişim:05.08.2019

KAYNAKÇA

Hann, C. and Don K. eds. (Yayıma hazırlanıyor). *Financialization: Crises, connections, contestations*. New York: Berghahn Books.

Knudsen, S. (2009). *Fishers and scientists in modern Turkey: The management of resources, knowledge and identity on the eastern Black Sea coast*. New York: Berghahn Books.

Larkin, B. (2013). “The politics and poetics of infrastructure.” *Annual Review of Anthropology* 42: 327–343