



İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ İKTİSAT FAKÜLTESİ
MEZUNLARI CEMİYETİ
AYLIK YAYIN ORGANI

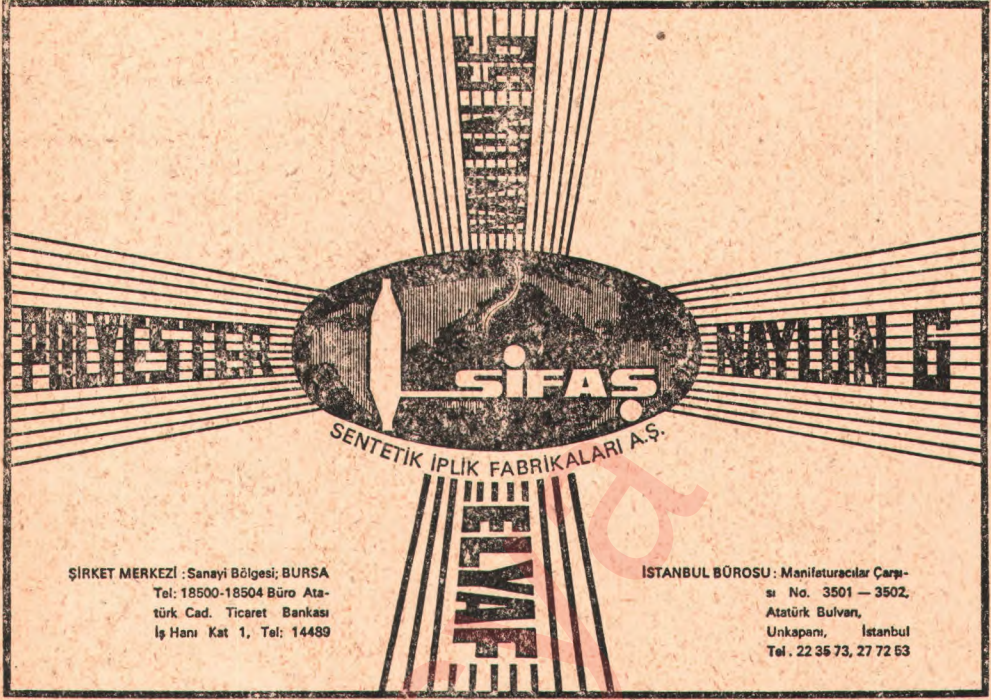
İKTİSAT DERGİSİ

EKİM 1974

SAYI 124

CİLT : 21

500 KURUŞ



SIFAS
SENTETİK İPLİK FABRİKALARI A.Ş.

ŞİRKET MERKEZİ : Sanayi Bölgesi; BURSA
Tel: 18500-18504 Büro Ata-
türk Cad. Ticaret Bankası
İş Hanı Kat 1, Tel: 14489

İSTANBUL BÜROSU : Manifaturacılar Çarşı-
sı No. 3501 — 3502,
Atatürk Bulvarı,
Unkapanı, İstanbul
Tel. 22 35 73, 27 72 63

Dikkat !

Daha evvel başka yerde basılan yazılara ücret ödenmez. Yazılarda ki fikirler yazarlara aittir. Cemiyeti ve dergiyi sorumlu kılmaz gönderilen yazılar basılsın veya basılmasın iade edilmez.

Reklâm Tarifesi

Ön kapak içi	750,— TL.
İç sahife	500,— TL.
Arka kapak içi	750,— TL.
Arka kapak	1000,— TL.



İKTİSAT DERGİSİ

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ İKTİSAT FAKÜLTESİ
MEZUNLARI CEMİYETİ YAYIN ORGANIDIR

İktisaden zayıf bir millet fakrû sefaletten kurtulmaz; Kuvvetli bir medeniyete, refah ve saadete kavuşamaz; İçtimai ve Siyasî felâketlerden yakasını kurtaramaz.

K. ATATÜRK

CİLT : XXI

EKİM : 1974

SAYI : 124

Fiatı : 5 T.L.

Yıllık : 60 - 6 Aylık : 30 TL.

Cemiyet Adına Sahibi ve Yazı İşleri Müdürü

Nihat BATUR

Genel Yayın Müdürü : Dr. Metin ÇAĞLAR

İdare Yeri : Tünel Galip Dede Cad. No. 48/1

Telefon : 44 04 36 - 49 89 03 - 44 48 63

P. K. 599 Karaköy/İst.

Basıldığı yer : YENİLİK BASİMEVİ

İÇİNDEKİLER

2. Derginin Sesi * * *
3. Türkiye'de yeterli ve sıhhatli sermaye piyasasının kurulmasında hukukî tedbirlerin rolü ne olabilir Prof Dr. Reha POROY
12. Euro-Döviz şeklindeki uluslararası malî krediler Çev. : DündarMURADOĞLU
16. Ortak pazarda ekonomik durum Çev. : Celâdet MORALIGİL
19. 9. cu Sovyet Kalkınma Planı Doç. Dr. Nazif KUYUCUKLU
23. Türkiye'de trafik kazaları Ahmet ÖZPINAR
30. Türkiye'de sanai üretim * * *
37. Kambiyo Döviz Efektif Şenay ERYÜREK

Derginin Sesi..

Sevgili İktisatçılar;

Gerçekleşen 1. İktisatçılar Haftası, bize bu tür çalışmaların daha sık yapılması için güç verdi. Kamuyu aydınlatmak bakımından çok olumlu olduğunu gördüğümüz bu çalışmaları içe yönelik çalışmalarla tamamlamak istiyoruz.

Fakültemizi bitirdikten sonra çeşitli nedenlerle İktisat, mali vb. konularda yenilikleri izlemek olanağını bulamayan arkadaşlarımıza yardımcı olmak istiyoruz. Fakültemizin öğretim üyeleri ve mezunlarımızın vereceği seri seminerlerle ve konferanslar oluşturmak için yaptığımız ön çalışmaları tamamlanmış bulunuyoruz.

İlk seri seminer çalışmamız Ocak sonu ile Şubat başında gerçekleşecektir. İlk aşamada yalnız cemiyetimiz üyelerine açık olacak bu seminerler «Fizibilite Raporu Hazırlama Yöntemleri» üzerinedir. Ekonomist, mühendis ve maliyeciler tarafından verilecek bu seminerler ücretsiz olacaktır. Arkadaşlarımızın günlük çalışmalarını aksatmaması için akşamları yapılacak bu seminerlere katılacak olanların en geç 20. Ocak, 1975 gününe kadar cemiyetimiz lokaline baş vurarak isimlerinin ve çalıştıkları kuruluşları yazdırmaları gereklidir. Kesin tarih ve yer daha sonra açıklanacaktır.

Bu arada hâla istenilen düzeye getiremediğimiz dergimizin sorunlarının çözümlenmesi için 3 ay önce siz arkadaşlarımıza yaptığımız çağırımı yenilemek gerekliliğini duyuyoruz. Yalnız göndereceğiniz yazıları değil, dergiden bekledikleriniz, kapsamın ne olması, vb. konularda görüşlerini bekliyoruz.

«Önemli olan bir şeyi başlatmak değil, onu devam ettirmek ve olgunlaştırmaktır.» Bu görüşü kendine amaç edinen cemiyetimizin yapacağı girişimlerde bütün İKTİSATLI'ların aynı amaçta birleşmiş görmek ümidiyle esenlikler dileriz...

İktisat Fakültesi Mezunlar
Cemiyeti Genel Merkez
Yönetim Kurulu

Türkiye'de Yeterli ve Sıhhatli Sermaye Piyasasının kurtulmasında Hukuki Tedbirlerin Rolü Ne Olabilir? (*)

Prof. Dr. Reha POROY

Sermaye piyasası çok gelişmiş ülkelerde dahi, tasarruf sahiplerine yol gösteren, onların fonlarını doğrudan doğruya bir veya birkaç ortaklığın senetlerine değil de, uzman eliyle işletilen ve rizikonun dağıtılmasını sağlayan bir menkul değerler portföyüne yatırmalarını sağlayan aracı kuruluşlar vardır.

1. YETERLİ VE SİHHATLİ SERMAYE PİYASASI KAVRAMI :

Sermaye piyasasını, bir bakıma fon arzeden tasarruf sahipleri ile fon talep eden işletme sahipleri veya müteşebbislerin karşılaştıkları bir pazar olarak tanımlayabiliriz. Bu pazarın faaliyeti, menkul kıymetler borsalarında veya borsa dışında (over the counter) cereyan eder ve «menkul kıymetler» deni-

len senetler, başlıca hisse senedi ve tahviller vasıtasıyla olur.

Sermaye piyasasının yeterli ve sıhhatli olması bir taraftan hacim, diğer taraftan güven etkenlerine bağlıdır. Bir ülkede tasarruf sahipleri ellerindeki fonları arzula-dıkları veya kendilerine tavsiye edilen şekil ve nitelikte menkul değerlere yatırmak istediklerinde bu senetleri temin edecek veya fona ihtiyaç duyan yatırımcı veya işletmeciler, işletmelerinin özelliklerine göre düzenleyecekleri hisse senedi veya tahvilleri tasarruf sahiple

(*) 16 - 17 Ağustos
TİCARET Gazetesinden

rine satacak bir pazar bulabiliyorlarsa ve bu işlemler niteliklerine uygun denetim altında cereyan ediyorsa, yeterli ve sıhhatli bir sermaye piyasasından bahsedilebilir.

Zira bu durumda, hisse senedi ve tahvilleri ihraç eden belli başlı kuruluşlar olan anonim ortaklıkların halkın elindeki tasarruflara müracaat ettiği ve buna karşılık tasarruf sahiplerinin de bu müracaata olumlu cevap verdiği söylenebilir. Tasarruf sahibi, doğrudan doğruya veya yardımına müracaat ettiği aracı kuruluş vasıtasıyla elindeki senet hakkında gerekli bilgiyi almıştır. Hak ve çıkarlarının neler olduğunu bilmektedir. Kriz devreleri dışında, likidite ihtiyacını söz konusu pazarda elindeki senedi paraya çevirerek rahatlıkla karşılayabilecektir. Tasarrufun tek ortaklığın hisse senedi veya tahviline değil de rizkoyu dağıtma ilkesine göre çalışan ve bir menkul değerler portföyü işleten yatırım ortaklığı veya yatırım fonuna katılma hakkı veren senetlere yatırdı ise, işletmeler veya sektörler düzeyindeki krizlerden de fazla etkilenmiyecektir.

2. HUKUKİ TEDBİRLERİN GE- REĞİ :

Bir ülkedeki sermaye piyasasının durumu, ekonomik etkenler, vergilendirme rejimi ve hatta toplum alışkanlıkları ve gelenekleri

ile ilgilidir. Böyle olunca, hukuki tedbirlerle, yani bazı kanunları değiştirerek veya yenilerini yürürlüğe koyarak ciddi bir sonuç alınamayacağı düşünülebilir. Ancak bir ülkede sınırlı da olsa, sermaye piyasasını besleyecek bir tasarruf potansiyeli varsa ve o ülkedeki kanunlar bazı imkanları sağlamak ve gerekli denetimi kurmak bakımından kısır iseler, hukuki tedbirlere baş vurmanın fayda sağlayacağı açıktır. Kaldı ki, güven içinde işleyen bir sermaye piyasası, tasarruf eğilimini artırarak belirli potansiyelin gittikçe büyümesine yol açacaktır.

Bu fikirden hareketle, bilindiği gibi 1962 yılında başlamış olan sermaye piyasasını geliştirme çalışmaları hukuki tedbirlerin de alınmasına yönelmiştir. Bu tedbirler, başlarda teşvik gayesi ön plânda iken, sonraları ülkedeki halka açılma işlemlerinin bazılarının yaratıkları durum karşısında denetim gayesinin ön plâna alınması sonucu, bazı değişiklikler arz etmekle beraber, dayandıkları temel ilkeler aynı kalmıştır. 1962 yılından buyana çeşitli tasarılar ortaya konmuş, hükümetler tarafından Meclise sevk edilmiş, komisyon çalışmaları yapılmış, fakat hazırlanan metinler kanunlaşmadan Meclisin çalışma devleri sona erdiği için hükümden düşmüşlerdir.

Bugünlerde, tasarı metninin yeniden Meclise sevkedileceği duyuluyor. Bu münasebetle, sermaye piyasasının kanunla özel olarak düzenlenmesinin leh ve aleyhindeki fikirleri ve teklif edilen düzenlemenin ana hatlarını, bir makale çerçevesi içinde özetlemek istiyorum.

3. TİCARET KANUNUNDAKİ HÜKÜMLERİN YETERSİZLİĞİ :

Bir fikre göre, sermaye piyasası konusunda özel hükümler kabul etmeğe gerek yoktur. Ticaret Kanunumuzun yürürlükte olan hükümleri yeterlidir. Anonim ortaklıklar tedrici surette kurulmak, aynı usulle sermaye artırmak ve yani şekilde kurulduktan sonra hisselerini halka müracaatla satmak yolları ile halka açılabilirler ve sermaye piyasası canlanabilir. Denetime gelince, ortaklık organı olarak denetçi veya denetçiler iç denetimi, Ticaret Kanununun 274. maddesi uyarınca hazırlanan Tüzük gereğince de ilgili Bakanlık kamu denetimini yürütür. Sermaye piyasası, ekonomik faktörler ve özellikle ülkenin sanayileşmesi ile orantılı olarak kendiliğinden gelişecektir. Bu gelişmeye kanunla müdahale gereksizdir. Sermaye piyasasını denetleme komisyonu gibi özel denetim makamları ihdas etmek ise, gelişmeyi bilâkis önleyecek bürokratik

bir engel yaratmaktan başka bir işe yaramayacaktır.

Bu fikir, hem tedrici sistemin hantallığı ve çok sayıda tasarruf sahibine hitap edildiği takdirde yarattığı imkansızlıklar, hem de denetim açısından bıraktığı açık kapılar dolayısıyla kabul edilemez. Gerçekten, tedrici kuruluşu bir an için yeterli ve işler saysak bile, ani şekilde kurulan, yani bütün sermayesi kurucular tarafından tediye ve taahhüt edilen bir anonim ortaklığı pay sahipleri, kuruluştan beş yıl geçtikten sonra ellerindeki senetleri halka müracaat ederek satmak yoluna giderlerse tedrici kuruluş denetimine tabi olmazlar (TK. m. 304) Ayrıca, tedrici şekilde kurulan bir anonim ortaklığın payları, sonradan daha geniş ve belki asıl ikinci sefer gerçek anlamda, halka satılırsa, ilk seferde gerekli mersime uyulduğu kabul edilerek, ikinci satışta bu senetleri ellerinden çıkaran pay sahiplerinin işlemleri denetlenmemektedir. Oysa, nisbeten az kişi arasında gerçekleştirilmiş olan ilk işlemde bazı mahzurlar ört baş edilmiş olabilir. Bundan başka, kuruluşundan itibaren beş yıl geçmiş olan bir anonim ortaklık halka müracaat etmeden sermayesini artırır ve sonra bazı pay sahipleri ellerindeki bu artırımdan doğan hisse senetlerini halka satarlarsa, TK.m 304 hükmünün uy-

gulanacağı tartışma götürür. Kıyasla, sermaye artırımından itibaren beş yıl geçmediği, takdirde uygulanması gerektiği ileri sürülebilir-se de aksi de savunulabilir. Zira, TK. m. 392 sadece yeni hisse senetleri çıkarmak suretiyle esas sermayenin artırılmasına karar verildiği takdirde, kuruluşa ait hükümlerin cari olacağını genel olarak beyanla yetinmektedir.

Bütün bu haller dışında, uygulamada halka hisse senedi arzı değil, halkı kurucu olmaya davet şeklinde müracaatlar görülmüştür. Tahvil ihracında da TK. m. 424 ve 425 hükümleri ortaklığın halka müracaatla tahvil ihracını, tedrici kuruluş sistemine paralel bir şekilde düzenlemiş, ancak ellerinde tahvil bulunan kişilerin bunları halka satmalarını ele almamıştır.

Böyle olunca, açık kapıları kapatmak ve tartışmaları önlemek için, hisse senedi ve tahvillerin gerek bunları çıkaran ortaklık, gerek ellerinde bulunduran gerçek ve tüzel kişiler tarafından halka arzının ve halkın kurucu olmaya davet edilmesinin denetim altına alınmasını sağlayan bir hükme ihtiyaç vardır ve hazırlanan tasarıların ilkmadde-si bu ihtiyaca cevap vermektedir.

4. MÜSECCEL SERMAYE :

Tedrici kuruluş ve sermaye artırımının gerekli kıldığı genel kurul

toplamanın çok sayıda hisse senedi sahibi olunca maddi zorlukları ve masrafı bir yana, bu usulde idarecilerin işletmenin finansmanını ayarlamak bakımından katı bir sistemle karşı karşıya kaldıkları kabul edilmelidir. Amerikan ve İngiliz hukuk sistemlerinden Kara Avrupası sistemlerine de bazı kayıtlarla- geçmiş olan müseccel veya müsaade edilen sermaye kavramına Türkiye'de ancak bazı özel kanunla kurulmuş anonim ortaklıklar da yer verilmiştir. Bu usulün genel-leştirilmesi gerekmektedir, zira özellikle çok sayıda hisse senedi sahibi bulunan anonim ortaklıklar-da, yönetim kuruluna belirli bir tavana kadar ortaklık esas sermayesini yeni hisse senetleri çıkarmak suretiyle artırma yetkisi verilmelidir. Bunun için de bir hüküm değişikliğine ihtiyaç vardır.

5. DEĞİŞTİRİLEBİLİR TAHVİLLER :

Menkul değerlerden «değiştirilebilir tahviller» tasarruf sahiplerine bir işletmenin ticari macerasına önce katılmamak ve sadece borç vermek ve sonra işlerin gidişini beğenirse ortak olmak hakkını sağlayan senetlerdir. Bunların belli başlı ülkeler uygulamasında çok faydalı oldukları görülmüştür. Bizde de, enflasyonun sebep olduğu erozyona rağmen tahvillerin iyi

satıldıkları düşünülürse, sermaye piyasasının gelişmesinde aynı faydalı rolü oynayacakları kabul edilmelidir. Ne var ki, bugün yürürlükte olan hükümlerin bu tür senetlerin çıkarılmasını men etmemelerine ve hatta TK m 430, bent 4'ün bunları dolaylı olarak öngörmesine rağmen, bu senetleri işler bir şekilde çıkarmağa çeşitli açılardan mani hükümler vardır. Böyle olunca, bu alanın özel olarak düzenlenmesi ve değiştirilebilir tahviller mekanizmasının işler hale getirilmesi gerekmektedir.

6. HALKA AÇIK OLMA NİTELİĞİ VE SONUÇLARI :

En önemlilerini böylece belirtmiş olduğum bu denetim ve olanak sağlama hallerinden başka; çeşitli açılardan halka açık nitelikte anonim ortaklıkların bu niteliklerinin hukuk alanında tesbiti ve buna bazı sonuçlar bağlanması gerekmektedir. Tasarıda halka arz, çıkarılan senetlerin satın alınması için her türlü yazılı, sözlü ve resimli şekilde halka davette bulunmak, olarak tanımlanmıştır. Böylece genel bir formül kabul olunarak bazı hallerde çıkabilecek tartışmalarda çözüme götürecek yol çizilmiştir. Halka davetten, genel bir davet olması gerektiği, isme yapılan davetin bunun dışında kaldığı anlaşılmaktadır. Fakat, diğer taraftan kuruluş

veya davet şekli ne olursa olsun bir ortaklığın elliden fazla ortağı bulunması halinde, bu ortaklık halka açık sayılacaktır. Ülkemizde halka açık olmayan bazı ortaklıkların, değişik gayelerle sevk edilmiş hükümler yüzünden senetlerini borsada kote ettirmeğe mecbur olabilecekleri göz önüne alınarak kote ettirme unsuru açıklık için bir kıstas olarak öngörülmemiştir. Ayrıca bankaların özel durumları da göz önüne alınmış ve bankalar sadece hisse senetlerini halka arz ederlerse, halka açık sayılmışlardır. Ancak, hangi yol ile olursa olsun halka açık olma niteliği kazanan ortaklıkların senetlerini borsaya kote ettirme zorunluğu getirilmiştir.

Bu zorunluktan başka, halka açık anonim ortaklıklar «kamuyu aydınlatma ilkesi» (disclosure, publicité) uyarınca, gerek izin alırken, gerek işletme faaliyetinde belirli bilgileri, başta bilânço ve faaliyet raporları olmak üzere belirli tipler uyarınca hazırlayacak - gereğinde konsolide bilânço aranacaktır - ve usulüne uygun olarak halka sunacaklardır. Ayrıntılarına girmek istemediğim bu bilgi verme hususu, kısaca «ticari sırlar istisnası ile camdan evde oturmak» formülü ile özetlenebilir. Ayrıca, yapılacak ilân veya açıklamaların gerçeğe uymayan veya mübalağalı bilgi vere

cek şekilde olması yasaklanmıştır. Böylece ülkemizde son zamanlarda görülen, işletmecilik esaslarına ve kanuna uymayan vaadler taşıyan ilânlar kesin şekilde denetim altına alınabilecektir. Bundan başka, devlet izni kanuna uygunluğu belir- tir, yoksa devletin ortaklığını tica- ri faaliyetinin başarısını temin etti- ği anlamına gelemez. Bu husus da ayrıca hüküm altına alınmıştır.

Halka açılmada, bir çok fon toplandıktan sonra sonucun yeterli olmaması yüzünden işletmenin as- kıda kalması ve fon yatıranların za- rarına bir durum hasıl olmaması için izin verecek makamın böyle bir hal vukuunda aradaki farkın müteşebbisler veya aracı bir veya bir kaç kuruluş tarafından kapatı- lacağı taahhüdünü arayacağı öngö- rülmüştür. Ayrıca, sermaye piyasa- sı en iyi işleyen ülke olan A.B.D. sisteminden esinlenilerek, uygula- madaki bir çok sakıncaları önlemek üzere senetlerin bedellerinin bir defa'da ödenmesi öngörülmüştür. Bu hüküm dörtte bir ödeme ve ge- ri kalanı apel halinde yatırma taah- hüdü mekanizmasına almış ülke- mizde yadigarabilir. Fakat, müsec- cel sermaye sistemi içinde müte- şebbis veya idareciler kendilerine gerekli fonları bu şartla da istedik- leri gibi yumuşak ve ayarlı bir me- kanizma kurarak elde edebilecek- lerdir.

Böylece bir anonim ortaklık senetlerini halka satmak için izin aldığı veya ortaklarının sayısı elli- yi geçtiği takdirde halka açık sayı- lacak ve belli başlılarını gözden geçirdiğim bu şartlar ve hükümler çerçevesine girecektir.

7. HALKA AÇIK ANONİM OR- TAKLIKLARIN DENETİMİ :

Halka açık ortaklıkların dene- timi de daha gerçekçi ve bilimsel esaslara bağlanmıştır. Tasarıya gö- re denetimden maksat ortaklıkla- rın defter, hesap ve kayıtlarının ka- nuna ve esas sözleşmelerine ve genellikle kabul edilen muhasebe ilkelerine uygun olarak tutulup tu- tulmadığının ve faaliyetin sonuç- larının doğru olarak aksettirilip aksettirilmediğinin tesbitidir. De- netçilerin sayısı ikiden az olamıya- caktır. Bunların yüksek öğrenim görmüş, işletme, muhasebe ve hu- kuk alanında bilgili, kişiler olması aranmıştır. Denetçilerin faaliyetleri sırasında öğrendikleri işletme sır- larını, kanunun gerekli kıldığı hal- ler dışında açıklamaları halinde de müeyyideler öngörülmüştür. Bu sistem, bitaraf ve bilgili yemini muhasip büroları tarafından verile- cek raporlarla denetim sistemine doğru bir gidiştir.

8. SERMAYE PİYASASINI DENETLEME KOMİSYONU :

Tasarının temel taşı, bütün i-zinler ve denetim faaliyeti bakımın-dan ana rolü oynayacak Sermaye Piyasası Denetleme Komisyonu-dur. Bu hususta A. B. D. de 1929 krizinden sonra 1933 ve 1934 yıllarındaki mevzuatla kurulmuş olan Securities and Exchange Commis-sion sisteminden esinlenilmiş ve ülkemiz şartları ve mevzuatına uy-durulmak üzere bir denetim makama öngörülmüştür. Bu hususta çok şey söylenebilir. Bu komisyonun bürokratik bir zihniyetle hareket etmesi halinde sermaye piyasası-nın gelişmesinde çok ters bir etki yapacağı doğrudur. Bu tehlike vardır. Fakat, tasarruf sahiplerinin hak ve çıkarlarının korunması için başka bir yol hiç bir yerde bulunmamıştır. A.B.D. de, S.E.C. faaliyete geçtikten sonra, hiç bir ülke çapında rezaletin çıkmamış olması diğer taraftan S.E.C. nin Amerikan sermaye piyasası faaliyetini engellememiş bulunması bu tür denetimin gerçekleştirilebileceğini göstermektedir. Aksine, iyi bir denetim güven vereceği için piyasanın gelişmesine faydalı olmaktadır. Ülkemizde de gerekli tedbirleri alarak bu denetimin gerçekleştirilmesinden başka bir çare yoktur ve Türkiye, ve de hiç bir ülke artık sermaye piyasasında büyük çapta

skandalları hoş görmek veya önli-yememek lüksünü taşıyamaz. Müs-takil, ehil ve sermaye piyasasının işleyişini kösteklemeyecek bir yaklaşımla, çalışacak ve tasarruf sahiplerinin hak ve çıkarlarını koruyacak bir komisyonun, ülke şartları iyi değerlendirilerek kurulabileceğine inanıyorum.

9. YATIRIM ORTAKLIKLARI VE YATIRIM FONLARI :

Sermaye piyasası çok gelişmiş ülkelerde dahi, tasarruf sahiplerine yol gösteren, onların fonlarını doğrudan doğruya bir veya bir kaç ortaklığın senetlerine değil de, uzman eliyle işletilen ve rizikonun dağılmasını sağlayan bir menkul değerler portföyüne yatırmalarını sağlayan aracı kuruluşlar vardır. Özellikle A.B.D. de faaliyet gösteren bu kuruluşların tür ve faaliyetleri çeşitlidir ve her ülkenin hukuk sistemi uyarınca gelişmişlerdir. Bunların ayrıntılarına girmek istemiyorum. Tasarıda bir taraftan yatırım müşavirliği, diğer taraftan yatırım ortaklıkları ve yatırım fonları öngörülmüştür. Sadece son iki şekil hakkında kısaca bilgi vereceğim.

Yatırım ortaklığı, konusu ancak menkul değerler portföyü işletmek olan bir anonim ortaklıktır. Tasarıda, müseccel sermaye sistemini kabul edeceği ve sermayesi-

nin 20 milyondan aşağı olamayacağı öngörülmüştür. Gaye, port föyündeki senetleri işletmek olduğuna göre çatışı altındaki ortaklıkların idaresine hakim olma gayesi güden holdinglerden ayrılır. Rizikoyu dağıtma bakımından da, belirli bir ortaklığın senetlerine fazla yatırım yapmaması gerekir. Böylece tasarıda çeşitli sınırlamalar konulmuştur. Yatırım ortaklığı kendi hisselerini alıp satarsa iyi çalışabiliyor. Bu şekil, değişik sermayeli ortaklık tipini kabul etmeyen kara Avrupası sistemlerinde pek yeterli olmamıştır.

Bunun karşısında yatırım fonu şekli düşünülmüş ve bizim Tasarımızda da düzenlenmiştir. Yatırım fonunda bu fona katılarak katılma belgesi sahibi olan kişilerin iştirak halinde özel bir malvarlığı söz konusudur. Portföy bir yedi emine teslim edilecek -genellikle bir banka ehliyetli kişiler bu fonu işleterek geliri, çeşitli masraflar çıktıktan sonra, belge sahipleri arasında paylaştıracaklardır. İdareci ve yedieminin aynı kişi olması da mümkündür. Katılma belgeleri, fon tarafından geri alınabilir. Böylece sistemimizde anonim ortaklıkların değişir sermayeli olamamalarından doğan sakıncalar fon şeklinde bertaraf edilmiş olmaktadır. Buna karşılık, belge sahiplerinin hakları fon faaliyetini düzenleyen bir fon tü-

züğünde tesbit edilmekte ve bu tüzük ancak mahkeme kararı ile değiştirilebilmektedir. Fonun portföyünün terkihi, idareci bankanın herhangi bir sebeple idareciliğe devam edememesi veya fonun sona ermesi gibi haller, fon sahiplerinin hakları zayi olmaması için özel olarak düzenlenmiştir. Tasarı hükümleri İsviçre ve İtalyan özel kanunlarından esinlenilerek hazırlanmıştır.

10. ÖZEL KANUN ÇÖZÜMÜNÜN TERCİHİ :

Ülkemizde sıhhatli ve yeterli bir sermaye piyasasının kurulmasına yarayacak hukuki tedbirlerin önemlilerini böylece kuş bakışı gözden geçirmiş oldum. Teklif edilen hükümlerin bir kısmının Ticaret Kanununa ekleme veya değiştirme yoluyla konulması gerektiği düşünülebilir. Fakat sermaye piyasasını denetleme komisyonu veya yatırım müşavirliği, yatırım ortaklığı ve yatırım fonları düzenleyen hükümlerin Ticaret Kanununa ancak sistematigi zorlayarak sokulabileceği açıktır. Ayrıca getirilen yeni düzenlemenin uygulamada sonuçlarının görülmesi ve gerekiyorsa bazı değişiklikler ve eklemeler yapılması bakımından da, bir ana kanun içinde olmalarındansa, değiştirilmesi daha kolay özel bir kanunla sevk edilmiş bulunmaları tercih edilmelidir. Böyle bir özel kanunun

kabulü, vergilendirme alanında alınması gereken tedbirler ile, ekonomik alana ilişkin diğer tedbirlerin bir arada bulunması bakımından sütun halinde bulunma kolaylığı sağlayacaktır. Böylece ayrı kanuna karşı olanları da cevapladığım fikrindeyim.

11. SONUÇ :

Ülkemizdeki potansiyelin hukuki çerçeveyi zorladığı bir gerçektir. Tasarruf hacmi sınırının ve son zamanlardaki enflasyon eğiliminin

sermaye piyasası üzerindeki olumsuz etkileri ne olursa olsun, bu zorlama vardır ve tasarruf sahipleri özellikle tanınmış ortaklıkların senetlerine iltifat göstermekle, bazılarına ise adeta hücum etmektedirler. Bu halin gittikçe yavaşlaması doğaldır, ancak özendirici tedbirler ve güven sağlanırsa, ülkemizde ekonomik kalkınma bakımından hatırı sayılır bir kaynağın mobilize edileceğinden şüphe yoktur. Bunun için de, sermaye piyasasını düzenleyen mevzuatın, bir an önce yürürlüğe konulması şarttır.

AET'yi Tanıyor Musunuz?

(Geçen sayıdan devam)

ORGANLARI

Başlangıçta kurulan üç Topluluk için de, her biri birbirine benzer bir örgütlenme öngörülüyordu:

- Bir Bakanlar Konseyi
- Bir Komisyon (veya Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğunda Yüksek Otorite)
- Bir Adalet Divanı
- Bir Meclis

Ancak daha başlarda altı üye devlet, üç Topluluk için bir tek Adalet Divanı ve bir tek Meclis (Avrupa Parlamentosu) kurulmasında anlaşmaya vardılar. 8 Nisan 1965'te, üç Topluluğun örgütlenmesini basitleştirip, Avrupa Toplulukları için bir tek Konsey ve bir tek Komisyon halinde mevcutların birleştirilmesini öngören bir anlaşma imzalandı ve 1 Temmuz 1967'den beri her üç Topluluk için bir Avrupa Konseyi, bir Komisyon, bir Adalet Divanı ve bir Avrupa Parlamentosu yürütmeyi ele aldı.

Euro - Döviz Şeklindeki Uluslararası Mali Krediler

Dış Basından Çeviren :

Dündar MURADOĞLU

Merkez Bankası
Teftiş Kurulu Başkanı

Orta vadeli mali euro-kredilerin gelişimi, kuşkusuz bunların tahsis şartlarında uluslararası bir likidite bolluğunun etkisiyle, giderek artan serbestlik sayesinde meydana gelmiştir.

1) Euro - döviz (euro-kredi) biçimindeki mali krediler, orta ve uzun vâdeli uluslararası finansmanın yıllardan beri en önemli şeklini teşkil etmektedir.

Son üç sene zarfında tahsis edilen orta vâdeli euro-kredilerin toplamı 40 milyar \$'ı aşmaktadır; 1963 den beri ihraç olunan euro-tahvillerin yekûnu ise sadece 25 milyar \$ civarında bulunmaktadır.

Açılan orta vâdeli kredilerin hacmi 1972 de 10-12 milyar \$, 1973 de ise yaklaşık olarak 23 milyar

\$ iken, aynı tarihlerdeki kamusal euro-emisyonlar, sırasıyle 5 ve 3,5 milyar \$'dan ibaret bulunmaktaydı.

2) Bu krediler, ne ticari muamelelerin desteği ve ne de özel bir teminatı haiz olmaksızın gerçekleştirilen ödeme kolaylıklarını ifade etmektedir. Bunlar, esasında vâdesiz veya kısa vâdeli olan euro-döviz piyasası kaynaklarının sınırlarını klâsik anlamda çok aşan süreler için ve uluslararası bir niteliğe sahip bankalar (euro-bankalar) tarafından finanse edilmektedir.

Uluslararası para piyasası kaynaklarına dayalı bulunan euro-kre-

(*) «Banque» Dergisinden alınmıştır.

diler, uygulayıcıların görüşleri aksine, uzun vâdeli uluslararası tasarrufa arz olunmuş bulunan, kısa vâdeli bonolar veya tahvilât şeklindeki «özel plasmanlar» la bir tutulmalıdır **Uluslararası para piyasasına** istinat eden euro-krediler piyasası, bankacılıkla iştigal eden bir piyasadır; halbuki özel plasmanlar, tıpkı kamusal euro-tahvilât emisyonları gibi, uluslararası malî piyasayı ifade etmektedir.

3) 1970 - 1971 den beri orta vâdeli euro-kredilerin gelişmesi, bilhassa son on yıldan beri uluslararası sermaye arz ve talebinin yapısını değiştire gelen birçok etkenlerin bir gerekliliği olarak meydana gelmiştir. Bu husus özellikle, 1968 de beri Amerikanın dış ülkelere verdiği banka işlemleriyle ilgili kredilerin kurumasından ve 1971 den beri A. Birleşik Devletlerinde artan ödemeler dengesi açıklarına bağlı olarak uluslararası likiditelerin şişkinliğinden hasıl olmaktadır. Uluslararası faiz hadlerinin kararsızlığı ve 1970 den beri euro-emisyonlar piyasasında yer yer görülen güçlükler ödünç alanlar yönünden euro-kredilere, bilhassa çok yüksek faiz haddi ve uzun vâdeli dönemler bakımından yeni bir çekicilik sağlamıştır.

Kendi açılarından euro-bankalar, gittikçe büyüyen tutarlar için bu kolaylıkları göstermeğe razıdır-

lar, zira anılan bankalar, 1970 de 50 milyar \$ iken şimdi 120 milyar \$'a varmış olan dolar mevduatını ve diğer euro-dövizleri yönetmek hususunda hâlâ önemli bir güç durumunda bulunmaktadırlar.

4) Euro-kredilerin başarısı da geniş ölçüde, devletlerin, kamu kuruluşlarının ve mahalli idarelerin, ulusal ve çokuluslu büyük girişimlerin bu kredilerin temin ettiği elverişliliklerden yararlanmalarına dayanmaktadır. Bu faydalar söz konusu kolaylıkların esnekliğini bilhassa üç noktadan sağlamaktadır :

Kullanımda : Mali krediler tamamen serbest ve özel bir amaca tahsis edilmemişlerdir; bunlar, sürelerine göre, uluslararası ticari muameleleri, klâsik ihracat kredilerine paralel olarak mahalli harcamaları, çeşitli giderler için ayrılan masrafları, her tür uzun veya kısa vâdeli yatırımları, ödemeler dengesi açıklarını finanse etmeğe yararlar.

Uygulamada : Bu krediler, tutarın önemine göre, aşağı yukarı bir haftadan iki veya üç haftaya kadar uzanan bir süre içinde düzenlenmiş olabilir; sözleşmeler sade bir biçimde, özellikle özgül teminatlardan veya borçlunun faaliyet serbestliğini sınırlandıran hükümlerden yoksun olarak yazılmış bulunabilir; nihayet sabit masraflar, ge-

nellikle, plasman komisyonu ve uluslararası tahvilât ihracatı hizmeti ücretinden çok daha az bir tavasut komisyonuna indirilmiş olabilir.

Yönetimde : Bu krediler, uzun veya kısa dönemler içinde kullanılmama halinde sırada yedek olarak bekliyenlere, çeşitli dövizlerin yedek mahiyette bulundurulmalarında ve zamanından önce yapılan ram-bursmanlarda da kolayca ödünç verilmektedir.

5) Orta vâdeli mali euro-kredilerin gelişimi, kuşkusuz bunların tahsis şartlarında uluslararası bir likidite bolluğunun da etkisiyle, giderek artan serbestik sayesinde meydana gelmiştir. Bu serbestlik şu hususlar hakkında müşahade edilmektedir :

— **Piyasaya intikal kolaylığı :** 1971 de 25 milyon \$ düzeyinde bulunan bir yıldan uzun vâdeli kredilerin ortalama birimsel tutarı 1973 de 50 milyon \$'ı geçmekteydi; 5 ile 50 milyon \$'a kadar olan tutarların sırası, iki yıl içinde 100, 200, 500 milyon \$'a, hattâ bazan 1 milyar \$'a kadar artmıştır; 1973 de bu kredilerin % 40 ndan yararlananlar kalkınmakta olan ülkelerle bilhassa bu piyasaya geniş ölçüde girmeğe başlayan Afrika memleketleri olmuştur.

— **Kredinin süreleri :** 1971 de kredilerin azami süresi beş ile altı yıl iken, sekiz ile on yıllık kredilere alışılmağa başlanmıştır ve özellikle Japon bankalarının faaliyeti dolayısı ile «uzatılmış» orta vâdenin (on iki ile on beş yıl) aşılması halî giderek seyrekleşmiştir; bekleme dönemleri de, ilk kullanım sırası birkaç aydan bir veya iki yıla kadar sürmek suretiyle, uzamak eğilimi göstermektedir.

— **Kredinin koşulları :** Uluslararası likiditelerin bolluğu ve euro-bankalar arasındaki rekabetin işleyiş şekli 1972 - 1973 de bankacılığın kâr hadleri ve komisyonlarında hızlı bir aşınma meydana getirmiş ve ortalama kâr hadleri 1971-1973 arasındakilerin yarısından daha aşağı düşmüştür.

6) Euro-kredilerin gelişmesinde önemli bir etken de, bunların en yeni biçimlerinde, uluslararası para piyasasının çalkantılı koşullarına uymalarıdır.

Euro-döviz para piyasasının seyyal kaynaklarını kısa vâde ile de ödünç alanların emrine tahsis etme eğilimindeki euro-bankalar, bazan bir faiz haddi meselesini, bazan da bir likidite sorununu çözümlayebilmişlerdir.

Diğer yönden, 1969 dan beri uluslararası parasal faiz hadlerinin

kararsızlığı (üç ayda euro-dolar faiz haddi % 4 3/4 ile % 12 5/8 arasında çalkanmıştır) uluslararası bankaları sabit faiz hadli kredilerin uygulamasından vazgeçerek değişken faiz hadli kredileri tercih etmeğe zorlamıştır.

Gösterge esası, üç, altı veya on iki aya kadar olmak üzere, Londrada bankalar arasındaki euro-döviz faiz haddine umumi masrafları ve kredi riskini karşıladığı kabul olunan bir fiat artışı ilâvesiyle elde edilmektedir : Esas faiz haddi son üç yılda ortalama % 7 3/8 ve son on yıl içinde de en az % 7 olarak teessüs etmiştir.

Diğer yandan, uluslararası kredi dağıtan bütün bankalar kendiliklerinden euro - döviz kaynaklarına sahip bulunamamaktadırlar; bundan başka, talep edilen kredilerin birimsel tutarı çok kere en büyük bankaların imkânlarını bile aşmaktadır. Bu durum kredi örgütlenmesinin sistemli bir ortaklaşma haline gelmesi sonucunu ve bu kredileri temsil eden senetlerin tedavül ettiği ve kredilerin maddileştiril-

mesi için alınıp satılabilen emre yazılı senetlerin sık sık kullanılmasıyla teşvik gören bir ikincil piyasanın bir dereceye kadar gelişmesini sağlamıştır.

Bankacılık sendikaları tarafından ve senetlerin daha sonra yeniden dağıtımını düzeyinde tesis edilen devre zarfından mali kredi muamelelerinin, yukarıda işaret olduğu gibi, uluslararası bir duruma getirilmesi, uluslararası ekonomik kalkınmanın yararına sermayelerin en iyi şekilde tedavülünün teminatını teşkil etmektedir.

Amerikan piyasasının yeniden açılması, Londrada merkezleşmiş bulunan euro-kredi piyasasının yıkılmasını gerektirebilecek bir durum arz etmemektedir. Bu piyasa bir sermaye arzı fazlası dolayısıyla gelişmiştir; kuşkusuz bir talep fazlası esasına göre de aynı durumda kalmak olanağını bulacaktır; zira, A. Birleşik Devletleri bankaları öngörülen bütün kredi talebini karşılayamayacaklar veya karşılamak istemeyeceklerdir.

Ortak Pazarda Ekonomik Durum *

Petrol bunalımının sebep olduğu bozukluklar bir çok

üye devletleri emek piyasası politikasıyla ilgili girişim-

lere zorladı. Federal Almanya, Danimarka, Fransa ve

Belçika diğer devletlerden işçi girişimini frenlediler.

Celâdet MORALIGİL

Neue Zürcher
Zeitung'tan çeviri

Avrupa komisyonu bu yıl için düzenlediği dördüncü raporunda, birliğin ekonomik durumunu, gelişme eğilimini ve uygulanacak ekonomi politikası araçlarını incelemektedir. Komisyon, 1974 senesinin bölgelere ve branşlara göre artan ölçüde farklı gelişmeler gösterdiğini saptamış bulunmaktadır. Dış ticarete ilişkin dengesizlikler ve fiyat yükselmeleri son aylarda daha da güçlenmiş durumdadır. Ekonomi politikalarının koordinasyonu yeterli değildir. Sadece Federal Almanya'da ve Hollanda'da pahalılık oranının istikrarı sağlanabilmiştir. Enflasyona karşı savaşın top-

luluk düzeyinde ele alınması esas hedef olmalıdır.

Petrolün anormal pahalılandırılması ve 1974 baharında patlak veren diğer ham madde fiyatlarının yükselmesi şeklinde belirginleşen dünya konjonktürü zayıflaması nedeniyle, komisyon, topluluğun reel gayri safi sosyal hasıla artışını, geçen yılın % 5.6 sına mukabil 1974 için % 2.5 olarak tahmin etmektedir. Reel talep hem özel tüketimde hem de teşebbüslerin yatırımlarında yavaşlama eğilimi göstermektedir. Federal Almanya'da ve İngiltere'de brüt sabit yatırımlar gerilerken, İtalya, Fransa ve

Belçika'da buna mukabil hala oldukça kuvvetle yükselecektir. İngiltere'de reel tüketim muhtemelen gerilerken İrlanda, Hollanda ve Federal Almanya'da ölçülü artma beklenmektedir. Komisyon çalışanlar sayısında stagnasyon, tasarruf eğiliminde bir artma tespit etmiştir.

Sektörler arası büyük farklara rağmen endüstriyel üretim istikrarlı görünümündedir. Demir ve Çelik sanayii önemli ölçüde gelişme kaydederken, inşaat sektörü, otomobil ve mensucat sanayileri belirgin bir gelişme kaybına uğramış durumdadır. Buna paralel olarak, üye ülkelerin çoğunda, son zamanlarda Danimarka, İngiltere ve Federal Almanya'da, işsizlik yükselmektedir.

Enflasyon oranı Almanya için % 7 ve İtalya için % 20 olmak üzere ortalama % 13 düzeyindedir. Federal Almanya'nın ticaret bilânçosu rekor bir fazlalık gösterirken Topluluğun ticaret bilânçosu açığı kuvvetle büyümüştür. Fransa, Danimarka ve özellikle İngiltere ve İtalya'nın açıkları önemli derecede artmıştır. Her ne kadar son aylarda istikrar eğilimi belirginleşmiş ise de, üye devletlerin diğer devletlere karşı ödeme bilânçosu cari kalemleri, geçen senenin bir milyar dolar civarındaki fazlasına mukabil

bu yıl yaklaşık yirmi milyar dolar açık verecektir.

Bir ekonomi politikası değerlendirmesi yapan komisyon, topluluk ortakları arasındaki para ve sermaye politikası kısıtlamaları derecesinin önemli farklılık gösterdiğine işaret etmektedir. Bahar aylarından itibaren kısıtlama politikası İngiltere, İrlanda, Federal Almanya ve Danimarka'da bir ölçüde yumuşatılırken Fransa, Belçika ve İtalya'da kuvvetlendirilmiştir. Faiz düzeyini yukarı iten likidite kıtlığı esnasında - İtalya hariç - para yerine geçen vasıtalar artışı ile dar manada para miktarı arasında belirgin şekilde birbirinden uzaklaşma saptanmıştır. Bu, vadesiz borçlar ve uzun vadeli yatırımlar aleyhine vadeli mevduatın tercih olunmasına dayanmaktadır. Artan bir ölçüde aynı yatırımların kısa vadeli finansmanı zorunlu olmakta, Ülkelerin çoğunda tasarruf paralarının getirdiği semere, para kaybını karşılamağa yetmemektedir.

Kamu maliyesinde Fransa ve Danimarka oldukça büyük bütçe fazlaları sağlamışlardır. İtalya'da uygulanan tedbirler bir ölçüde pozitif sonuçlara yönelirken İngiltere'de bütçe bakiyesi düzelmesi çabaları belki beklenen düzeye gelecektir. Federal Almanya'nın, daha ziyade konjonktürü korumak için mecbur kaldığını ileri sürebileceği

bütçe açıkları, ilk tahminleri çok aşacaktır. Petrol bunalımının sebep olduğu bozukluklar bir çok üye devletleri emek piyasası politika- siyle ilgili girişimlere zorlanış ve Federal Almanya, Danimarka, Fran- sa ve Belçika diğer devletlerden iş- çi girişini frenlemişlerdir.

Komisyon, gerekli ekonomi po- litikaları ile 1975 yılında dengesiz- liklerin azalacağını ve gelişme şartlarının tedricen tekrar düzele- ceğini ummaktadırlar. Bununla be- raber bir ihracat genişlemesi hız- lanması beklenmemekte, yabancı piyasalarda rekabet durumunun pek az düzeleceği tahmin olunmaktadır. Buna mukabil, yatırım ihtiyacı da- hil, güçlüce bir iç talep dinamiği beklenmektedir. Böylece de 1975 reel gayri safi sosyal hasılâ geli- şmesinin % 3.5 dolayında olacağı tahmin okunmaktadır. Enflasyonda hafif bir zayıflama umulmakta, fa- kat üye ülkeler arasındaki eşitsiz- liğin süreceği sanılmaktadır. Dış ticaret bakımından dengesizlikler biraz yumuşayabilecektir.

Komisyon, tüm iç talep geniş- lemesini, üretim kapasitelerinin gelişme hudutları ile uyumlu ölçü- ler içinde tutulmasını tavsiye et-

mektedir. İstihdamın teminat altı- na alınması için, endüstri dallarına göre farklılaşan bir politika uygu- lanmalıdır. Komisyon ayrıca sıkı bir bütçe politikası ve kesin bir para miktarı artışında kısıtlama öne sürmektedir. Ödeme bilânçosu açıklarının kaçınılmaz olması halin- de topluluk istikrazları üzerinde is- rarla durulmaktadır.

Kambiyo kurlarının topluluk dahilinde ve ticarî ilişkiler sürdürü- len önemli diğer ülkelere karşı nis- peten mustakar tutulması halinde, esas olan enflasyonu yavaşlatma hedefine daha kolay yaklaşılabi- lecektir. Üye devletlere göre fark- lılaştırılmış, fakat aynı zamanda ak- tif bir fiyat politikası, etkili bir re- kabete dayandırılmalıdır. Teşeb- büslere sürüm politikalarını, ka- zanç marjlarını yükseltmekten çok ciro hacmini genişletmeğe yönelt- meleri anlatılmalıdır. Enflasyonun meydana getirdiği sosyal farklar, sosyal partnerlerin işbirliği ile dü- zeltilmelidir. Kısıtlayıcı tedbirlerin ve konjonktürün otonom zayıflama- sının birlikte etkisi altında, istih- dam durumunun zarar görmesine karşı derhal gerçekleştirilebilecek kamusal yatırım programları mev- cut olmalıdır.

9. cu Sovyet Kalkınma Planı (1971 - 1975)

Doç. Dr. Nazif KUYUCUKLU

Gübre üretiminin, 1970'te 55.4 milyon tona karşılık, 1975'te 90 milyon tona ulaşması plânlanmıştır. Hayvansal üretimi geliştirebilmek için uygun alanlarda yem bitkileri yetiştirilecek ve bunlar hayvancılık işletmeleriyle içice yürütülecektir. Ayrıca, 1970'de 9.4 milyon ton olan mısır üretimi 1975'te 20 milyon tona yükseltilecektir.

Beşer yıllık kalkınma planları, Sovyet ekonomisinde çok önemli yer tutmakta ve ekonomik politika, amaç olarak belirlenen hedefe ulaşabilmek için, etkin bir araç olarak kullanılmaktadır.

Beşer yıllık kalkınma planlarında, günün koşullarına göre bazı alanlara öncelik verilmekle birlikte sürekli olarak üretim güçlerinin geliştirilmesi, ağır sanayi ve büyük enerji komplekslerinin kurulması en önemli yeri tutmuştur. Bu amaçla da verimliliğin arttırılmasına giderek daha büyük önem verilmiştir. 1966-1970 dönemini kapsayan sekizinci plan döneminde ekonominin çeşitli kesimlerinde toplam üretimde, üretim fonlarında önemli artışlar meydana gelmiş, yatırımlar, daha önce ancak sekiz yıllık toplam olan 352 milyar rubleye yükselmiştir (1969 fiyatlarıyla) (1). Sekizinci plan döneminde yaklaşık ola-

rak 1900 yeni sınaî işletme kurulmuş ve Sibirya'nın, Uzakdoğu'nun, Orta Asya ve Kazakistan'ın ekonomik potansiyeli büyümüştür. Yeni demir-çelik ve büyük çapta petrol ve doğalgaz kuruluşları meydana getirilmiştir. Beş yıllık plan döneminde milli gelir % 41, sınaî üretim % 50 artmış, tarım malları üretimi ise ortalama % 21 büyümüştür. Sekizinci plân dönemi sonu olan 1970'te toplam elektrik üretimi 740 milyar kws., petrol 353 milyon ton, kömür 624 milyon ton, doğalgaz 200 milyar m³, çelik 116 milyon ton olmuştur. Tarımda da ortalama yıllık üretim tahıl 167.5 milyon ton, pamukta 6.1 milyon ton, pancar 81 milyon ton, et 11.6 milyon ton, süt 80.5 milyon tondur. Bu plan döneminde kişi başına reel gelirlerde, bir önceki beş yılda % 19'a karşın, % 33 artış olmuştur. İşçi ve memur gelirlerinde ortalama artış % 26, kolhozlarda ise % 42 dir. Keza bu dönemde tüketim fonları da büyümüş ve 500 milyon m² den fazla konut yapılmıştır.

Yürürlükte olan 9. Beş Yıllık Kalkınma planının, Yüksek Şura'da açıklandığı üzere dört temel noktası şöyledir :

1) 9. Kalkınma Planında sosyal muhteva (öz), önceki planlara göre ağır basmaktadır. Plan milli gelirde % 39'luk bir artışı öngör-

mektedir. Burada tüketim malları üretimine ve hizmetlere, dolayısıyla bunları üretebilecek yatırımlara büyük bir önem verilmektedir. Böylece, halkın yaşam düzeyini yükseltecek tüketim malları önemli olmaktadır. Kişi başına reel gelirlerde % 31 artış sağlanması amaçlanmıştır. 1972 de bu amaçla çeşitli eğitim kademelerindekilerin ve doktorların maaşları yükseltilmiştir. Bu arada Sovhozlarda (Devlet Tarım İşletmelerinde) çalışan işçiler de dahil olmak üzere mühendislik-teknik hizmetlerde çalışanların maaşlarının 1975'te 150 ruble olması plânlanmıştır. Plan döneminde inşa edilecek konut toplamı da 580 milyon m² olarak öngörülmektedir.

2) Bu plan döneminde de toplam üretimi ve savunma gücünü arttırmada kesin etkisi olan ağır sanayii geliştirici hamleler sürdürülecek ve 1975'te toplam Sovyet sınaî ve tarımsal üretimi, A.B.D. nin 1971'deki üretim düzeyini aşacaktır. Bu amaçla, sanayide işçi verimliliğinin % 39 yükselmesi planlanmıştır. Yatırımların toplamı 501 milyar rubleyi bulmaktadır ki, 8. plân dönemindekinden % 42 daha fazladır. Buna göre 1975'te sınaî üretim 1970'in oldukça üstünde olacaktır: Elektrik üretimi bir trilyon kws'tı aşacak, kömür 695 milyon tona, çelik 146 milyon tona, çimento 125 milyon tona, traktör 575 bi-

ne, biçer-döver 138 bin adete yükselecektir.

3) 9. Beş Yıllık Kalkınma Planı uzun dönemli tarımsal gelişme programını içermektedir. Sözü edilen plan döneminde Kolhoz ve Sov-hozları kapsayan tarım kesimine 129 milyon ruble (yani geçen iki beş yıllık dönemlerin toplamı) harcanacaktır. Bazı alt kollarda yıllık tarımsa üretim ortalamasının şöyle seyretmesi planmıştır: Tahıl 195 milyon ton, süt 92.5 milyon ton, yün 464 bin ton sonunda 92.4 milyon tona yükselerek halkın şeker ihtiyacının tamamını karşılayacaktır. Böylece, et üretiminde % 30, sütte % 20, yumurtada % 28, yünde % 19 artış sağlanması öngörülmüştür.

Bu hedeflere ulaşabilmek için entansifikasyona gidilecek, bunun temeli de, kompleks mekanizasyona, kimyasal gübreye, toprak geliştirilmesine üretimde spesiyalizasyon ve konsantrasyona, bilimsel-teknik gelişmelerden yararlanmaya dayatılacaktır.

Gerek tarımsal, gerek hayvansal üretimin artırılmasında çok önemli rol oynayan «seliksiyon»a büyük bir yer verilecektir. Tarımsal entansifikasyonda kesinlik kazanmış bulunan makine parkı güçlendirilecek, yüksek güçte 1.700.000 (bir milyon yediyüzbin) traktör, yi-

ne yüksek sayıda biçer-döver, mısır toplar makineleri ve diğer tarım teknikleri geliştirilecektir.

Gübre üretiminin, 1970'te 55.4 milyon tona karşılık, 1975'te 90 milyon tona ulaşması planlanmıştır. Hayvansal üretimi geliştirebilmek için uygun alanlarda yem bitkileri yetiştirilecek ve bunlar hayvancılık işletmeleriyle içiçe yürütülecektir. Ayrıca, 1970'te 9.4 milyon ton olan mısır üretimi 1975'te 20 milyon tona yükseltilecektir.

4) Plan, bilimsel-teknik gelişme yönünde kompleks bir programa sahiptir. Burada yeni teknik buluşlar, yeni ilkel maddeler, yeni teknolojik prosesler ve üretimde kalite yüksekliği öngörülmektedir.

Plan uygulamasının ikinci yılında yani 1972 de bazı üretim kol- larında gerçekleştirilen rakkamlar şöyledir: Elektrik 858 milyar kws., petrol 394 milyon ton, doğalgaz 221 milyar m³, kömür 655 milyon ton, çelik 126 milyon ton. 1973'te tahıl üretiminde şimdiedek en yüksek olan 215 milyon tonluk üretim gerçekleştirilmiş, aynı yıl pamuk üretimi 7.5 milyon ton olmuştur. Bununla birlikte entansifikasyonun yüksekliğinden dolayı pamuk üretiminde genellikle bir kararlılık olduğu halde toplam tahıl üretiminde yıldan yıla önemli dalgalanmalar olmaktadır. Bu bakımdan tahıl

üretiminin sürekli olarak aynı düzeyde seyredeceğini düşünmek pek mümkün değildir. Bu durumu pazar tarım dışı kesimler için de düşünebiliriz. Ancak, oralarda plan hedeflerinin altında kalınabilmesi, gerekli yatırımların tam ve zamanında yapılmamasından doğmaktadır. Örneğin, geçtiğimiz Beş Yıllık Planlarda petrol üretimi, büyük artışlara rağmen hedefin altında kalmıştı.

Bununla birlikte ekonomide hedefler tam olarak gerçekleşme-
se bile, bazı üretim kollarında Sov-

yeter en büyük üretici durumuna gelmektedirler. Kömür ve çelik üretimi buna örnektir. Tüketim malları üretimindeki hedef de, 9. planın sonunda yani 1975'de belli olacaktır.

(1) Yazıdaki veriler şu kaynaktan alınmıştır :

V. Ya. Klımuşev, XXIV Slaezd
KPSS.

İzdatelstvo Politiceskoy Literatura-
turiy

Moskova - 1974.

ANTLAŞMALAR AVRUPA TOPLULUKLARININ KURULMASI

9 Mayıs 1950'de Fransa Dışişleri Bakanı Robert Schuman «dün-
ya sulhu için Birleşmiş Avrupa'nın
gerekli olduğunu» ilân ediyor ve
bu hedefe doğru bir pratik adımın
«Fransız/Alman kömür ve çelik ü-
retimini, diğer Avrupalı ülkelerin-

de katılabilmelerine açık, bir Yüksek Otoritenin yönetimine bırak-
mayı» teklif ediyordu. Almanya,
Hollanda, Belçika, Lüksemburg ve
İtalya görüşmeler yapılmasını ka-
bul ettiler ve bu altı ülke teklif edi-
len prensipler üzerinde görüş bir-
liğine vardılar. İngiltere Schuman
plânı hakkında sempatilerini bil-
dirmekle birlikte bir yükümlülük
altına girmekten kaçındı.

Türkiye'de Trafik Kazaları

AHMET ÖZPINAR

Bugün gerek kişiler dolayısıyla uğranılan ve gerekse taşıtlar dolayısıyla uğranılan zararlar, milyarlarca TL.'sını geçmektedir. Her yıl bu tür zararlar katlanmaktansa, köklü bir trafik eğitimi için harcamaya girmek herhalde daha rasyoneldir.

Bugün hızla artan ve hergeçen gün de korkunç bir gelişme kaydeden Trafik Kazaları, ülkelerin çözümlenmesi gereken önemli bir sorunu haline gelmiştir. Türkiye'de bu korkunçluğu şöyle belirtmek mümkündür : İnsanlar Trafik kazalarının çokluğu karşısında onları öylesine normal kabul etmeye başlamışlardır ki, bugün gazetedeki bir trafik kazası dikkati bile çekmemektedir.

Türkiyede bir yılda 30.000'den fazla Trafik Kazası olmaktadır. Bu-

na göre ülkemizde ortalama olarak bir günde 90 ilâ 95 kaza cereyan etmektedir. Yani her 20-22 taşıtın biri kaza yapmaktadır. Bu kazalarda gene bir günde ortalama 12 kişi ölmekte, 60 kişi de yaralanmaktadır. Hasarlar ve maddi kayıplarda buna ilâve edilirse, karşımıza ürkütücü bir tablo çıkmaktadır.

İşte bu nedenlerle burada, Trafik Kazaları üzerine çeşitli açılardan bilgiler vermek, daha sonra tedbir ve düşünceler üzerine eğilmek yerinde olacaktır.

A — TÜRKİYE'DE TRAFİK KAZALARI.

Ülkemizde Trafik Kazaları, pek çok nedenlerden dolayı meydana gelmektedir. Örneğin dikkatsizlik, aşırı sürat, yolların vasıfsız oluşu, yol kapasitelerinin kâfi olmayışı, meteorolojik şartların uygunsuzluğu, trafiğin gittikçe yoğunlaşması, motorlu vasıta kullananların yeteneksiz oluşu, motorlu vasıtaların teknik arızaları, yayaların hataları vs. Nedeni ne olursa olsun, trafik kazaları neticede bir takım maddi ve manevi kayıplara sebep olmaktadır. Nitekim bugün Türkiye'de her 100 ölüm vak'asının 4 ilâ 5 adedi Trafik kazası sonucu olmaktadır.

I. Neticelerine göre Trafik Kazaları :

Elde edilen son rakamlara göre, 1973 yılında Türkiye'de 33.695

yani günde ortalama olarak 92 trafik kazası olmuştur. Neticede yaklaşık 4815 kişi ölmüş, 27.800 kişi de yaralanmıştır. Son 2 sene-deki kaza artış hızı ise enteresandır : 1970 rakamına kıyasla, 1971-1972 ve 1973 yıllarındaki kaza sayısında sırasıyla % 40, % 56 ve % 75 artış vardır. Bu da 1971 den itibaren Türkiye motorlu araç parkının büyük bir hızla artmasından dolayıdır denilebilir. Zira Trafik ve Park hacmindeki hızlı artış neticesi kazalarda da artış kaydedilmiştir. Zaten Trafik kazaları ile motorlu taşıt parkı rakamları arasındaki korelasyon katsayısı da ($r=0,95$) çıkmaktadır ki, bu da ilişkinin çok kuvvetli olarak parktaki motorlu taşıt sayılarının artışına bağlı olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Türkiye için bu ilişkiyi, aşağıdaki Tablo I deki rakamlar ile görmek mümkündür.

TABLO : I.

Türkiye Trafik Kazaları ve Park Rakamları :				
Yıllar	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı	Toplam Park
1965	14.805	2.564	13.654	214.968
1966	16.218	3.134	15.138	225.915
1967	16.763	3.364	15.211	278.170
1968	19.973	3.747	17.615	311.409
1969	19.663	3.760	17.233	344.506
1970	19.207	3.978	17.672	369.808
1971	26.783	4.149	19.271	401.457
1972	29.891	4.282	21.343	458.713
1973	33.695	4.815	27.880	539.500

II. Yol durumlarına göre Trafik Kazaları :

Türkiye'de Trafik kazalarının 190 yılına göre % 70'i Doğru-düz-
açık yolda meydana gelmektedir.

Bunu ikinci sırada, kavşaklardaki kazalar ve üçüncü olarak da Virajlardaki kazalar izlemekte olup bu 3 grup toplam Trafik kazalarının % 97'sinden fazlasını oluşturmaktadır. Tablo II.

TABLO : II.

Yol durumlarına göre Trafik kaza sayısı %'leri.

Yıllar	Düz Yol	Kavşak	Viraj	Diğer
1962	70,9	17,6	6,1	5,4
1964	70,3	19,6	7,7	2,4
1966	66,7	21,4	9,1	2,8
1968	68,4	20,9	8,1	2,6
1970	69,4	19,3	8,0	2,8

III. Meteorolojik şartlara göre Trafik Kazaları :

Meteorolojik şartlara göre, kötü havalarda trafik kazalarının çok olabileceği düşüncesi, gerçekte or-

taya çıkmaktadır. Zira trafik kazalarının % 85'i kuru yollarda, % 13'ü de yağış altındaki yollarda cereyan etmektedir. Bu durumu Tablo III'ün tetkikinden de görmekteyiz.

TABLO : III.

Meteorolojik Şartlara göre Trafik Kaza sayısı oranları.

Yıllar	Kuru yol	Islak yol	Buzlu yol	Diğer
1962	84,7	12,1	0,8	2,4
1964	83,6	11,6	1,6	3,2
1966	85,6	11,8	0,7	1,9
1968	82,7	12,2	1,9	3,2
1970	84,6	12,7	0,8	1,9

IV. Oluş şekline göre Trafik Kazaları :

1972'de olan 29.891 Trafik kazasının büyük çoğunluğ % 57'e tekabül eden 16.966 adedi, motorlu

taşıtların çarpışmaları şeklinde meydana gelmiştir. 8440 adedi veya % 28'i yaya çarpma şeklinde olan kazalardır. Bunun dışında 1957 adet devrilme, 289 adet araçtan

düşme, 235 adet hayvana çarpma vak'aları vardır. Çarpışma ve yaya-ya çarpma grupları itibariyle kaza oranları Tablo IV'dedir.

ları daha büyük önem arz etmektedir. Tablo : V.

TABLO : IV.

Oluş şekline göre Trafik Kaza sayıları oranları

Yıllar	Çarpışma	Yayaya çarpma	Diğer
1962	44,5	31,5	24,0
1964	47,1	37,5	15,4
1966	48,2	37,5	14,3
1968	51,4	35,1	13,5
1970	51,2	35,7	13,1
1972	56,8	28,2	15,0

TABLO : V.

Yerlerine göre Trafik Kaza Sayısı Oranları :

Yıllar	Şehir içinde	Şehir dışında
1966	69,2	30,8
1968	68,8	31,2
1970	68,9	31,1
1972	75,5	24,5

V. Yerlerine göre Trafik Kazaları :

Genellikle kazaların büyük çoğunluğu şehir içinde cereyan etmektedir. Örnek olarak 1972 yılında kazaların % 75,5'i şehir içinde, % 24,5'i de şehir dışında meydana gelmiştir. Şehir içi kazalarında hızlı bir artış vardır. Buna mukabil neticeleri bakımından şehir dışı kaza-

VI. Şehirlere göre Trafik Kazaları

1963-1972 arası 10 yıllık devrede Türkiye'de 189.964 Trafik Kazası olmuştur. Şehirler itibariyle 10 yıllık bu devre içerisinde en çok trafik kazası olan şehir Ankara'dır. Bunun İstanbul, İzmir, Bursa, Koceli izlemektedir. Benzer durum günlük ortalama kaza sayısında da göze çarpmaktadır. Burada dikkati çeken husus, örnek olarak 1972 yılında Ankara'da 51.071 taşıta karşılık 6447 kaza söz konusu iken, İstanbul'da 101.617 taşıta karşılık 4726 kaza olmasıdır. Tablo : VI.

TABLO : VI.

Şehirlere göre Trafik Kazaları

Sıra	Şehirler	1963-72 Kaza Ad.	1972 günlük K. Ad.	1972 M. taşıt
1	Ankara	40.604	17,7	57.125
2	İstanbul	19.654	12,9	111.074
3	İzmir	22.459	6,2	34.380
4	Bursa	7.748	2,7	14.536
5	Kocaeli	4.576	2,2	7.168
6	Manisa	4.289	1,5	9.946
7	Adana	3.952	1,8	14.708
8	Bolu	3.457	1,7	4.115
9	Konya	3.303	1,9	13.996
10	İçel	2.867	1,7	10.852
	57 Şehir.	77.055	26,6	180.813
	Toplam	189.964	81,9	458.713

B — SORUNUN ÇÖZÜMÜ
ÜZERİNE

Bugün Türkiye'de otomotiv sanayiinin kurulmuş olması nedeni ile, çok yüksek bir motorlu taşıt park'ı artış hızı vardır. Örneğin 1970 yılında 137.771 adet olan Türkiye otomobil sayısı, 1973 yılı sonunda 234.577 olmuş ve % 59 bir artış kaydetmiştir. 1974 yılı sonunda bu rakımın 300.000'e yaklaşacağı tahmin edilmektedir. Aynı durum otobüs, minibüs, kamyon, kamyonet parkında da görülmektedir.

Motorlu taşıt sayısı bu hızla artarken, Türkiye karayolları gerek uzunluk ve gerekse genişlik veya diğer bir deyimle kapasite olarak aynı kalmıştır. Şöyle ki 1970 yılında

358.345 adet motorlu taşıtı kaldıran 59.000 Km.'lik karayolları, bugün 550.000'den fazla bir motorlu taşıt hacmini kaldırmaya çalışmaktadır. Kaldı ki pek çok kesimde karayolları, üstündeki trafiği mas edecek imkânlara sahip değildir. Örneğin E.5 karayolunun, Edirne-İstanbul-Ankara kısmı gibi. Bu nedenle şehirlerarası yolların standartlarının yükseltilmesi, paralı yol sisteminin uygulanması, sürat yollarının bir an önce gerçekleştirilmesi, yolların devamlı bakım-onarım ve kontrollerinin yapılması gereklidir.

Öte yandan şehir içi problemleri dolayısıyla Şehir Planlamasının, trafik durumu da göz önünde bulundurularak hazırlanma-

srı ve uygulanması, park sorunu için otoparklar temini, gerekli geçit ve tesisler inşası, metro vb. ikame kapasitelerinin kullanılması faydalıdır, zorunludur.

Yol tedbirlerinin yanısıra, yolla ilgili teşkilâtın yani Trafik Teşkilâtının'da iyi bir eğitimden geçirilmiş olması, kadronun sık sık test ve kurslardan geçirilmesi, lüzumlu her türlü araç ve gereçlerin temini, gerekli sorumluluğun verilmesi elzemdir.

Bunun yanısıra en önemli problemlerden biri, Genel Trafik Eğitimi konusunda ortaya çıkmaktadır. Gerek yaya gerekse şoför ve sürücüler olarak Türkiye'de büyük bir eğitim noksanlığı vardır. Söz konusu eğitimi 3 kısımda incelemek mümkündür :

1. Okul Eğitimi,
2. Halk Eğitimi,
3. Şoför Eğitimi.

Bugün gerek kişiler dolayısıyla uğranılan ve gerekse taşıtlar dolayısıyla uğranılan zararlar, Milyarlarca TL'sını geçmektedir. Her yıl bu tür zararlara katlanmaktansa, köklü bir trafik eğitimi için harcamaya girmek herhalde daha rasyonedir. Bu gaye ile okullarda etkili trafik dersi uygulamak, kaza ve sebeplerini tatbiki olarak incelemek, ilgili kanunları öğretmek, öğretici filmler göstermek, eğitim parkları kurmak, müsabakalar tertip etmek

geçerli ve faydalı olacaktır. Halk eğitimi olarak konferanslar vermek, eğitici filmler göstermek, radyo ve TV.'de bilgiler vermek, basın yolu ile duyurmak, pano ve levhalar ile ikaz etmek yerindedir. Ayrıca ehliyetname almış olsalar bile şoförlerin eksik bilgileri olduğu göz önünde bulundurularak; Şoförler Federasyonu ve Cemiyetleri tarafından kurslar tertiplenmesi, konferanslar verilmesi, filmler gösterilmesi, kontrollerin çok sıkı olması gereklidir.

Bunun yanısıra Devlet olarak Karayolları ile ilgili yatırım ve tedbirlerin alınması, büyük katkılar sağlayacaktır.

Bütün bu tedbirlerin köklü bir şekilde gayet sistemli alındığı ve uygulandığı bir ülke olan ABD.'nde 1969 yılında 1.500.000 adet Trafik Kazası olmuştur. Türkiye'de 1973 yılı Trafik Kazaları sayısı 33.695'dir. ABD.'nde söz konusu kazalarda ölenler 55.500, Türkiye'de 1973 yılı ölü rakamı ise 4.815'dir. Yani ABD.'nde kaza başına düşen ölü rakamı 0,04 iken, Türkiye'de kaza başına ölü rakamı 0,14'e çıkmaktadır. Böylesine 3,5 misli ölüm artışı olmasına rağmen, ABD.'nde taşıt başına düşen kaza sayısı 0,015, Türkiye'de ise 0,062 olup 4 misli fazladır.

Trafik düzeni, eğitimi ve yol şartları bakımından gelişmiş bir ülkedeki motorlu taşıtlara kıyasla

Trafik Kazaları sayısının ve bu kazalardaki ölümlerin nisbetinin azlığı dikkati çekmektedir. Bu nedenle yukarda izah edilen tedbirleri 3 ana grupta;

1. Yollar ile ilgili mühendislik işleri,

2. Trafik polis, teçhizat, kontrol imkânları,

3. Trafik Eğitim şartları, olarak toplamak ve hassasiyetle üzerinde durmak, en kısa zamanda köklü tedbirleri almak, herşeyden önce Ekonomik bir zorunluluktur.

Türkiye'de Sınai Üretim

au) Otomotiv Sanayii :

Memleketimizde 20 yıldan beri devam eden ve 11 yıldır (14.4. 1964 denberi) «Montaj Sanayii Talimatı» ile disiplin altına alınan motorlu taşıt aracı imalâtını içine alan otomotiv sanayii ulaşım ve taşıma olanaklarını artırdığı gibi yeni iş olanakları yaratmakta ve yan sanayiın gelişmesini de sağlamaktadır. Yan sanayi dolayısıyla de yeni iş olanakları yanında memleket kalkınmasına yardımcı olacak birtakım sınai ürünlerin üretilmesine de faydalı olmaktadır.

11 yıldır yürürlükte olan ve zaman zaman gelişme ve günün ihtiyaçlarına göre tadil ve tashih edilen montaj sanayii talimatı bu sanayi kolunu, «yerli tüm imâli büyük yatırım, özel bilgi ve tecrübe isteyen veya memleketteki ihtiyaç ve talebin seviyesi, yerli tüm imâl için ekonomik olmayan mamûllerin, dışardan ithal edilen dağınık parçalarla yerli parçaların birleştirilmesi yolu ile yapılan imaldır» diye tamamlamaktadır.

Başlangıçta talimat, traktör için % 25, kamyon - kamyonet için

% 20 ve otobüs için % 30 oranında bir döviz tasarrufu tesbit etmiştir. Yıldan yıla yükseltelen bu oran 1973 yılında sırasıyla traktörde % 55, kamyon ve kamyonette % 57,5 ve otobüsde % 75'e çıkarılmıştır.

Bu talimatta gösterilen döviz tasarruf oranlarına uymayan firmalar yavaş yavaş imalâttan çekilmiştir. 1964 yılında bu sanayi kolunda 9 adet firma işe başlamışken 1967 yılında firma sayısı 25 adedi bulmuş, 1970 yılında binek otomobili imal eden firma sayısının 1 yerine 3'e çıkmış olmasına rağmen toplam firma sayısı 21 adede düşmüştür. Daha sonraki yıllar 22 adede çıkan firmaların genellikle döviz tasarruf oranına uydukları görülmüştür.

Buna göre toplam olarak 1970 yılında 20 bin civarında olan otomotiv sanayii mamûlleri (traktör, otomobil, kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs vb.) 1973 yılında 105 bin adedi bulmuştur. Sadece binek otomobilindeki artış 3660 adetten 46.856 adede ulaşan ve 115 misline yakın bir orandadır. Dört yılın toplam otomobil imâl miktarı 93.738

adet, traktör adedi 79.682 ve kamyon adedi 31.489 dur.

1974 yılındaki imalât miktarlarının 1973 yılına oranla ortalama olarak % 25 daha fazla olacağı tahmin olunmaktadır. Bu takdirde beş yılda traktörde 5 katı, kamyonunda 2, kamyonette 2,5, minibüsde, 5, otobüsde 2 ve binek otomobilinde 18 katı bir imalât artışı olacaktır.

Döviz tasarruf oranlarının önümüzdeki yıllarda motor, motor parçaları ve aktarma organları gibi oto aksamının yerli olarak yapılması ile önemli miktarda artacaktır. Bu cümleden olarak M.K.E.K. öncülüğü ile yapılmakta olan dizel motoru ve dişli kutu projeleri gerçekleştirmek üzeredir.

Ancak bu sanayi kolunda taleple birlikte imalâtın gerekli seviyeye yükseltilebilmesi için tam kapasite ile çalışmalarının sağlanması, bunun için de finansman ve kredi olanaklarının artırılması gereklidir. Talebi artırmak için de otomobil maliyetlerinin düşürülmesi maksadıyla yan sanayii geliştirme ve teşvik tedbirlerinin artırılması ve daha küçük tiplerin imalinin sağlanması gerekmektedir.

av) Deniz Ulaştırmacılığı Gemi Yapım ve Onarım Sanayii :

Deniz ulaştırması milli ekonominin temel unsurlarından biridir

Deniz ulaştırmasının geliştirilmesi ise, yeterli bir ticaret filosunun temin edilmesine ve mevcut filonun modernizasyonuna bağlıdır. Yeterli ve günün şartlarına uyan bir filoya sahip olmanın birçok koşulları vardır. Bunların arasında gemi inşa endüstrisinin geliştirilmesi en etkin unsurdur. Bu yol izlendiği takdirde gerek dış ticaret gerekse ihracat faaliyetlerinin yararlı bir şekilde girmesi kolaylaşmış olacaktır. Böylece memleketin yabancı taşımaya olan ihtiyacı azalacak ve milletlerarası navlun piyasasındaki karsızlıklardan etkilenilmeyeceği gibi, döviz tasarrufu, hattâ memlekete döviz girmesi sağlanacaktır. Bütün bu hususlar gözönüne alındığında gemi inşa endüstrisinin memleket ekonomisi için taşıdığı önem açıkça ortaya çıkmaktadır. Bu bakımdan, bu sanayi dalının gelişmesi için gerekli politikanın izlenmesi ve tedbirlerin alınması lüzumlu görülmektedir.

Yukarıda belirtilen hususları gözönüne alan D.P.T.'nci birinci ve ikinci plân döneminde birçok tedbir önerilmiştir. Buna rağmen gemi inşaatının inkişafı ve dolayısıyla Ticaret Filosu tonajının artması konusunda ümit edilen gelişme temin edilememiştir. Bunun başlıca sebepleri öngörülen tedbirlerin çoğunluğunun tatbik edilememesi ve 933 sayılı kanun gibi bazı teşvik

edici mevzuatın yürürlükten kaldırılmasıdır.

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Plânının Deniz Ulaştırması kısmında ve 1973 yılı Programında aynen «Deniz yolu ulaşımındaki mevzuat eksiklikleri ve mevzuat kanunların günün koşullarına ve koruma tedbirlerinin gereğince oluşturulmaması, gemi inşa ettirme, satın alma ve işletme formalitelerinin çokluğu, yeterli bir kredi mekanizmasının olmaması gibi sorunlar devam etmekte ve bu nedenler Türk Deniz Ticaret Filosunun gelişmesini ve deniz işletmeciliğini olumsuz yönde etkilemektedir» ve 1974 Programında da «Gemi inşa sanayiinin plan hedeflerine ulaşması açısından önem taşıyan Pendik Tersanesinin yapımında önemli gecikmeler olmuştur. Mevcut tersanelerde gemi yapımına ilişkin mevzuatın basitleştirilmesi öngörülmüştü. Bu konudaki çalışmalar henüz bitirilememiştir. Deniz taşıma filosunu geliştirmek ve gemi yapımını desteklemek için kurulan —Gemi İnşa Kredi Fonu— miktar, teminat ve vadeler yönünden yeniden ele alınmayı gerektirmektedir ifadeleri yer almış bulunmaktadır. Yine 1974 Programında «gemi yapımında ithali zorunlu olan parçaların ithalatındaki karışıklık giderilecek, gemi yapımına ilişkin mevzuat basitleştirilecek ve böylece bu konudaki

zaman ve kaynak kaybı önlenecektir» ifadeleri I, II, ve III. Plân döneminde bu sektörün güç durumda olduğunu belirlemektedir.

Yukarıda belirtilen sebeplerle, Kamu kesimi ve Özel Sektör elinde mevcut tersanelerimiz Beş Yıllık Kalkınma Plânlarının öngördüğü tonajda yeni gemi inşaatını gerçekleştirememektedir.

Bu bakımdan, bir yandan kendi gemilerimizin, gittikçe artan ve gelişen adet ve evsafa olmak üzere ülkemizde yapılmasını sağlarken, bir yandan da ihtiyacımızın bir kısmını dışarıdan sağlamak mecburiyetinde olduğumuz bir gerçektir. Çünkü 1 ve 2 nci Beş Yıllık Kalkınma Plânı döneminde Plân hedeflerinin çok gerisinde kalmış ticaret filomuzu kendi tersanelerimizde taptığımız küçük tonajlı, gemilerle takviye etmeyi beklersek, ithal ve ihraç mallarımızın yabancı bayraklı gemilerle taşınmasından doğacak navlun ve döviz kaybı, yerli inşaat dolayısıyla yurt içinde kalacağı hesaplanan dövizden çok daha fazla olacaktır.

Ülkemizde Gemi Yapım Sanayii (Tersaneler) :

Memleketimizde gemi inşaatıyla uğraşan tersaneleri üç bölümde mütalâa edebiliriz.

1 — Deniz Kuvvetlerine bağlı olan tersaneler,

2 — Denizcilik Bankası T.A.O. na bağlı tersaneler,

3 — Özel Sektöre ait tersaneler.

Bunlardan Silâhlı Kuvvetlerimize bağlı olanlar Gölcük ve Taşkızak tersaneleridir. Bunlar döner sermaye ile çalıştırılmakta olup harp gemileri inşaatı ve onarımı yanında ticari amaçlar için sipariş havuzlanma işlerini de imkân nisbetinde yürütmektedir.

Denizcilik Bankasına bağlı olan tersaneler hem kendi gemilerini hem de ortağı bulunduğu D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. gemilerinin, bunların dışında kalan özel sektör tersaneleri ise hem yeni siparişler ile her türlü montaj ve havuzlama işlerini yürütmeye çalışmaktadırlar.

Kamu ve Özel Sektöre ait mevcut tersanelerimizin yıllık gemi inşaa kapasitesi 60.000 DWT.'dur.

Deniz Ticaret Filomuzun Bugünkü Durumu :

Memleketimizin ticaret filosu 1959 yılından sonra devamlı bir tonaj kaybına uğramıştır. Bu da deniz taşımalarımız yönünden navlun kayıplarına ve memleketimizin önemli bir miktar döviz ödemesine sebep olmuştur.

Plânlı kalkınma dönemine gir-

diğimiz 1963 yılından 1970 yılı ortasına kadar, dünya deniz ticaret filoları her yıl ortalama % 6'dan fazla bir artışla. 142 milyon gros tonilatodan 230 milyon gros tonilatoya yükselirken, Türk Deniz Ticaret Filosu 700 bin gros tonilato civarına düşerek günümüzün modern tipteki gemilerine oranla produktivitesi düşük ve dünyanın en geri filolarından biri haline gelmiştir.

Nitekim Birinci Plân döneminde gemi inşaa değer artış hızı onarımlarla birlikte % 24 (Hedef % 24,5) gibi iyi bir netice alınmış iken İkinci Plân döneminde toplam değer artış hızı % 15,1 gibi (Hedef % 24,5) çok düşük bir seviyede kalmıştır.

D. B. Deniz Nakliyatı T. A. O. Japonya'ya 9 adet gemi siparişi vermiştir. Bunların 7 tanesi 1973 yılında 2 tanesi de 1974'de filomuzla katılacaktır. Dokuz geminin toplam tonajı 375.000 DWT.'dur. Bunlardan 138.500 DWT.'luk kısmı 1974 de filoya katılacaklardır.

Yurt dışı siparişlere paralel olarak yurt içindeki tezgâhlarımızda da bir hayli gemi tezgâhlanmış bulunmaktadır.

Bu duruma göre yurt dışı gemi ithalatı ve kendi tersanelerimizde halen inşa edilenlerle birlikte filo-

muzun toplam tonajı (hurdaya çıkarılan olmadığı takdirde) 1973 sonu itibarıyla 933.805 Gross ton civarında olacaktır.

Deniz Ticaret Filosunun İnkişafı İçin Alınmasında Yarar Görülen Tedbirler :

a) Halen yürürlükte bulunan 7.8.1970 tarih ve 7/1119 Sayılı Gemi Koordinasyon Yönetmeliğinin uygulama alanında kısıtlayıcı ve engelleyici etkileri görülmektedir. Bunlar, gerek gemi ithalatı izninin alınması gerekse yurt içi inşaatına müsaade edilmesi muamelelerinin çok zaman alması ve Ulaştırma Bakanlığının adı geçen yönetmelikle kendisine verilen görevleri sür'atle yerine getirebilecek teknik kadroya sahip olmamasıdır.

b) Mülga 6/126 Sayılı Gemi Koordinasyon Yönetmeliğinde, denizcilikle uğraşan meslek kuruluşları ve O. Birliğinden istişarî organ mahiyetinde yardımlar istenirken halen mer'iyetteki Gemi Koordinasyon Yönetmeliğinde bu gibi kuruluşlara hiç yer verilmemiştir. Gemi işletmeciliği ve gemi inşa sanayii çok yönlü muhtelif ihtisas kollarının bilgi, tercübe, ve mesailerinin en iyi şekilde koordine edilmesi gereken faaliyet alanıdır. Bu bakımdan söz konusu yönetmelikte, meslek kuruluşları ve O. Birliğinden is-

tişarî mahiyette faydalanma yollarını açacak şekilde tadillerin sür'atle yapılması elzem görülmektedir.

c) Hariçten satın alınan buharlı ve motorlu gemilerle memlekette yapılacak gemiler için getirilecek malzemenin gümrük resminden istisnasına dair 21.3.1938 tarih ve 3339 sayılı Kanunun yürürlük süresini uzatan 26.12.1960 tarih ve 179 sayılı Kanunun süresinin bitmesi ile 1.3.1971 tarihinden itibaren yürürlükten kalkmış bulunmaktadır. Plân hedeflerine uygun yeni gemi ithali ve yurt içinde dünya standartlarına uygun gemi inşasını büyük ölçüde teşvik edici görülen 3339 sayılı Kanunun gümrük şartları da dikkate alınarak yeniden ihyası şart görülmektedir.

d) Gemi inşa kredisinin ihdası :

Her ne kadar bugün orta vadeli bir kredinin gemi inşasına da tatbiki mümkün ise de; gerek bankalarla yapılacak kredi anlaşmalarındaki teminat güçlükleri, gerekse kredinin vade süresinin kısalığı ve geri ödemenin gemi henüz bitmeden birinci yıl sonunda sağlaması nedenleri ile böyle bir kredi müessesesinin gemi inşaatına uygulanması kısmen imkânsız görülmektedir.

Bu tip krediler, denizcilikte ile-

ri gitmiş ve denizciliklerini kaldırmakta olan ülkelerde, gemi bedelinin % 90'ı gibi önemli oranını teşkil etmekte % 4,5 - 8 faiz ve 8 - 15 yıl uzun vadeli olmaktadır. Memleketimizde de bu tür bir kredi mekanizması mutlaka işletilmelidir.

e) Millî ekonomimizin temel unsurlarından biri olan deniz ulaştırmacılığımızın inkişafı için bu sektöre ait mevzuatın yeniden gözden geçirilerek bir araya getirilmesi ve Batı memleketlerinde olduğu gibi diğer sanayi kollarından ayrı olarak özel teşvik ve himaye tedbirlerinin gecikmeden alınması lâzımdır.

ay) Makina İmalât Sanayii :

Makina imalât sanayi, yatırım malı üreten sanayilerin en önemli bir kısmını teşkil eder. Sanayileşme safhasında olan memleketimizde bu sanayi kolu büyük bir önem kazanmıştır.

Makina imalât sanayiinde üretim on yıllık plânlı dönem boyunca yüzde 13,9 gibi oldukça yüksek bir ortalama yıllık artış göstermiştir.

İkinci Plânda hedef alınan üretim ve toplam talep değerlerine göre iç üretimin, talebin yüzde 43,8 ini karşılaması öngörülmüşken 1972 yılında bu talebin yüzde 32,1 inin yurt içi üretimle karşılanması bek-

lenmektedir. Bu azalmaya talebin üretiminden daha hızlı artması sebep olmuştur.

Bu sanayi grubu içinde, dayanıklı, tüketim malları, ara mali niteliğini haiz mallar ve yatırım malları birlikte yer almakta olup, daha ziyade yatırım malları ağırlık kazanmaktadır.

Plânlı dönem boyunca üretimin yapısında önemli değişimler olmuştur. Başlangıçta toplam üretim içinde dayanıklı tüketim malları çok büyük yer tutarken, sektörün üretimi hızla yatırım malları ve ara mallarına doğru kaymıştır.

Plânlı dönemde daha önce üretilmeyen birçok yatırım ve ara mallarının üretimine başlanmış ve hızla gelişmiştir. Yüksek basınçlı buhar kazanları, sanayi fırınları ve tav ocakları, klima tesisleri, komple soğutma tesisleri otomotiv sanayi için bazı dövme parçalar, piston imalatı. Kamu kesimi tarafından bazı yol inşaat makinalarının imalat denemeleri yapılmış, olumlu sonuçlar alınmıştır. Atelye takım tezgâhları, kompresör, dizel elektrik lokomotiflerinin motorları dokuma ve iplik makinaları, amortisör, supap gibi otomotiv yan sanayi mamülleri plânlı dönemde yabancı lisanslarla üretimine başlanan önemli mallar olmuştur.

Uzun dönemde sanayileşme

hedeflerine göre makina imalât sanayii, önemli ölçüde ithal ikamesine yönelmek durumundadır.

Makine sanayii uzun dönemde olduğu gibi üçüncü Plân döneminde de hızla geliştirilecek bir sanayi dalı olarak ele alınmıştır.

Üçüncü Plân döneminde yılda yüzde % 23,4 gibi yüksek bir üretim artışı hızı plânlanmıştır.

Makina imalât sanayii ne Üçüncü Plân döneminde 6 milyar 700 milyon liralık yatırım öngörülmüştür. Daha önce proje çalışmalarına başlanılmış olan aşağıdaki olanlardaki yatırımlar büyük bir kısmı teşkil etmektedir.

1 — Otomotiv Sanayiinin ihtiyacının karşılanması için gerekli olan dizel motorları imâl sanayii,

2 — Aynı ihtiyaç için dişli ve dişli kutuları sanayii,

3 — Madencilik, hafriyat, yol yapımı ve inşaat makinaları gibi malları üretecek ağır sanayi teçhizatı projesi.

az) Çimento Sanayii :

Memleketimizde mevcut 28 çimento fabrikasından tatili faaliyet etmiş olan Tarsus Beyaz Çimento Fabrikası hariç 192 yılında 27 fabrika toplam olarak 8.425.406 ton çimento üreterek 8.500.000 tonluk

program hedefine çok yaklaşmış ve 1973 yılında yine aynı 27 fabrika toplam olarak 8.946.106 ton çimento üreterek 9.256.000 tonluk Program hedefine de oldukça yaklaşmış bulunmaktadır.

1971 ve 1972 yılları içerisinde tevsiatı bitirilen Gaziantep ve Ak - Çimento Fabrikaları ile yeni işletmeye açılan Aşkale ve Göltaş Çimento Fabrikaları ile memleketimiz çimento üretim gücü kapalı bulunan 10 bin ton kapasiteli Tarsus Beyaz Çimento Fabrikası hariç 10.265.000 tona ulaşmıştır.

1973 yılında 10.275.000 ton (Tarsus Beyaz Çimento dahil) yıllık üretim gücüne ulaşan çimento sanayimizin 8.946.106 tonluk fiili üretimine paralel olarak çimento stoklarında da bir miktar azalma görülmüştür. Buna karşılık klinker stoklarında bir miktar yükselme (bir evvelki yıla nazaran % 59) görülmüştür.

1974 yılında işletmeye açılacak yeni tesislerle memleketimizin çimento üretim gücü (Tarsus Beyaz Çimento hariç) 12.600.000 tona ulaşacaktır.

Ayrıca Mersin'de Özel Sektör tarafından kurulmak istenen ve projenin tatbikine başlanmış olan 1 milyon ton kapasiteli tesisin 1976 yılında faaliyete geçeceği tahmin edilmektedir.

Kambiyo Doviz Efektif

Şenay ERYÜREK

T. C. Ziraat Bankası
Dış Muameleler
Müdürlüğü

Merkez Bankası azami ve asgari hadler yerine her
efektif için belli bir fiyat ilân etmekte ve bütün yetkili
banka ve müesseseler aynı fiyatı uygulamaktadır. Efektif
ve dövizler için alış fiyatları eşit olmakla beraber, satış
fiyatları farklıdır.

1.KAMBIYO

İtalyancada fiyat, değer, değiş-
tirme ve bozdurma anlamına gelen
«Cambeare» fiilinden türetilmiş o-
lan «Cambio» kelimesi, dilimize
«Kambiyo» olarak geçmiştir.

Kambiyo, bir memleket parası-
nın yabancı ülkeler para birimleri-
yle fiyatını ifade eder. Yabancı para-
lar üzerinden düzenlenen çek, bo-
no, poliçe gibi senetler, yabancı
para ile tutulan hesaplar, borçlar,
alacaklar, verilen krediler vs. kam-
biyo kapsamı içine girer.

Ancak, uygulamada kambiyo
kelimesi çok daha geniş anlamda
kullanılmaktadır. Sadece yabancı
paralar veya bu paralar üzerinden
düzenlenmiş senetler vs. değil, ay-

nı zamanda yabancı para alışveriş-i-
ni sağlayacak her çeşit belge ve
işlem kambiyo içinde mütalâa edi-
lir.

Örneğin, ithalât yapmak iste-
yen birinin önce «İthalât Belgesi»
alması gerekir. Bu belge üzerinde
yabancı para üzerinden herhangi
bir kayıt olmadığı gibi bono, poliçe,
çek gibi ödeme ile ilgili bir belge
de değildir. Oysa bu belgenin alın-
ması ile ilgili işlemler bir bakıma
kambiyo işlemidir. Bu belge için
konulmuş hükümler kambiyo mev-
zatına dahildir. İthalât belgesinin
ileride yabancı para transferine se-
bebiyet verecek ithalât işlemleri
için bir ön müsaade vasfını taşıma-
sı dahi onun kambiyo konusuna gir-
mesi için yeterli bir sebeptir.

2. DÖVİZ

Mevzuatımıza göre kambiyo ve döviz eş anlamdadır. Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkındaki 17 Sayılı Kararın 2. maddesi 8. fıkrasında kambiyo ve döviz birlikte tarif edilmiştir.

«Madenî ve kâğıt para şeklindeki bütün yabancı memleket paraları ve bu paralarla ödemeyi sağlayan her nevi hesap, belge ve vasıtalar kambiyo ve döviz sayılırlar.»

Bu tarife göre, yabancı bir memleket bankası nezdinde açılmış alacaklı cari hesaplar, yabancı para olarak gönderilen havaletler, kredi mektupları, yabancı para ile tahsili gereken alacaklar ve hakları, yabancı para üzerinden düzenlenmiş garanti mektupları vs. kambiyo ve döviz sayılırlar. Mevzuat, kambiyo ve döviz Türkiye'ye girecek olan yabancı para veya yabancı para girmesini sağlayacak belge olarak doğrudur. Lûgat anlamıyla kambiyo kelimesi dövizle tekabül eder, döviz ise yurda giren yabancı kıymettir.

Ancak, uygulamada döviz kelimesi yukarıdaki tarifte belirtildiği şekilde anlaşılacakla beraber, kambiyo kelimesi çok daha geniş kapsamlı tutulmaktadır. Birinci bölümde de açıklandığı gibi uygulama dilinde kambiyo, sadece dövizin kendisini değil, döviz hareketine sebebiyet verebilecek tüm belge ve iş-

lemleri de kapsamına almakta yurda giren dövizler kadar yurttan çıkacak dövizler de kambiyo olarak anlaşılmaktadır. Dövizin ister ithali isterse ihracı için olsun, dövizli ilgili her çeşit işlem kambiyo işlemi olarak kabul edilir. İhracat kadar ithalât da, harice keşide edilen çek kadar hariçten keşide edilen çek de, hariçten gelen garanti kadar harice verilen garanti de kambiyo işlemidir ve kambiyo mevzuatıyla hükme bağlanmıştır.

Yabancı ülkelerden yabancı para olarak gönderilen bir havalet dövizdir. Yabancı para olarak harice gönderilen bir havalet ise döviz kaybıdır. Ama her ikisi de kambiyo kapsamı içindedir. O halde, uygulamaya göre döviz kambiyonunun içinde bir parçadır.

2.1. Serbest Döviz :

Diğer ülkelerin paralarına kolaylıkla çevrilebilen (Convertible) ve o memleket mevzuatıyla ithali veya ihracı serbest bırakılmış (Transferable) dövizlere serbest döviz denir.

Bir memleket parasının serbest döviz kabul edilip edilmemesi, yani konvertibilitesi o memleketin tediyeye bilançosu ve dolayısıyla dünya ticaretindeki yeri ile bağlıdır. Serbest dövizler, milletlerarası ödeme vasıtası olarak aranan paralardır.

2.2. Mevzuatımıza Göre Serbest Döviz ve Türk Parası :

Mevzuatımızda serbest döviz «Amerika Birleşik Devletleri Doları, diğer konvertiblö paralar ve APA dövizleri» şeklinde tarif edilmiştir.

Türk parasının şahıs başına ihrac ve ithal haddi 100 liradır. Buna, Türk Parası 100 Liraya kadar transferabldır da denilebilir.

Türkiye'de mukim kişilerin, haricte mukim kişilerle Türk Parası üzerinden yapacağı her türlü işlem ve Türk Parası ile ödemeyi sağlayacak her türlü belgenin ithal ve ihracı Mailye Bakanlığı'nın iznine bağlıdır. (Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 17 Sayılı Kararın 6. maddesi (b) bendi)

Gerek ihracatımızın henüz paramızı konvertibl kılabilecek bir seviyeye ulaşmamış olması, gerekse mevzuatımızın koyduğu kısıtlayıcı hükümler yüzünden, değiştirilebilme ve nakledilebilme vasıflarını haliz bulunmayan Türk Lirası serbest döviz değildir.

3. EFEKTİF

Kâğıt para (Banknot) ve madenî para şeklindeki yabancı paralara «Efektif» denir. 17 Sayılı Karara ilişkin seri 1 No. 2 Usul ve Müşterek Hükümler Tebliğinin 2. maddesi 9. fıkrasında efektif, «Efektif Döviz» olarak adlandırılmış ve şöyle tarif edilmiştir :

«Efektif Döviz, Merkez Banka-

sınca alım satım mevzuu yapılmak üzere tespit ve asgarî ve azamî satış fiatları ilân edilen kâğıt para (banknot) şeklinde yabancı memleket paralarıdır.»

Bu tariftten üç sonuç çıkarılabilir.

3.1. Efektif Paranın Kendisidir.

Ne çek, ne de ödeme sağlayan bir başka belge efektif olamaz. Efektif paranın kendisidir. 17 Sayılı Kararda yapılan döviz tarifi, madenî paraları da içine almakla beraber, Usul Tebliğindeki efektif döviz tarifiinde madenî paralara yer verilmemiştir. Yani madenî paralar Usul Tebliği ile alım satım konusu dışında bırakılmıştır. Alım satım imkânı sadece banknot şeklindeki yabancı paralara tanınmıştır. Bu durumda efektif deyince kâğıt para hatıra gelmelidir.

3.2. Efektif de Bir Dövizdir :

Yabancı paranın kendisi ve yabancı para ile ödemeyi sağlayacak her çeşit belge döviz olduğuna göre efektif, döviz kapsamı içinde bir çeşit, bir parçadır. Usul Tebliğindeki tarifte banknot şeklindeki yabancı paralara sadece efektif denmeyip bunların «efektif döviz» diye adlandırılması, bu hususu belirten bir işarettir.

Ancak, uygulamada, efektif dışında kalan dövizlere «döviz», efektif dövizlere de sadece «efektif»

denilmektedir. Efektif, dövizin içindedir. Her döviz efektif olmayabilir ama, her efektif dövizdir.

3.3. Efektif ve Döviz Fiatları Farklıdır:

Döviz ve efektif fiatlarının her ikisi de Merkez Bankası tarafından tespit ve ilân edilmekte ancak bu fiatlar farklılık gösterdiğinden alış ve satışlarda efektif ve döviz fiatları için ayrı sütunlar açılmaktadır. Efektifler için farklı fiat tespit edebilme yetkisi Merkez Bankasına 17 Sayılı Kararın 5. maddesi ile verilmiş ve bu hususa yukarıda aynen alınan maddede de değinilmiştir. Aslında Usul Tebliği 8. maddesinin 'a' ve 'b' fıkralarında, bankaların ve yetkili müesseselerin merkez bankasıyla tesbit edilecek hadler ve esas kurlar arasında kalmak şartıyla efektif alış, satış fiatlarını serbestçe tayin edebilecekleri yazar. Ancak, uygulama bu yolda değildir. Merkez Bankası azamî ve asgarî hadler yerine her efektif için belli bir fiat ilân etmekte ve bütün yetkili banka ve müesseseler aynı fiatı uygulamaktadır. Efektif ve dövizler için alış fiatları eşit olmakla beraber, satış fiatları farklıdır. Efektif dövizden daha pahalıdır. Buna da neden olarak, paranın naklindeki

riskin ve yol masrafının, para ile ödemeyi sağlayan belgelerin naklindeki risk ve masraftan daha fazla olması gösterilebilir.

Yurttan harice çıkmak isteyen birinin turistik dövizini banknot olarak almak istemesi halinde ödeyeceği para, çek olarak alması halinde ödeyeceği para, çek olarak alması halinde ödeyeceği paradan daha fazladır. Örneğin harice çıkacak kişi \$ 800 lik seyahat dövizini hakkını çek almak suretiyle kullanırsa ödeyeceği para;

(Döviz Satış Fiatı : \$ = 13,77 TL. hesabıyla) TL. 11.016 dır.

Seyahat dövizini efektif olarak almak istediği takdirde ödeyeceği para ise :

(Efektif Satış Fiatı : 1 \$ = 13,90 TL. hesabıyla) TL. 10.120 dır.

Efektif ve döviz satış kurları arasındaki 13 kuruşluk farktan ortaya 104 liralık fazla ödeme çıkmaktadır. Buna rağmen, efektifin bozdurma konusundaki kolaylığı yüzünden genellikle efektif, dövizle tercih edilmektedir. Efektifin dövizle tercih edilmesinin başlıca nedenlerinden biri de henüz çek sistemine gereği kadar alışılmamış olmasıdır.

**Sevgili
iktisatçılar...**

**Dergiye ilân
veriniz,**

*

**Dergiye ilân
bulunuz,**

*

**Zira bu eser
sizindir !..**

probleminiz
boru veya boruprofil ise

BORUSAN

bol esidi , üstün kalitesi
ve teknik servisi ile
hizmetinizde



BORUSAN

BORU SANAYİİ ANONİM ŞİRKETİ

İSTANBUL

1958

Merkez : Meclisi Mebusan Cad.No:325 Kat:1 Salıpazarı -İstanbul Tel;44 74 80 (5Hat)

ARSLAN



tek



veya



BLOK



•yapı tuğlası

•ateş tuğlası

ateş harçları

izolasyon tuğlası

EYÜP — İSTANBUL

Feb. 23 22 10

Mz. 44 30 40



11

st

**Dergimizi
Yařatmak için
Lütfen
Yazı Gönderiniz
ve
ilân Teminine
Çalışınız.**

İKTİSAT
DERGİSİ

“ev”limisiniz ?

Güzel dekore edilmiş, sizi mesut eden, sıcak bir eve mi sahipsiniz ?
O halde, evinizi kışın karından, ilkbaharın rüzgârından, yazın güneşinden, sonbaharın yağmurundan, koruyunuz.
Bu koruma işini CBS Akrolit Dış Cephe Kaplama Boyası en mükemmel şekilde yerine getirecektir. CBS Akrolit Saf Akrilik Dış Cephe Kaplama Boyası

evinizin dış cephesini
bir zırh gibi sarıp
dış tesirlerden
korur.

Üstelik birbirinden cana yakın renkleriyle evinizin dış görünüşüne göz alıcı bir güzellik getirir.

ÇBS dev Alman Kimya kompleksi BASF (Badische Anilin und Soda Fabrik A.G.)'ın özel formülleriyle Türkiye'de CBS Boya-Kimya fabrikalarında imal olunmaktadır.

Evinizi CBS Akrolit sarsın.

Eviniz kara, yağmura,
güneşe, rüzgâra
karşı yıllarca
korunsun.



ILANCIK M2

CBS Akrolit®
dış cephe kaplama boyası

ÇBS BOYA-KİMYA SANAYİİ VE TİCARETİ A.Ş.
Karaköy Kardeşim Sok. 44/3 İstanbul Tel: 49 67 10



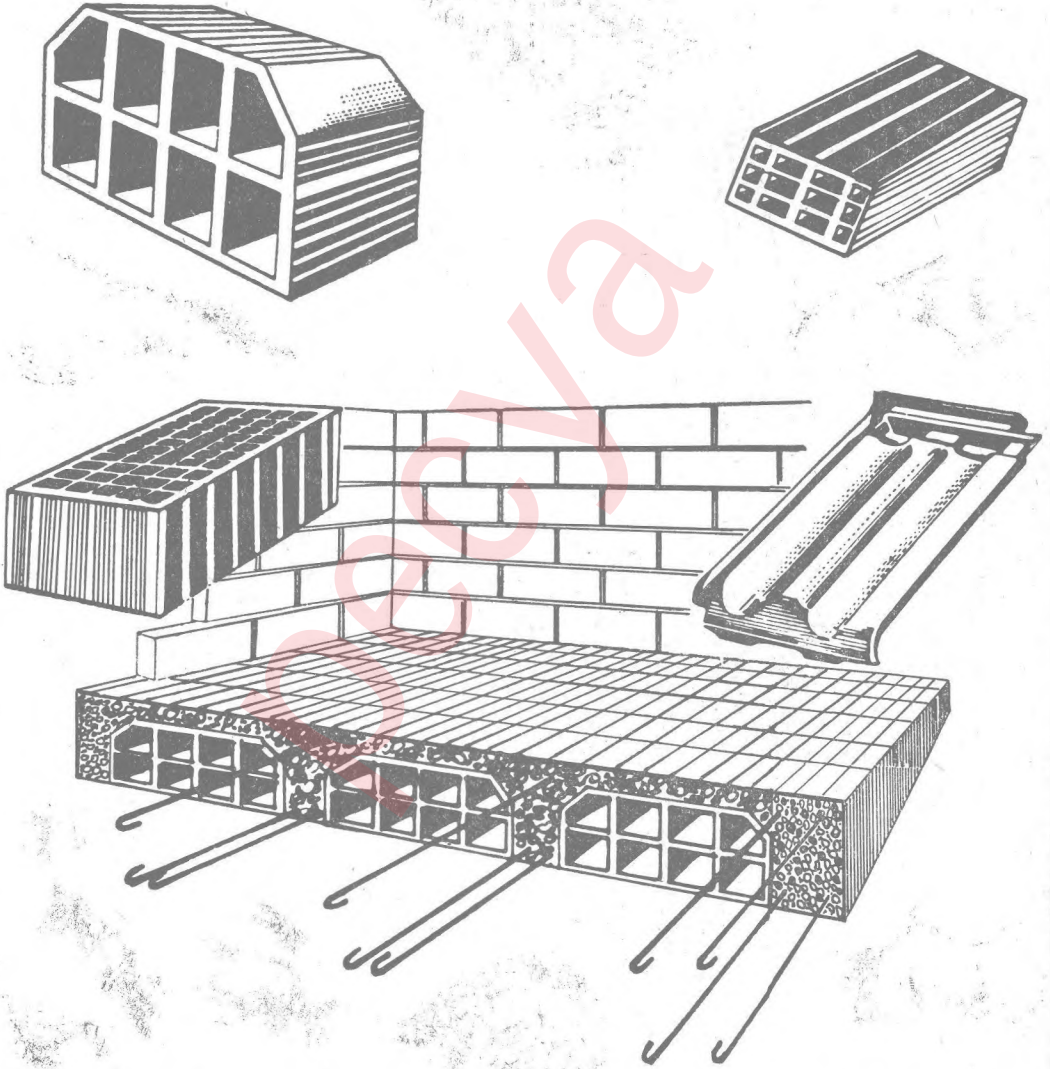
KARTVİZİTTEN GAZETEYE KADAR
BÜTÜN BASKI İŞLERİNİZDE
EN YETKİLİ MÜESSESE
DİZGİ-BASKI (TİPO-OFFSET)--CİLT

YENİLİK BASİMEVİ

Cağaloğlu Yokuşu, Cemal Nadir Sokağı
Büyük Milâs Han No. 45-46-47-48
Telefon : 27 11 53 - 22 56 41 — İstanbul



TUĞLA-KİREMİT ve ASMOLEN FABRİKALARI



KADIKÖY SATIŞ BÜROSU

Mühürdar Fuat Bey Sokak Talas İş Hanı kat 1
Kadıköy-İstanbul Tel.361342-364898

İSTANBUL SATIŞ BÜROSU

Meclisi Mebusan Cad. Arhan Salıpazarı-İstanbul
Tel. 45 5000

20 yıldır kablo yapıyor KAVEL

Evlerde kullanılan tesisat
kablosundan, yüksek gerilim
yeraltı kablosuna kadar.

Bir de emaye bobin teli var
KAVEL'in bu 20 yıl içinde
yaptıkları arasında.

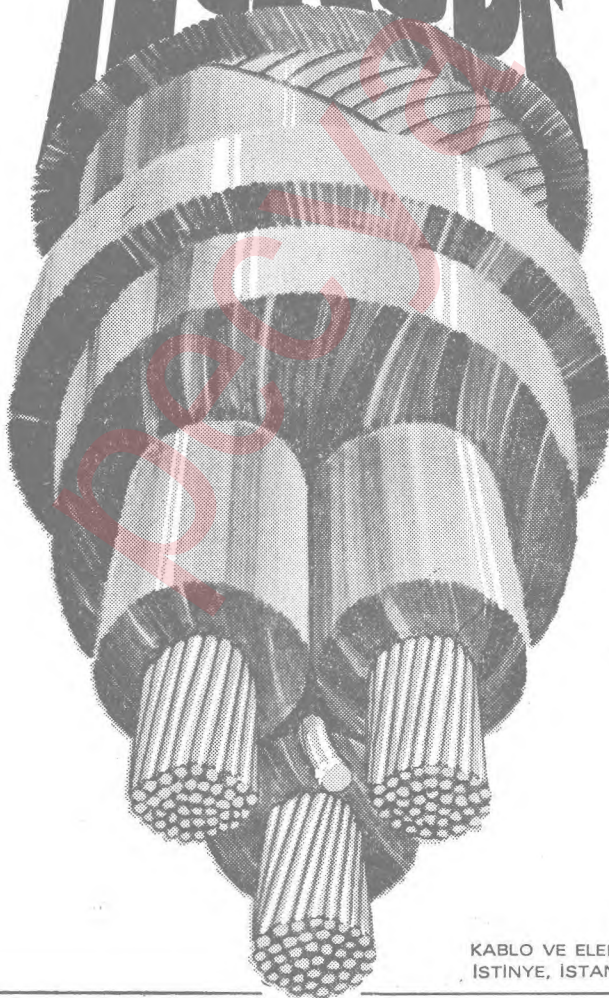
Kaliteli elektrik cihazlarında
özellikle tercih edilen
emaye bobin teli.

KAVEL, kabloda güvenilir bir
isim olmak için uğraşıyor,
didiniyor tam 20 yıldır.

Müşterilerimize baktığımızda
anlıyoruz bu güvenin varlığını.

Hepsi de, yaptıklarıyla
başkalarına güven veren
kuruluşlar.

Bundan sonraki 20 yılda da
uğraşıp didinecek KAVEL,
yarattığı bu güveni
sürdürmek için.



KABLO VE ELEKTRİK MALZEMESİ A.Ş.
İSTİNYE, İSTANBUL Tel: '63 34 00

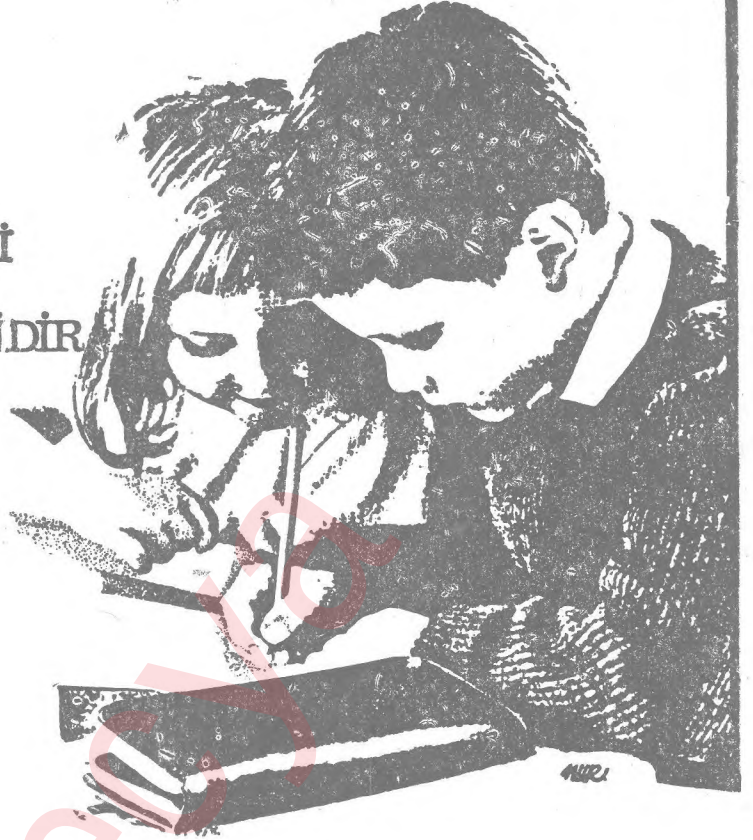
HOS BAG



**ŞARAP
SANAYİNDE
KALİTE VE NEFASET
ÖRNEĞİNİ YİNE
TEKEL
SUNAR**

(Basın 60351)

BUGÜNÜN
KÜÇÜKLERİ
YARININ
BÜYÜKLERİDİR



ÇOCUKLARINIZI
TASARRUFA
ALİSTİRİNİZ

T.C. ZİRAAT BANKASI

